

Деятельность — Lurkmore

← [обратно к статье «РЖД»](#)

Деятельность по основному назначению

Фактически основная деятельность РЖД — [все эти их перевозки по железной дороге пассажиров и грузов](#). По большому счёту, всё это ещё происходит чисто по инерции.

Объясняется это просто тем, что ПИД, как считает руководство и далёкие от экономики люди (что зачастую одно и то же) — монополист в своей сфере услуг, а потому повышать качество обслуживания пассажиров для руководства ~~видится не имеющим смысла~~ ничто не мотивирует.

Особо радуют заявления РЖД о том, что их деятельность охренеть как убыточна, особенно перевозки пассажиров — как в пригородных, так и в поездах дальнего следования... Однако это [далеко не так](#). ПИДовцы забывают такой факт, что все убытки ПИД покрывает её владелец — [Эта страна](#) (для интереса смотри педивикию). При этом размер убытков называется самим получателем бабла, и почему нужно, никто кроме ЗОГ ПИД не знает. Полученные деньги ПИД тратит ну вообще пиздец как эффективно.

При этом самые доходные грузовые перевозки переданы транспортным железнодорожным компаниям, и теперь как бэ являются отдельными фирмами и ничего больше не отчисляют на пассажирские перевозки, относящиеся к ФПК (пассажирские составы) и ППК (электрички) субсидируемые федеральным бюджетом и местными регионами соответственно. В итоге имеем всего-то [110,5 млрд руб. чистой прибыли в I полугодии 2010 года](#).

Однако фанаты и PR-агенты ПИД не унимаются и на любой аргументированный вопрос начинают визжать о том, что если бы не было субсидий от государства, то хрен бы когда анонимус накопил бобла на дорогу из Усть-Ужопинска в Нерезиновую и этих ваших интеренетов от ТТК хер бы было, так как оптоволокно вдоль путей (хоть и голимое) тоже бобла стоит... Однако цифры говорят об обратном.

При всём этом немало доставляет то, что помимо приведённой выше непрофильной деятельности, Якунин и ко. не хотят убирать такие статьи расходов, как:

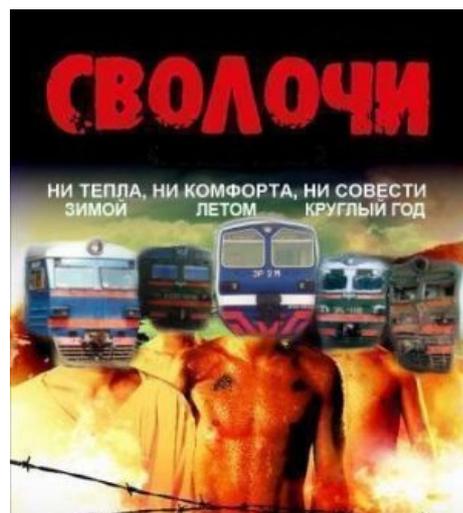
- бесплатный проезд для сотрудников ПИД (уже не совсем бесплатный: 13% от стоимости таки да, удерживается, ибо есть благоприобретение, но такие как Якунин все еще ездят в собственных вагонах);
- всё более теряющая централизованность система управления, постоянное почкование новых «дочек» РЖД, что-то подобное уже наблюдалось с эпичным РАО — «ЕЭС России», которое как известно в конце концов окончательно разделилось на туеву кучу мелких фирмочек, ничем между собой не связанных (а разве это плохо? зато будет на что жить в старости);
- охрененный рост толпы неприкаянных офисных планктонов и [ценных сотрудников](#) (а как ещё, ведь нынешние детишки и соержанки нихера делать то не умеют?);
- строительство турникетов и многокилометровых заборов, количеству которых позавидовал бы даже сам Берия. В ранние времена можно было наблюдать пример величайшей экономии, когда толпа джамшудов в течение месяца убирала грязь с этих заборов, путем их покраски;
- постоянная перекраска даже новых вагонов, мелких станций, ежегодные постоянные ремонты на вокзалах и во всех офисах;
- Так же [по слухам](#), на покупке каждого турникета для пригородных станций отмывается до 1 лимона бакеев рублей, на секции же забора вдоль полотна — до 19 тысяч;
- расходы на [борзой быдлоЧОП](#) на вокзалах, и на [over 9000](#) контролов, пользы от которых не особо много, а жрать всем надо.



ПОЕЗД ПРИЗРАК
40 лет вместе, 40 лет в пути,
столько же не живут



Эй, ты! Да, ты! А ну, иди сюда!!!
Так! Где билет?????!!! Я тебя спрашиваю, где билет!!!!?? Так!!!
Пшёл вон!!!!



И так во всём — руководство лоббирует интересы определенных фирм, так или иначе связанных с самим РЖД. В результате фирмы делают неплохой гешефт, руководство, начиная с начальников депо, имеет бесчисленные премии и бонусы, в то же время обычным работникам ПИД платит копеечные зарплаты. Какой-нить раздатчик листовок, к примеру, за рабочее время получает почти одинаково с машинистом^[ЦИТО?]. Такое скотское отношение к своим сотрудникам, вызывает у последних яркую гамму эмоций, подробнее с которой можно ознакомиться в соответствующей группе «В половом Контакте»: **А ПОШЛО ОНО В ЖОПУ ОАО РЖД.**

Таким образом, руководство РЖД смотрит на железку только как на объект, с которого удобно грести бабло, и не делает почти ровным счётом ничего, чтобы постоянному росту цен соответствовали улучшения условий проезда. За последнее время произошли в основном ухудшения — графика движения, состояния поездов.

«Улучшения» же, вроде нового логотипа, ввода Сапсанов, озаборивания пригорода, закупки составов типа ЭМ (переделываются из старых ЭРок и притом такая переделка стоит дороже производства новой электрички, кондиционеры в них не работают, и по отзывам машинистов ЭМки часто ломаются и хуита та ещё), в большинстве показушны, обычно с закосом под Европу, и произведены до единого в целях отмывания денег. А все новые железные дороги, строящиеся в этой стране, принадлежат вовсе не ПИДу, а различным другим компаниям: Газпрому (Трансполярная/Севширход), Железным дорогам Якутии (АЯМ) и т. д.

Первопричина этой вакханалии банальна — тупость всех, кто принимает решения, ибо если лет этак 30 назад сынок какого-нибудь крупной МПС-овской шишки должен был хоть чуть-чуть разбираться в принципах существования и функционирования железной дороги, то теперь этого не нужно. А зачем, если теперь какой-нибудь большой или не очень босс всегда может по-блату автоматом протянуть своего горячо любимого дитятю через какую-нибудь профильную или не очень шарагу, после чего столь же моментально определить его на мягкое, тёплое и непыльное место какого-нибудь пресс-секретаря с интернетиком и чятиком.

От понимания таких радужных перспектив и без явных признаков срыва намеченного плана дитяти почему-то в основном к концу школы превращаются в умственно дегенеративных мажоров и ТП. Как результат в звено средних управленцев постепенно приходят низера не знающие, но амбициозные, а от этого ещё и беспринципные личности, которые вообще не представляют, что нужно делать и какие перспективы развития существуют у железнодорожного транспорта в это время.

Вдобавок стареющие олд-факеры, уже выживающие из ума и так же не умеющие ничего делать, ярко показывают этой своей блатной «смене», что напрягаться не стоит, а стричь лавандосы можно будет всегда, даже если качество перевозок приравнивается к азиатским или южно-американским железным дорогам. Вдобавок зачем напрягаться, если в случае чего всегда можно будет купить на развитом западе новый Сапсанчик.

Грузовые перевозки

Пока что это наиболее прибыльное (с точки зрения хорошего экономиста) направление работы РЖД. Однако управляют этим процессом вовсе не экономисты, а умственно недоразвитые менеджера, поэтому имеется ряд **ОЧЕНЬ** серьёзных проблем. Максимум, на что хватает времени между попилами бабла на Сапсаны и турникеты — запустить поезд с **over 9000 тоннами нефти** из пункта А в пункт Б.

Причём цены на перевозку грузов из Рашки в Рашку такие, что нередко для отправки контейнера из Пореврик-сити во Владик проще и дешевле воспользоваться буржуйским морским путём вокруг Африки, а не **православным** Транссибом, строившимся именно для удобной и дешёвой замены морского пути. Можно ходить и не так далеко. В середине 2011 года существовали настолько «специфические» тарифы на доставку металлопроката, что доставка из Екатеринбурга во Владикавказ автотранспортом обходилась дешевле. А почему вагоны метро с завода-изготовителя **отправляют в Дефолт-сити на трейлере**, а не по железке, официальные лица деликатно умалчивают.

Что интересно проклятый Совок, славящийся даже на загнивающем Западе своей повсеместной статистикой, почему-то предпочитал перевозить грузы на восток по железке, а не Морфлотом вокруг всей Евразии или почти всегда замёрзшему **Севморпути**.

Пассажирские перевозки



Вот так и живём...



Вот оно! Светлое
Будущее!

Вот оно! Светлое Будущее!



Места для инвалидов и
пассажиров с детьми —
на фарах. Ибо в салоне
помнут.

Места для инвалидов и
пассажиров с детьми — на фарах.
Ибо в салоне помнут.



«Наш плацкартный вагончик полон граждан унылых,

Пахнет рыбой, носками, табаком, грязным полом. Проводник
неопрятный, с покосившимся рылом Продаёт жидкий чай по цене
Пепси-Колы.

У него жизнь плохая, у него язва ноет И жена изменяет, и пусто в
карманах. Он весь мир ненавидит и в вагоне не моет, И сортир
закрывает, и плюёт нам в стаканы.

»

«Dear passengers! The train leaves in 5 minutes. Please check your tickets and luggage. **Mourners** please leave the train. »

— РЖД провожает вас в последний путь

В давние совковые времена ЖД транспорт был основным, самым любимым и востребованным у граждан способом передвижения в любом направлении. Чаще всего при планировании отпуска или какой-нибудь вылазки выходного дня совковый **турист** в основном озадачивался не стоимостью проезда до пункта назначения, а тем во сколько ему обойдётся сам отдых. Именно поэтому в Совке нормальным явлением было огромное количество поездов, курсирующих между городами на расстоянии 700—1000 км и состоящих из 20-25 вагонов как летом, так и зимой. Число же всяких дизель-электрических поездов на второстепенных направлениях и вовсе было заоблачным по сравнению с нынешним состоянием.

Ныне на пассажирские перевозки у РЖД приходится максимум лютой ненависти, особенно страдают пригородные.

Лучше всего сегодняшний объём пассажироперевозок по железке характеризует то, что увидеть состав в 20 вагонов можно в лучшем случае летом, и то в основном на длинных и южных направлениях, зимой же нормальным явлением считается состав из 7-12 вагонов, проходящий через пол-Рашки, и все равно заполненный на 95%. Подвижной состав, как уже было сказано выше — официально все пассажирские перевозки РЖД абсолютно убыточны. Поскольку описываемая компания является монополистом, то в качестве решения проблемы она вполне успешно «борется с убытками», год из года повышая стоимость проезда и параллельно выпиливая по возможности больше поездов, каждый раз объясняя причины своего скотского отношения к своей работе и своим клиентам новыми убытками.

Технология так отработана, что РЖД сформировало универсальную стратегию по жестокому выпиливанию из расписания пассажирских поездов во всякие Усть-Пердьюски. Чтобы доказать, что поезд никому не нужен: — время отправления из Нерезиновой переносится на пораньше, желательно до открытия метро; — время прибытия в Усть-Пердьюск по возможности переносится на попозже, желательно на час ночи; — вводится пара-другая остановок по дохрена часов на богом забытой станции Вилюляй-Лесопогрузочная, где раньше останавливался ныне выпиленный поезд до местного областного центра; — забитые под завязку поезда; — пассажиры, высерающие тонны ненависти, но всё равно покупающие всё дорожающие билеты, ибо деваться некуда; — ... — **PROFIT!!!**

Всё это происходит в обстановке, когда в ответ на тонны возмущений ПИД скромно начинает рассказывать сказку о почти загнувшейся компании. После слезливой истории ПИДар-оратор предлагает ради спасения **отца-руеекой демократии** транспортной безопасности Рашки заставить в принудительном порядке администрации регионов перестать жидиться на субсидирование их работы, в противном случае «Якунин и Ко» обещаются и далее выпиливать поезда на «деградирующих» направлениях.

Неправославные электрички так же подвергаются постоянным атакам всех подряд ТОП-менеджеров ПИД.

В результате за пределами **Нерезиновой** и ряда особо крупных **Задрищенсков** их расписание сводится, как правило, к «одна утром, одна вечером», а в особо запущенных случаях даже к «понедельник-среда-пятница туда, вторник-четверг-суббота обратно».

Экономия на каждом шагу — нет например ничего удивительного в том, чтобы в некоем депо по распоряжению какой-то там пидорской шишки из 12-вагонных электричек, и так идущих битком в часы пик, в целях экономии электроэнергии ВНЕЗАПНО выцепили по 2-3 вагона, что заставляет пассажиров ждать лишний час или вообще **ехать вне вагона**, сумевшие же влезть едут всю дорогу как скот.

Поездец или сколько стоит дача Якунина?

Мнение народа
<https://www.youtube.com/watch?v=vU4SOiMC-DE>

ПИД до Индии доведёт...

Новгородские хроники. Последняя электричка

Последняя эленктричка
28.02.2014. Пригородное железнодорожное сообщение в Псковской области висит на волоске

Пригородное сообщение висит на волоске

Путь Свободы - нет беспределу РЖД!

Меняемся для Вас!

Электричкинг - репортаж о зайцах на РЖД

ПРОфессиональные зайцы.

<https://www.youtube.com/watch?v=ner-4QcwnaU>

Впрочем, от турникетов плюс тоже есть. Ибо способствует **занятиям спортом...**

<https://www.youtube.com/watch?v=ulQZKs7kKfU>

«Стенка на стенку» - любимая игра борзого быдлочоба.

<https://www.youtube.com/watch?v=DyJGb7j3Lf4>

Покупайте лошадей...

Зайцы и ЛПП РЖД по поводу вины зайцев в быдлячем отношении ко всем пассажирам

Постоянные отмены объявляются в самый последний момент, а поезда ходят даже не по изменённому графику, а один чёт знает как. Зачастую, пересмотрев по 10 раз на бесчисленные отмены на развешанной как попало куче листов бумаги, и не обнаружив в списке отменённых своей электрички, не стоит удивляться, если последняя так и не приедет. Либо приедет скажем часа через три. Иногда даже машинисты ради экономии энергии готовы самовольно изменять график в ещё худшую сторону.

Но иногда бардак с отменами выливается в терминальную стадию, когда РЖД устраивает на линии так называемый «плановый ремонт путей». Такого рода мероприятия по идее должны проводиться в часы, когда оные приведут к сбою графика минимального числа поездов, при этом на линии должны оставаться свободные пути для сохранения движения. А теперь смотрим то же Ленинградское направление: весь октябрь ремонт путей, отмена всех четырех дневных электричек Тверь-Мск и 3 Мск-Тверь. Если работы вести ночью, то это отмена около 35-40 поездов. Но, как водится в традициях этой страны, РЖД всё организует так, как будто специально вредит народу: посреди дня в течение 7 часов на две-три недели движение на линии полностью блокируется, и в результате в обозначенный период выпиливаются все электрички. Пассажиры вынуждены пересаживаться на маршрутки и часами стоять в пробках или занимать места в электричках за несколько часов до отправления, испытывая райский комфорт 40-градусной печки среди нескольких сотен потных быдланов, либо [подобно индусам](#) ехать на крыше.

У самих же ремонтников путей тоже нет никакого желания вкалывать под палящим солнцем в 35-градусную жару. А причина всему — жадность ПИДа, которая не позволяет проводить ремонт ночью, дабы не выплачивать дополнительное бабло за работу в ночную смену. А качество перевозки пассажиров [никого не волнует](#).

Одним словом, вместо того чтобы дать людям свободу, ПИД ведёт себя как [унылое говно](#). Например, закупает поезда с уродскими форточками или вообще без них с мотивацией, чтобы пассажиры не высывались в окна. Спасти от этого можно только отжиманием дверей или ездой вне салона. Зимой же, наоборот, в целях экономии, отопление работает на минимальную мощность.

Что же касается ППК, непосредственно занимающихся пригородными перевозками, бардак в них творится ещё больший, чем в самой РЖД. При этом как и РЖиДы, они весьма не прочь выкинуть деньги на ветер, проведя показушную никому не нужную акцию и делая вид, что всё прекрасно, и лишь зайцы — единственная причина того, что сервис у нас до сих пор не как в Европе и мы ездим на старых обдолбанных вонючих электричках, а станции нередко окружены ровным слоем мусора.

Бороться же с проблемой зайцев путем снижения цен, создания скидок или других подобных мер не совмещается у ПИДаров с их картиной устройства мира. В соответствии с этой картиной мира тупое быдло нужно принудительно заставлять платить за проезд, сколько бы он не стоил, для обеспечения такой системы взаимоотношений с пассажирами ПИД вкидывает over 9000 лимонов тонн нефти в перестраивание станций, повсеместное возведение турникетных залов, нанимание тысяч отморозенных контролеров и ЧОПовцев. В результате число безбилетников снижается, однако ПИДары понимают, что все эти меры всё ещё не позволяют поднимать цены на билеты сколь душе угодно, ибо тогда в зайцы запишется большинство пассажиров, а ЧОПовцев и контролеров будут просто выбрасывать из электричек.

Решение всех проблем с неповиновением граждан по мнению ПИДовцев простое — вернуть в пригородные поезда ментов и заставить их выбивать деньги из пассажиров, при чём как становится понятно официально и законно это можно сделать только на деньги налогоплательщиков, то есть тех самых пресуемых пассажиров.

Но пока идея силового выбивания платы за проезд только в планах на будущее, ППК пытаются изворачиваться, однако из-за отсутствия мозгов лучше всего у них получается устраивать только «Дни борьбы с безбилетниками». В эти дни пригородные платформы, электрички и все лазейки к поездам перекрываются бесчисленными толпами ЧОПовцев и контролеров, у которых в такие периоды от безнаказанности срывает крышу и начинается синдром вахтёра, указывающего всем и всюду как жить. Однако такие акции устрашения довольно затратны, а прирост прибыли при этом незначителен.



[А тем временем на пригородных маршрутах...](#)

[А тем временем на пригородных маршрутах...](#)



[А тем временем на пригородных маршрутах...](#)

[А тем временем на пригородных маршрутах...](#)



[А тем временем на пригородных маршрутах...](#)

[А тем временем на пригородных маршрутах...](#)

Именно по этой причине изредка ППК устраивают культурные акции по борьбе с зайцами, выливающиеся в попытки призвать зайцев к совести, а добропорядочных пассажиров заставить бороться с безбилетными нахалами собственными силами на благо ПИД.

Зайцам НЕТ! Акция гражданского порицания
Клоунада в стиле ЦППК

Например «горячо любимая» народом Центральная Пусто-Порожняя Компания в конце ноября 2010 запустила очередную такую показушную акцию «[Меняемся вместе](#)», которая продлилась вплоть до 19 декабря того же 2010. Сея хуита ещё за месяц до начала была активно, но без шума распиарена на всех вокзалах Москвы с призывами в виде *29 ноября — пора действовать!*. Многие пассажиры восприняли это, как угрозу в преддверии новых облав ЧОПа и контролёров, но всё оказалось намного проще. Зловещая акция обернулась всего лишь показушным конкурсом, в ходе которого пассажиров призывали присылать фотки зайцев и контролёров, берущих взятки, обещая наградить выложивших больше всего фоток абонементными билетами.

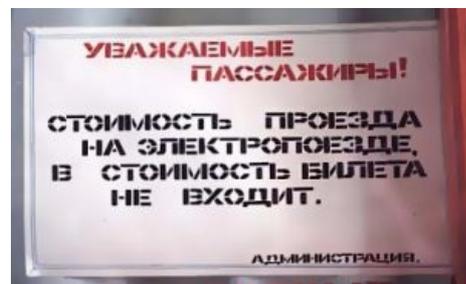
Акция стартовала 29 ноября, и первые полдня фотки действительно активно выкладывались. Однако фотки внезапно присылались [самими зайцами](#) и нагло пиздились из альбомов [их группы контакта](#), ибо всем остальным пассажирам на это ... [как и на все другие новаторства РЖД](#). Зайцы даже создали свой штаб по противодействию акции и зафлуживанию сайта фотками, приправленными «любовными комментариями» в адрес ЦППКшников.

Но на этом всё не закончилось — вскоре сайт ЦППК вдобавок ВНЕЗАПНО ещё и сдох после DDoS-атаки анонимусов-электричекеров (вероятно, тут не обошлось и без участия [воене](#)) и так лежал пару суток, после чего поднялся уже на новом хосте, более защищённом от атак. Но так или иначе, в результате атаки все новости за последние месяцы потёрлись, а самое главное — основная часть потенциальных идейных пассажиров увидев мёртвый сайт забила на эту недоакцию, что весьма доставляет. Окончательным фейлом, отбившим напрочь всякую возможность присылать фотки на этот сайт, стали криворукость его админов, запихнувших после восстановления сайта в форму загрузки фотографий капчу, причём так, что даже если правильно ввести в ней слова, сайт просто зависал. Ещё на сайте была предусмотрена возможность присылания фотографий на мыло и через MMS, но все отправленные туда фотки бесследно исчезли в чёрной дыре системы — то ли из-за неработоспособности сайта, то ли из-за похуизма сидящих на нём [модераторов](#), и в результате с момента восстановления сайта на нём долго не появлялось ни одной новой фотки, и баг исправили лишь 16 числа («ушастые» не преминули тут же залить ещё несколько своих свежих фоток just for lulz). Как и следовало ожидать, [заветный билетик](#) достался одному из электричекеров ввиду банального отсутствия других участников. А все остальные про само существование акции уже [давно забыли](#).

В заключение нужно сказать, что основным идиотизмом во всех этих проблемах стало простое быдлачее жлобство ПИДаров, желающих широко жить за чужой счёт, ничего для этого не делать, и при этом называющих виновными во всех бедах именно тех, кто их безбедное существование поддерживает — пассажиров. При этом по мнению этих лохопедов виноваты как несознательные зайцы, не желающие платить за проезд как по идеологическим, так и по объективным причинам, так и абсолютно сознательные граждане, которые не очень хотят платить за проезд по европейским тарифам. Объяснить же, что изменится с исчезновением зайцев и поднятием цен, ни один из кричащих железнодорожных придурков не может.

Ценовая политика

Ценовая политика на билеты в ПИД — отдельный лулз. Всё по той же причине монополизма РЖД установило крайне неадекватную ценовую политику. Нет и речи о скидках для постоянных и дальних пассажиров, билеты на электропоезда часто стоят дороже, чем на автобусы. К примеру, билет от Нерезинска до Ногинска можно приобрести за 132 деревянных, а если отъехать на Партизанскую-Измайловский парк, то на маршрутке с ветерком за 100. Ещё более вопиющий пример: примерно в 2011 году билеты до Твери на сидячие места самых дешёвых поездов (с кондиционером, блэкджеком и шлюхами) стоили рублей на 20 дешевле, чем на электричку. Анон негодуэ.



Стоимость билетов формируется очень странным способом

При этом, учитывая мировую практику пассажироперевозок, не нужно быть гением экономики, чтобы понять, что везде перевозка пассажиров на электрифицированном транспорте обходится дешевле перевозки на жрущих бензин автобусах, от этого в той же Европе на автобусах ездят только туристы, нормальные же люди предпочитают передвигаться на шиноколёсном транспорте только в том случае, если нет рельсовой возможности попасть в пункт назначения.

Однако ТАМ это не ЗДЕСЬ. Никого не волнует, что вместе с рельсами от Совка осталось ещё и устройство всей системы транспорта в целом. Особенно это «радует» жителей всяких Усть-Задрюпинсков, где иногда автомобильной дороги даже нет, а билет на единственный поезд «на большую землю» стоит в соответствии с практически едиными расценками, действующими с небольшими поправками и для Усть-Задрюпинсков, и для разных Зауральсков, и для обоих Дефолт-Сити.

В качестве примера — в Ближнем Замкадье цена на собаку до Нерезиновой удивительным образом совпадает с ценой проезда на автобусе в том же направлении.

К тому же, если проезд из А в Б стоит к примеру 50 р, то льготник (студент) платит 25 р. ПИД утверждает что это такой подарок всем нищелюбам их [гражданская позиция](#), и якобы это приносит им огромный убыток.

ОДНАКО на всех вокзалах пиарят пластиковые проездные карты, и если анонимус заинтересуется и посчитает, то он внезапно обнаружит, что по пластиковой карте он ездит из А в Б за те же 25 р. Это как бы нам намекает, что тот кто покупает полный билет — лох, платящий за себя и кого-то еще, а 25 р. — себестоимость проезда + PROFIT (как учил дедушка [Маркс](#)). Ташемото, в июле частично выпилено, и пластиковая карта теперь иногда стоит дороже, чем соответствующее число билетов.

Весьма доставляет и такой парадокс — с недавних пор Москва превратилась в единую тарифную зону, и проезд из любого пункта А в пункт В, находящихся в пределах Дефолт-Сити, стоит 34 рубля. Однако проезд от станций ближнего Замкадья до расположенных в городе станций может стоить значительно дешевле. Отсюда следует весьма парадоксальный факт: дальше едешь — меньше платишь.

Ещё один пример подобного идиотизма в ценообразовании наблюдается аноном на Ярославском направлении — цена одного месячного билета на участке Москва-Монино стоила 3234 р., в то время как суммарная цена трёх таких же билетов на участках Москва-Мытищи + Мытищи-Загорянская + Загорянская-Монино — 2475 р. (825 р. x 3), то есть один полный билет стоил БОЛЬШЕ трёх отдельных на целых 759 рублей. Это вызывает неиллюзорный баттхёрт у внезапно узнавшего данный факт «счастливого» обладателя полного билета, что какбы недвусмысленно намекает последнему, что он — тупой лошара, оплативший полторы недели поездок кого-то ещё.

Также [доставляет](#) цена месячного билета до пл. Лось (последняя в пределах Москвы) — 1040 р. До пл. Перловская (первая после Лося и первая в Замкадье) — 840 р.

Другой пример — поезда в СНГ. Билет на проезд в плацкартном вагоне от Екатеринбурга до Петропавловска обходится примерно в 1000 р., автобус же — в 800р (карагандинский), а то и вовсе 600 (павлодарский). [Проезд на поездах в Казахстане в 2,6 раз дешевле, чем в России.](#)

Что же касается льготных многоцветных пластиковых карт для тех же студентов и школьников — то их просто нет в природе. На лето же студентота осталась вообще без льгот (при том, что официально семестр заканчивается в конце июня), а учащиеся МИИТа и различных железнодорожных колледжей, пользовавшиеся когда-то правом бесплатного проезда, ныне такого права лишились, и нехуй — пусть идут работать, как вкалывает Якунин.

При этом ПИД постоянно при каждом поднятии цен напоминает, что на цивилизованном Западе проезд ещё дороже. Однако ПИДары забывают, что зарплаты в Рашке далеко неевропейские, а во-вторых, за свои деньги пассажир, как правило, получает довольно скотские условия — забитые и вонючие электрички, скользкие платформы, плохой график и маленькую скорость.

Огромная куча бабла расходуется РЖД на установку турникетов и многокилометровых заборов вокруг станций. При этом для срубания бабла ПИДоры постоянно любят производить замену турникетов — для этого доказываются, что турникеты текущей конструкции малоэффективны и не способны остановить зайцев, поэтому принимается решение об их замене на турникеты другого типа, на закупке и установке которых откатывается дохрена бабла. Спустя несколько месяцев после установки новых турникетов последние зачастую также признаются неэффективными — и цикл повторяется. Обозначенные турникеты также имеют свойство выходить из строя, и ремонт их также вытекает в кругленькую сумму.

При этом сабж фактически не приносит ровным счётом никакой пользы — ибо зайцы всегда находят способ просочиться через них или обойти через лаз в заборе. Зато создаются толпы, давки и очереди, вынуждающие «законопослушных» пассажиров прыгать с платформ, лезть через заборы и идти неудобным путём. И даже если ты просочишься, и у тебя на руках есть [счастливый билет](#) — это совсем не гарантирует, что турникет не заглохнет и беспрепятственно пропустит тебя дальше. Кроме того, ситуацию усугубляет то, что половина касс чаще всего не работает — это создаёт километровые очереди за билетами, и честные пассажиры, дабы успеть на электричку, так же становятся вынужденными зайцами. К тому же, если какая-то платформа отурникечена отдельно от остальных, то переход с одной платформы на другую тоже становится платной услугой (при том, что неправильные объявления на ржидовских станциях — [не редкость](#)).

Особо интересен тот факт, что турникеты на выход по сути являются незаконными. Дело в том, что пассажир является таковым ровно до момента, как он выйдет из поезда на своей станции. С момента же попадания на перрон оный имеет право на свободу передвижения в город куда угодно, что закреплено не чем-нибудь, а самой Конституцией. И турникеты на выход лишают человека этого права на свободу перемещения. По сабжу 8 лет назад Мещанский суд города Москвы даже вынес соответствующее решение, согласно которому все турникеты на выход должны были либо быть демонтированы, либо беспрепятственно выпускать пассажиров. Но РЖД подала протест, подкупив все суды баблом — и дело благополучно замяли, в результате беспредел с турникетами творится и по сей день.

Особые лулзы доставило сделанное летом этого года [заявление РЖД](#), в котором предлагалось увеличить недействующий, но законодательно прописанный штраф за безбилетный проезд с нынешних 100 рублей до

европейских стандартов — 60-80 евро, то есть от 2500 до 3000 вечнодеревянных. При этом совершенно непонятно, каким хуем даже в случае принятия закона ПИД собирался начать штрафовать безбилетников в пригородных поездах (а именно на них приходится 99,9% зайцев), ибо:

1. Даже нынешние 100 рублей штрафа фактически не действуют, ибо с момента превращения РЖД в ОАО, то есть юридического лица, сотрудники оного лишились полномочий госслужащих и права штрафовать зайцев.
2. Существует такое понятие, как «услуга за оформление проезда в поезде», введённая как замена штрафу. Это означает, что формально заяц является не нарушителем, а просто ввиду каких-либо причин ещё не купившим билет пассажиром. То есть для того, чтобы хотя бы штраф в нынешние 100 рублей начал действовать, данную услугу необходимо **ВНЕЗАПНО** отменить. А если пассажир сел на станции, где касса в это время не работает или её нет в принципе (во всех цивилизованных странах вместо касс уже давно используются автоматы, установленные на каждой станции), то отсутствие билета это уже проблема не пассажира, а РЖД, и даже данная услуга не взимается. И пассажир имеет полное право купить билет без дополнительных наценок. При этом разобраться в том, действительно ли пассажир не смог купить билет заранее, или же не покупал его намеренно, не представляется возможным. Более того, наценка в условные 100 рублей является незаконной, так как договор оказания транспортных услуг является публичным: он должен быть заключен на равном и одинаковом основании с каждым, кто захочет этот самый договор заключить. При выявлении наценки в 100 рублей можно требовать уменьшения стоимости до общей для всех.
3. Даже если бы РЖД имело право брать штрафы, не стоит забывать, что средняя зарплата в валюте в Рашке в 2-3 раза ниже чем в Гермашке или США, и платить такие штрафы не по силам 95% населения.
4. Пригородные перевозки находятся под ведением не самого РЖД, а созданных им дочерних пригородных пассажирских компаний (ППК), для снятия с себя ответственности, возможности пилить бабло из региональных бюджетов и укрупнения бюрократической машины. И у сотрудников этих ППК (которые кстате тоже ОАО) нет полномочий работников РЖД, соответственно они не имеют права требовать с пассажира уплаты штрафа. Ещё интересен тот факт, что РЖД постоянно любит ими прикрываться, говоря мол, что расписание и цены на проезд в электричках устанавливаем не мы, а ППК, с них и спрос, хотя ППК есть ничто иное как дочерние компании, подконтрольные РЖД, и выполняющие все его указания.

Предложение среди чиновников вызвало лишь смех и само собой не было принято. При этом РЖД кроме запугивания такими призрачными угрозами не начало делать ничего, чтобы попытаться как-то увеличить качество сервиса и оплачиваемость проезда, лишь заявив, что цены на электрички в следующем году вырастут в полтора раза. Как это будет происходить, на основании чего, и что за этим последует — можно только догадываться, но зрелище обещает быть интересным. Так что аноны с интересом продолжают следить за процессом и запасаются попкорном.

С недавних пор появилась ценовая услуга под названием «Большая Москва», смысл вкратце таков: по этому месячнику можно ездить с любых девяти вокзалов на расстояние 25 км без ограничений и лимита всего за 1200 р. Реальная экономия денег и времени досталась только тем замкадышам, кто со своих Мытищ или Люберец напрямик приезжает на Площадь Трёх Бомжей. Плюс с Каланчевки можно невозбранно попасть на Курское, Белорусское, Савёловское и Рижское направления, остальные (в особенности «Киевчане» и «Павелецчане») продолжают толкаться в метро по утрам и выкладывать дополнительно 1300 р. в месяц за проезд. В целом в принципе вин! За последние 10-15 лет это пока что единственный высер РЖД, облегчающий жизнь замкадышам в плане денег, но как уже сказано выше, пока эта услуга выгодна только тем кто напрямик приезжает на Комсомольскую Площадь. Для замкадышей, приезжающих на другие вокзалы, услуга в полном объеме будет доступна только тогда, когда Собянин с Якуниным запустят Малое Кольцо МЖД для пассажиров.

На начало 2017 все ППК по этой федерации далеко шагнули вперёд — теперь билеты можно покупать прямо у себя в смартфоне в приложении Пригород на ведроиде или айфончике, оформив так называемый электронный билет. Контролеру показываешь билет прямо на экране, из минусов — иногда приходится плясать у турникета с телефоном, пытаясь найти правильную позицию для считывания штрих-кода с экрана. Ну, и особо ретивые контролеры (или в периоды проверки) будут анально сверять паспортные данные, что может немного доставлять дискомфорт, для того, чтобы просто доехать до дачи летом или на работу на 2 станции.

Отношение анонимусов

Вкратце основная деятельность РЖД весьма хорошо описана в нижеследующем посте:

Кто такой тов. Якунин и Ко? Что такое ОАО «РЖД»? Это ребята, которые вышли из МПС, которое в свое время создавалось нашими отцами и дедами.

Теперь это частная лавочка, так как бизнес. Чтобы иметь прибыль во всех цивилизованных странах, сначала в бизнес вкладывают, а потом уже получают доход. Это нормальный эволюционный путь развития. Потрудился — получи. У нас эти товарищи хотят все и

сразу и опять за счет народа.

Что было сделано ОАО «РЖД» для того чтобы народ себя нормально и комфортно чувствовал при проезде на электричке или поезде? Ничего!!! Экспресс не в счет. Он очень короткий и редкий. И опять же не для всех (остановки редки).

Как народ ездил на электричка 70-х г. выпуска, так и продолжает (80% парка). Комфорта просто нет. Летом в них жарко, зимой холодно. Если сел на проходящую, то едешь у когонибудь на голове или вообще на потолке. Нормальную одежду на работу захочешь, не оденешь. У нас еще более менее направление. А что творится на северном и северо-восточном направлении? Каждый день битвы с мордобоем (борьба за место).

Что было сделано в первую очередь ОАО «РЖД»:

1. Вдоль ж/д вырубали деревья (ущерб экологии). Прокуратура, интересно, проверяла данный факт на предмет законности?
2. Поставили турникеты для сбора максимальных доходов.
3. Поставили супермолодцов, которые готовы идти врукопашную даже с бабушками и дедушками.
4. Суперконтролёры собирают штрафы себе на карман. Знают ли об этом тов. Якунин и Ко?
5. В январе просто так увеличили тариф проезда (до Беговой от Одинцово 66 руб. вроде стоил). Выручив таким образом 750 млн. руб., повторяю НАШИХ ДЕНЕГ. И быстро об этом забыли, вроде все нормально и так должно быть НЕ ДОЛЖНО!!!
6. Построили себе здравницу в Египте (для высшего руководства).
7. Сделали расписание таким, что как будто специально вредят народу.

Возникает вопрос, за что платить? За то что тратишь нервы в электричке?

Я готов платить, но всему должна быть справедливая цена. ОАО «РЖД» еще ничего не сделало для того, чтобы собирать наши деньги, да еще и в прибыль. Пусть сначала вкладывают свои, развивают, а потом и мы поможем.

А за такие штрафы в 60-80 евро, как в Европе (там, кстати и электропоезда тов. Якунин, совсем, совсем другие и опыт вы опять не тот изучили) контролеров просто на ходу выбрасывать будут. Потому что электричками у нас в основном пользуются студенты, пенсионеры, военные и остальные не очень богатые люди. А работать ради дороги и еды, как-то уж слишком...

Кстати, не знаете как МПС справлялся во времена Союза, и цены десятками лет были одни и те же? Вот это уровень!

Отдельно доставляет непонятный дебилизм при прибытии электропоездов на некоторые станции (как пример, на платформу «Беговая»). Часть ведер с гайками (иначе большинство электропоездов не назовешь) по непонятной причине перед самой платформой резко тормозит, а потом минуты три еле-еле вползает на нее! На самом деле это делается для того, чтобы выпустить помогагу в начале изогнутой платформы: машинюге весь пассажиропоток не виден, и пряник потом будет подавать сигнал средним пальцем о том, что двери закрывать рано, иначе кому-нибудь может оторвать жопу. В итоге пассажиры, которые и так зачастую опаздывают на работу по причине ущербного расписания, вынуждены лишнее время торчать в вагоне...

Скоростные поезда

Если средняя скорость междугороднего автобуса около 80 км/ч при максимальной 110, то средняя скорость обычного поезда — около 55 км/ч при максимальной 140—160. Инженер-кун подсказывает, что дело не в поездах, а в кривизне рельс, рук и ФГМ эржидов.



Штурм электрички.

Штурм электрички.



Быдлопассажиры РЖДвских электричек.



Дима Быдлан — один из ценных сотрудников ведомственной охраны РЖД. Уже на твоей станции!



Турбореактивный вагон
СВЛ. Ныне порезан...

поезд, дав ему название «Сокол», но он был слишком дешёвым, бабло пилить с него было неудобно, и потому от него отказались. Однако, как показала практика, бабло удобно пилить с заказа дорогих буржуйских поездов. Что и было сделано. Заказ на высокоскоростные поезда разместили (где бы Вы думали?) в Германии. Бюргеры из компании «Сименс» с радостью согласились помочь, впарив экспортный вариант ICE3 переделанный под колею 1520 мм и с православной автосцепкой СА-3, дав при этом своему новому детищу понятное русскому уху название — «Сапсан».

По сравнению с ЭР200 и «Невским Экспрессом», время в пути от Нерезиновой до культурной столицы уменьшилось минут на 30-40, а вот цены поднялись лишь чуть-чуть (билет примерно за 500р.). С другой стороны, медным органом накрыли лишь чуть менее быструю и много более дешёвую «Аврору» и эдакую междустоличную маршрутку «Юность». С октября 11 года вернули несколько сидячих дневных поездов, но тем не менее, под раздачу попали сотни электричек. А если по-каким то причинам электричка из оставшихся опоздает на полчаса, и будет мешать движению сапсанов, то её как нефиг делать могут задержать ещё на час, дабы пропустить сапсанчиков. Ибо не фиг делать плегущейся быдловозке на путях, где летают высокоскоростные «птички».

Проехать через ж/д пути Октябрьской магистрали на шинокопытном транспорте в пересекаемых «Сапсаном» областях также стало огромной проблемой, по причине закрытия переездов за полчаса до проезда обозначенной вундервафли.

Помимо электричек и обычных поездов дальнего следования, досталось и товарнякам — железнодорожные грузоперевозки на Октябрьской магистрали резко сократились, в следствие чего, как звенья одной цепи, количество фур на главной автомагистрали этой страны М10 возросло в 9000 раз со всеми вытекающими [1].

Кстати, олдфаг из Ленобласти нечто подобное наблюдал и много ранее при проходе международных поездов из Хельсинки в Москву и Питер — видимо, власти предержавшие таким образом флюордросили буржуазному Западу. Однако на этот раз расписание скоростных поездов вызвало лютое бурление говн в массе хомячков, ибо нарушало езду на работу в Нерезиновую. В качестве обострения ситуации стала массовая гибель людей под колёсами «дьявольского поезда». Алсо, машинистам «**Фапцана**» **запрещено** останавливаться, если он **собьет человека**. Да и незачем, собственно — остановочный путь зашкаливает за полтора километра. **Такие дела**.

Тут же быдло и школота обрадовались законному поводу вспомнить расово русскую игру «Руссишен партизанен» и стало обстреливать «Сапсаны» на встречных курсах камнями, палками и бутылками, периодически зарабатывая профит в виде точного попадания в стекло стоимостью в сто штук. Профит, правда, призрачен, ибо сто тысяч стекло может и стоит, но платить за него будут все триста **ибо бида-бида, обслуживание — вещь дорогая**. Причём платить будет не кто-то а **многоуважаемый налогоплательщик**.

«И ведь с этим же надо что-то делать!» — такие мысли появились ещё в старое доброе советское время. Но пришла перестройка и для уменьшения времени следования стали строить именно скоростные поезда, так как рельсы прямить впадлу, с выпрямления рук бабла не попилишь, а ФГМ давно уже перешёл в терминальную стадию.

Надо сказать, что с горем пополам, через 10 лет после постройки, поезд марки ЭР200 стал доезжать от Нерезиновой до **Поробриск-Сити** за четыре с половиной часа. Но, на стыке тысячелетий, глядя на европейский ICE и TGV, а также на японский Синкансэн было решено построить свой скоростной поезд, который чудесным образом по кривым рельсам будет мчаться, как гепард, ужаленный шершнем в жопу.

Российские строители подлодок, танков и прочих вундервафель таки забомбили такой



Типа первый современный нанопоезд «Зассан» РЖД — расово немецкий Siemens Velaro



К вопросу о качестве пригородных перевозок. Сапсан символизирует.



Дьявольский поезд



Сапсан — русский Блейн Моно

Зимой же помимо камней в ход шла артиллерия от снежков до глыб льда, а на путях за некоторое время до похода Сапсанов местная детвора стала устанавливать громадных снеговиков-камикадзе, из-за которых Сапсанам часто приходилось тормозить. Вскоре в ход пошла и пневматика.

После ряда случаев выпиливания стёкол сапсанов и задержания некоторых хулиганов, которым был выставлен весьма несухой счёт, РЖД нашло ещё один повод на попил бабла — на перегонах была установлена куча камер и постов безопасности с вооружённой ведомственной охраной РЖД, дабы хулиганов, если объявятся, можно было оперативно расстрелять выявить и взять, вдобавок на всех платформах за полчаса до прохода сапсанов стали тусоваться компании быдлоЧОПа, задача которого проста, но и тупа до неприличия — смотреть на сапсаны. В настоящее время ПИДары также хотят снабдить охрану снегоходами и оборудовать вдоль трассы несколько вертолётных площадок, затратив в сумме на всё это дело всего то 2,5 млрд деревянных.

Но главный фейл со стороны РЖД, показывающий её алчность — в большинстве стран для организации скоростного движения строят отдельные трассы или хотя бы ветки, и вообще пытаются сделать так, чтобы скоростные поезда **как можно меньше мешали обычным**. Тот же японский Синкансен — это вообще отдельная железнодорожная сеть **с собственной инфраструктурой и управлением**, поезда заходят на пути общего пользования только на станциях, да и то только если нет своего вокзала.

Но такой подход не для РЖД... Они будут до последнего выпрямлять кривые участки, класть рельсы из немецкой стали на основе японских нанотехнологий (которые превращаются в труху после двух-трёх товарняков), пихать через задний проход «Сапсаны» в и без того загруженный график, на трещащие от поездов участки.

Но ещё большим фейлом со стороны РЖД стала программа ввода Сапсанов там, где в отличие от Ленинградки последние не смогут ездить быстрее обычных поездов, и единственный способ привлечь на них пассажиров — убрать все дешёвые дневные поезда. Ярким примером такого фейла стал пуск сапсанчика в Нижний Новгород, при котором он доезжает до туда из Нерезиновска почти за 4 часа со средней скоростью чуть выше 100 км/ч, при этом максимальная его скорость на отдельных участках составляет не более 160 км/ч — с такой же при желании может идти и обычный пассажирский поезд, и целесообразность скоростного Сапсана на фоне этого, мягко говоря, выглядит неуместной.

Анонимусу будет весьма интересно, что ещё года 3 назад за 4 с половиной часа между Внутримкадском и Нижним ходил дневной поезд «Буревестник», с учётом 20-минутной стоянки во Владимире для смены электровоза на разных системах тока. Но вскоре время в пути **было увеличено до 5 с половиной часов**.

Теперь же, с вводом Сапсанов, **один из «Буревестников» был вообще отменён**, а другой всё-таки **стал доезжать за 4 часа 40 минут**. При этом за счёт ввода двухсистемного электровоза была сокращена время стоянки во Владимире до 2 минут, но при этом поезд умудряется доезжать на 10 минут медленнее, чем с 20-минутной стоянкой 3 года назад.

А причина такому «замедлению» одна — заставить ездить на чуть более дорогом Сапсане (не может же обычный поезд ехать с такой же скоростью как «сверхскоростной Сапсан»!). Зато поезд **ВНЕЗАПНО** попал в разряд «скоростных». С соответствующим **резким взлетанием цены на билет**, ага-ага.

При этом РЖД в официальных новостях сообщила только об «ускорении» поезда на час, о повышении цены ничего сказано не было, будто это само собой разумеющееся и так и должно быть. Как и о том, что поезд когда-то ходил ещё быстрее и стоил почти в 3 раза дешевле.

Казалось бы, со вводом на Горьковское направление «Ласточек», которые, вроде как, более подходят для тамошних путей, и чья скорость ограничена вышеуказанными 160 км/ч, Сапсаны можно было передать оттуда на ОктЖД, но не тут-то было! Логика в действиях РЖД как не было, так и не будет, ибо пассажир «Ласточки» получает те же «комфортные» условия, что и в Сапсане и разницу в пути всего-навсего 5 минут, и это всё за (sic!) 1200 деревянных, вместо 2000-5000 за

Иногда, правда, и на гнилом западе ситуация складывается не лучше.

Особо этим прославился «Deutsche Bahn» тоже планомерно выпиливающий старые медленные поезда и заменяющий их на всё те же ICE 3, оставляя бюргерам комфорт по запредельной цене. Но одно «НО» — у DB, как и у многих европейских перевозчиков, включая даже задрипанную польскую PKP, имеется гибкая система скидок, чего у РЖД будет очень нескоро.

С DB история особая: DB как и РЖД является **гён** гос-компанией, форма регистрации AG (акционерное общество) но 100% акций принадлежат государству. Официально DB должен обеспечивать себя сам, что он и делает, с времён приватизации, причём за счёт пассажиров естественно. То есть уровень сервиса конечно присутствует, НО к примеру проехать на пригородной электричке 60 км стоит, к примеру, €12. Для всех. Система скидок приказала долго жить 5 лет назад. Причём, в отличие от России, начиная с нефтяного кризиса 70-х междугородние автобусные пассажироперевозки запрещены по закону — так что хочешь-нехочешь, а плати (если машины нет), ибо междугородних автобусов тупо нет в природе.

Вот так думают многие — и ошибаются: междугородние автобусы в Германии были всегда, только вот дублировать ж.д. линии им запрещалось. Однако со следующего года это запрет канет в Лету. Вот-так то, анонимус с немецким IP — не ты один такой, есть и поинформированнее тебя. Сравнение: в бытность DB отделением немецкого минтранспорта тот-же отрезок с тем-же комфортом стоил 2 €, а зарплаты у нас как и у вас под реалии никто не индексирует так что матёрые бюргеры сурово дрончат на те времена когда всё было государственным. Ещё DB

проезд на Фапсанчике. Либо ПИДы хотят намекнуть паксам, что те, кто пользуются Сапсанами по маршруту ДС-Нижний — лохи, либо Якуша сам тупит и не замечает созданную собой же «лазейку». Будем надеяться, что и дальше не заметит, иначе ждите отмены тех самых ласточек, либо пятикратного повышения цен на них.

Анон так же напоминает, что за долго до этого аналогичная ситуация была на Ярославском с запуском (тогда ещё нанотехнологичных) Спутников, которые до Мытищ добирались за 18-20 мин. При этом умолчав и предварительно выпилив кучу собак Москва — Мытищи, которые (ВНИМАНИЕ!) добирались до Нерезиновска за 20-21 мин. При этом Александровские или Посадские при езде без остановок от Мытищ делают те же 18-20 мин. Мудрый Онотоле подсчитал, что доля расстояние до Нерезиновой на 20 мин. получается 60 км/ч, что как бэ намекает (алсо, про распил на превращении расовых ЭРок в православных ЭМок ты читал выше).

Поначалу РЖД и не думал строить скоростные магистрали для того, чтобы сапсанчики могли летать хоть как-то быстрее, чем могут обычные поезда, и не мешали обычному движению. Но вскоре решили замутить распил бабла вселенского масштаба — **ВСЖМ**. От Питера до Москва и дальше на Урал... За деньги, рядом с которыми Сочи покажется мелкой коррупционной аферкой. Эксперты Книги рекордов Гиннеса уже готовы выехать на место для фиксации факта.

Алсо, как нам сообщает загнивающая Педивикия, в той стране тоже не все в порядке с резкими поездами (Асела которые), но там на все 34 километра путей приходится 19 килоработников, что какбэ намекает на распил бабла в этой стране. Унд алсо, это относится только к Amtrak, которые возят только человек (этакий аналог ФПК). Впрочем, по данным той же Педивикии, хоть максимальная скорость этой самой Аселы и достигает 240 км/ч, средняя аж вдвое ниже, в чём Сапсан хоть как-то, но выигрывает. Вывод: пока **та** и **тогда ещё другая** страны строили ракеты, цивилизованные Европа и Азия активно развивали высокоскоростной ЖД транспорт.

отличился тем что снёс архитектурный памятник старины, штуттгартский вокзал, для того чтобы построить отдельную ветку для этих самых ICE, вызвав цунами говна IRL штуттгартцев вплоть до терактов, саботажа, 50-тысячных демонстраций, забастовок и прочих прелестей по этому поводу (немцы основательный народ: палками бутылками и бульжниками какого-нибудь школя не отделаются). Основная статья в (немецкой) педивикии «Stuttgart 21»: цена вопроса какие-то вшивые 4,3 миллиарда € — напоминаю это только один вокзал и около 150 км высокоскоростного полотна, так что масштаб распилы додумывайте сами. Единственным неиллюзорным плюсом в отношениях с DB стало изменение введённое заебавшейся вконец партией зелёных (они вообще против автотранспорта, только на поезде ездят): они обязали DB в случае проёба с их стороны, то есть если поезд опаздывает и ты по этому не успеваешь попасть на пересадке на последнюю электричку в этот день, то DB обязан тебе возместить стоимость проезда любым другим видом транспорта до конечной цели купленного тобой (заранее) билета (естественно все едут на такси — бгыгы) либо отель в городе в котором ты остался торчать — так что ближе к концу дня поезда ходят более-менее по расписанию.

https://www.youtube.com/watch?v=ucnzs_nLUQ	Электровоз ЧС200 на испытаниях контактной подвески
ЭР200 - первый скоростной советский электропоезд. Предшественник Сапсана.	ЧС200 летит, свистит и невнятно матюгается как нтица
ТЭП80, вид со стороны, при скорости 253км/ч	"Сапсан" на горьковском направлении глазами зацеперов
Брутальный тепловоз ТЭП80 — это вам не фапсан, блеать!	Extreme Train Racing.
Сапсан на скорости 270 км/ч	«Скоростной» горьковский сапсан vs Электричка.
Внезапно... САПСАН!!!	Осторожно, Сапсан!
Сапсан ст.Покровка	Ходишь по путям? Помни про «САПСАН»!
Зимняя система защиты сапсана от хулиганов с камнями	Приключения Сапсанчика: Сапсанчик и хулиганы
TGV world speed record 574.8 km/h 3 April 2007	Тупое быдло ненавидит Сапсанчика, а он такая няшка!
А это уже расово французский TGV. Сапсаны нервно курят в сторонке	Прибытие поезда на вокзал Ла-Сьота 2
Train in Russian winter (Tåg på ryska vintern)	Сапсан охуенен, блеать!
Скоростной сапсан такой скоростной	Скоростной Сапсан
	Новая остановка скоростного сапсана.

ОБИДЕЛСЯ НА САПСАН РЖД ломает памятник
Мужик обиделся на Сапсан архитектуры - круговое депо
Николаевских ж/д 31.05.13
РЖД ломает памятник
архитектуры
Машинист нереально крут
Брутальный машинист
брутален



Транспорт

Автобусники Метрофанаты Транспортные фанаты Транспортные фанаты/Интернет 3605 Au
Au/Конференция Auto.ru Chery Daewoo Lanos Daewoo Matiz De Havilland Comet
Harley-Davidson Hummer Hyosung Lada Kalina M4 Marussia Multi-Track Drifting
Renault Logan Ru auto Subaru Top Gear Tr Tucker VIP-атрибуты Ё-мобиль Авиасиммер
Автобус Автобус 410 Автобус ЛАЗ АвтоВАЗ Автожур Автомобилист Автомобильные номера
Автосервис Автосрачи Автостоп Автошкола Андрей Рыбакин Ара-тюнинг Байкер БелАЗ
Биокатализатор топлива Болашенко Бросить лом в унитаз поезда Бумер Ведро компрессии
Велосипедист Взрывы в метро ВЛ85 Волга Газель Газенваген Гелендваген ГИБДД
Грузовик «Урал» Дальнобойщики Дачник День жестянщика Детская железная дорога
Дороги России Железнодорожные маньяки Железнодорожный симмер Женщина за рулем
Живой щит Запорожец Зарубежный автопром Зацепинг Как в дорогих иномарках КамАЗ
Коктейль Лужкова Кола Бельды Колхида Колхозник Конструктор Кравчучка КрАЗ
Красинец Красномордый Кукурузник МАЗ Маршрутка Метод Кочки Метро
Метро на МКАД Метро-2 Метро/В этой стране Метробабки МКАД Мое место парковки
Монорельс Монорельсовый кот Москвич Москвич/АЗЛК Москвич/Ижевский завод
Мотороллер Мотоцикл «Урал» Навител Нива

Информационные системы в РЖД

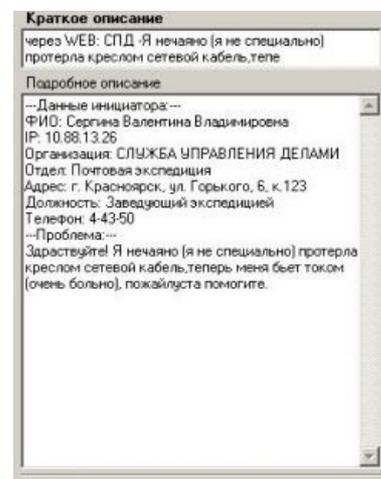
Чтобы перечислить, демонстративно загибая пальцы, все системы, которые используются в РЖД, у вас не хватит пальцев на руках и ногах. Точное количество систем неизвестно никому. Только АСУ, непосредственно связанных с движением, **более 60**. А если учесть, что на каждой дороге есть ещё примерно столько же своих внутренних систем — представьте какой пиздец творится в ВЦ...

Система АСОУП

Основная система РЖД — АСОУП, разработанная ещё в 70-х годах прошлого столетия и давно устаревшая и морально и физически.

Сообщения в систему поступают в таком виде:

```
(:02 0600 2909 0300 46 0600 1 06 12 17 20 055 3037 6 0000 0 0 01  
37673282 0 000 06001  
02 24635260 0 068 25241 52101 2928  
03 94759446 1 011 24222 00300 0012 0 8 0 0 01/02 'ОХР  
04 73388878 1 053 63803 21115 7363 0 6  
05 71138879 1 037 53878 21115 9999 0 6  
06 26085092 1 068 26137 52101 1718 0 0 0 4 'ОХР  
07 63343529 0 051 24428 32304 2442  
08 66112751 2 056 53223 32304 6911  
09 26919290 0 068 26020 50127 8533 0 0 0 2  
10 94780178 1 020 21035 00300 0022 0 0 0 0 02/00  
11 26350892 1 045 51086 58111 5373 0 2 'ПРВ  
12 67207977 1 040 19950 32302 7855  
13 42150946 1 007 19827 33135 4140  
14 65768277 1 040 65262 32302 8724  
15 62114384 1 046 51228 32302 1327  
16 87368775 1 031 19928 05105 5535 0 0 0 4 09/12 00000 000 054720  
17 87368783 1 031 19928 05105 5535 0 0 0 4 09/12 00000 000 054720
```



Обращение в техподдержку РЖД

18 37547205 1
19 87368791 1 031 19928 05105 5535 0 0 0 4 09/12 00000 000 054720
20 87368809 1 031 19928 05105 5535 0 0 0 4 09/12 00000 000 054720
21 21132329 0 017 72669 25207 7266 0 0 0 2 00/00 81027
22 21075718 0 018 75201 25207 7520 0 0 0 2 00/00 61844
23 94519956 1 035 65783 00300 0012 0 8 0 0 02/00 'ОХР :)

На что система отвечает так:

(:00497 ИВЦ ОКТ 0649309 06 12 20 43 001:
Ю1 0000 3122 001 000 01:)

в случае если ошибок нет. Если же сообщение [не]принято с ошибками, числовые коды ошибок, а так же их координаты в виде номер строки-номер показателя указываются в строке Ю1 и далее Ю2, Ю3 по необходимости.

В РЖД уже практически не осталось людей, которые бы могли набрать это сообщение (ТГНЛ, ТелеГрамма Натурный Лист) вручную в терминале, так как теперь эти сообщения формируются в системе АСУ станции (А ведь когда-то всё вручную наколачивали!! На телетайпах!). Однако, менее сложные сообщения (прибытие-отправление поезда) работники способны и сейчас наколотить вручную. Это делается для того, чтобы ~~прикрыть свою задницу~~ ввести информацию в систему, когда по какой то причине не работает АСУ Станции. При этом АСОУП делает минимальное число проверок, благодаря чему в 2003 году скорость движения грузовых поездов на Приволжской дороге достигала ВНИМАНИЕ!!! 600Км/ч. Это, ВНЕЗАПНО, намного больше, чем развивает Сапсан. Тем не менее, эта злая практика до сих пор имеет место, так как основная задача РЖД — это выполнение планов, норм, нормативов и т. д. (привет, [призрак коммунизма](#)).

Для АСОУП станция — это чёрная дыра, куда заезжает вагон и АСОУП даже не знает, где и на каком пути этот вагон находится («где-то на станции»), ибо 40 лет назад главное было — знать, хотя бы на какой станции вагон находится. Была как-то попытка сделать маневровые перемещения внутри станции в АСОУП, но она потерпела неудачу потому, что из АСОУП «пошёл дым», когда настроили передачу маневровых операций из АСУ Станции.

Отдельной статьи заслуживают «[дипломированные специалисты](#)» [создающие и поддерживающие](#) весь этот зоопарк АСУ. Нормальные программисты за такую ЗП работать на дорогу не идут в принципе, а те, что работают халтурят на стороне, в основном клепают богомерзкие сайтики ([похапе](#), да) уровня «Сайт 9Б класса 7896 школы». Некоторые АСУ можно отправлять на govnoкод.ru, прям целиком.

Собеседование с одним из этих пограмистов:

— Где работали до этого?

— На ЖД. — Чем занимались? — Участвовал в разработке и сопровождении большого количества проектов. — Какими языками пользовались? — [Java](#). — Значит вы знакомы с [объектно ориентированным программированием](#)?^[1] — Нет.

Разделение труда на ВЦ очень жесткое. Каждый сотрудник занимается буквально одним определённым делом, например если человек занимающийся AD уходит в отпуск или на больничный, то работа встаёт, так как это был единственный человек в отделе умеющий работать с AD. В силу такой тонкой специализации при решении каких-либо проблем вам придётся выполнить квест, заключающийся в обращении к другому специалисту, так как тот к кому вы обратились этим не занимается. Обычно через 3-8 перенаправлений вы попадаете туда, куда надо. При этом n-ый специалист, к которому вы обратитесь, может даже и не знать, что тот, кого вы ищите, сидит у него за спиной/слева/справа/etc. и отправит вас куда-нибудь не туда.

Электронные билеты РЖД

В попытке как-то оправдать стоимость билетов на поезда, РЖД вводит систему электронных билетов «АСУ Экспресс-3» (коей уже давно пользуются кассирши при продаже билетов традиционным путём). В итоге билеты получаются настолько же электронными, насколько [беспомощна эта попытка](#).

В итоге пассажир должен:

1. Зайти на [pass.rzd.ru](#)
2. Займёт аккаунт на этом говне с указанием собственной родословной до 10-го колена
3. Ознакомиться с правилами на два листа А4 ([каждый раз при входе в систему](#), хотя читать эту хуйню при отсутствии выбора нет смысла — просто ставьте галочку)
4. Не использовать браузерную кнопку «Назад»



Табличка РЖД, кагбэ недвусмысленно призывающая к суициду



Такие дела

5. Заполнить пяток форм, попивая кофе в перерывах. При этом, если билетов требуется два в одном купе, то можно выбрать два верхних или верхнее и нижнее. Выбор двух нижних мест невозможен в принципе. Обращение по справочному телефону за разъяснениями данной ситуации привело лишь в сообщении такого рода: «**Доухя** вас таких умных». **Электронный билет такой электронный**. Впрочем, **Каганов** уже поделился лайфхаком: (*спойлер*: нужно зарегистрироваться два раза и заказать по одному билету). Есть еще один способ: (*спойлер*: заказывать билеты в разных браузерах. Работает из-под одного аккаунта, и можно делать все практически синхронно). Ныне выпилено, можно заказать и два нижних.
6. Оплатить картой (нищоброды испытывают неиллюзорный феил, не найдя **CVV2** на своей Visa Electron)
7. Сесть на поезд по паспорту и расписаться в табличке напротив фамилии
8. ...
9. PROFIT!



Объясните пожалуйста ещё раз, куда нажимать?

На текущий момент (лето 2017) процедура покупки электронного билета довольно простая, и ей можно пользоваться без особых напрягов. А если нажал кнопку "Назад", то при новом оформлении заказа на тот же поезд все формы будут заполнены.

Когда **бабушки**-кассиры окончательно заебались и пришло время для **очередного попила бабла**, РЖД ставит на этих самых вокзалах автоматы по выдаче билетов. К несчастью, бабло было попилено чуть менее, чем полностью и **интерфейс** автоматов был разработан **фрилансерами** за отзыв спизжен у одной компании, занимавшейся этим до монополизации ебилетов. Теперь пассажир имеет возможность:

1. В поисках кнопки старта проверить себя на дальтонизм и заодно **уровень IQ**.
2. Поднести лист со штрих-кодом к сканеру.
3. Сделать 5 попыток ввода «номера документа», ибо **кто-то** забыл упомянуть про серию документа и латинскую раскладку. Кроме того, у рждблядей огромные проблемы с калибровкой экранов этих девайсов.
4. Выбрать одну из кнопок: «Печать билета» или «**Я не наигрался, давай ещё сначала**» — GOTO 2.
5. ...
6. PROFIT!

На примере электронного билета, двух редизайнов сайта (**один другого уёбищнее**) и навигации на вокзалах можно убедиться, что все инновации, исходящие от РЖД отлично отражают **её суть**. Также доставляет, что на информационных терминалах (по крайней мере на Ярославском DefCity) русская раскладка — не православный йцукен, а абвгд. Попробуй набрать слово «хуй» (или «москва»), **ощущения** непередаваемые.

Стоимость ебилетов несколько ниже обычных, ибо кассы принадлежат не ОАО «РЖД», а сторонней компании, которая тоже хочет вашего бабла, так-то. ^[ЦИТО?] Авотхуй! Дешевле он будет только если действует какая нить акция или сезонное снижение (а иногда и повышение). Алсо принудительное выпиливание белья (там где это возможно) также может снизить стоимость.

Алсо, в различных мухосрансках, равноудалённо расположенных от железнодорожных станций и не имеющих официальных пунктов продаж билетов, окромя коммерческих касс, возможность сэкономить таки имеется, ибо эти самые кассы берут комиссию за оформление билета от 200 отечественных разноцветных бумажек. При оформлении же ебилета эта комиссия идёт нахуй. У анона в сибирском городке подобное заведение самовыпилилось примерно через год после прихода широких массовых интернетов. Так то!

Последние «Новшества»: очередная успешная атака ПИД-оров на интернетоманов. Время открытия доступа к базе данных билетов за 45 дней до отправления для желающих купить энти ебилеты через интернеты в Мухострансках с 2012 года стала на 2 часа и более позже, чем для быдлопассажиров толпящегося у касс на засаналах вокзалах. В итоге, когда на экране появляется заветная раскладка мест в вагонах, то сразу видна непомерная алчность ПИД-оров. В избылии имеются места в люксы, мягкие и прочие vip-вагоны по цене превышающие авиабилеты. Зато, если жадные и ленивые Вы, то для Вас — целая куча мест в плацкартных вагонах исключительно на верхней полке у туалета. Если Вы обидитесь на эти и другие нововведения и напишите жалобу эржидам, то получите ответ на совсем другой вопрос, а в конце письма очередной шедевр пиара: «ЕИСЦ ОАО „РЖД“. Меняемся для Вас. быстро, доступно, бесплатно, круглосуточно» (орфография сохранена). Очередной высер эффективных менагеров должен звучать так: «Меняемся против Вас. медленно, тупо, дорого, недоступно».

Беспорядок

Как явствует из традиций **Этой страны**, деятельность по основному роду занятий у РЖД занимает исчезающе ничтожную долю всей их бурной активности. Однако именно основная деятельность РЖД, пусть и скромная, доставляет множество кошерных лулзов стороннему наблюдателю, находящемуся достаточно далеко от взрывающихся цистерн, рек крови и мозгов.

В расовом железнодорожном лулзы именуется словом брак, а особо

дороге с достаточно большой регулярностью.

Для того, чтобы занугать до смерти проинформировать всех работников сети о произошедшем несчастном случае, ещё со времён МПС по всей сети рассылаются телеграммы с описанием всех таких случаев.

И не дай Боже, если хоть кто-то не будет знать где, когда, в какое время, при каких обстоятельствах произошел несчастный случай — пиздец. Он непременно попадет в такую же ситуацию. И не важно, что он работает на станции Задрепищенская — где поезда не останавливаются вовсе, работяги должны знать все эти случаи назубок. Что особенно печально, при разборе таких случаев работников не заставляют думать верхней головой, где и как накосячил очередной герой, а надрачивают на соблюдение писаных инструкций, что вместе с неумением думать головой приводит... ну ты понел.

Между прочим, постоянное держание анонимуса в страхе посредством подобных меседжей — любимый приём многочисленных сект, зомбоящика и других общественных организаций (анон думает: «Как страшно жить!» и подчиняется).

- Подборка плакатов класса «Не стой у края платформы». И не только

Ребрендинг и логотип

<https://www.youtube.com/watch?v=P2j6ubUsNbw>

Высокобюджетный ролик по охране труда

<https://www.youtube.com/watch?v=8MYPt092mjE>

Не стой на путях!



Рэйлвеймэн

Рэйлвеймэн



Вышел на пути — не щелкай

«Под этим логотипом в СВ будут подсовывать влажное белье. В купе, где на занавесках напечатают новый логотип, проводники будут лупить деньги за чай, который уже входит в стоимость билета. В плацкартных вагонах, где пахнет носками, этот логотип украсит фирменные пакетики с сахаром. »

— Лебедев

В году, эдак, 2006 руководство компании выучило новые слова «IPO» и «ребрендинг» и призадумалось — а как бы на этом деле еще и бабла попилить?

Бюджет вся мегазатеи по перекраске круглого в квадратное был невозбранно оценён «Ведомостями» и другими примерно в 120 мегазеленых. Именно столько стоило православно спиздить дизайн логотипа у компании **Kowloon-Canton Railway** — китайского оператора железных дорог.

Ещё нужно учесть, что под новый логотип нужно было не только веб-сайт переделать, но также сменить вывески, бланки, рекламную продукцию, шторы, коврики, перекрасить вагоны и секретарш — и не забыть про ещё девять тысяч других прекрасных возможностей неплохо заработать, но при этом, по старой традиции, сделать всё хреново.

Первым, чем сразу занялись ПИДовцы для смены имиджа стала перекраска старых зелёных вагонов в «ПИДовские» — серо-красные. Типа, это «символизирует внедрение единых стандартов обслуживания». Вот только грустно, что под перекраску попадают не только обычные зелёные вагоны, но и иногда даже — красиво раскрашенные фирменные поезда. При этом красят их банально поверх старой краски, новые же вагоны быстро теряют лоск и через несколько лет нуждаются в повторной покраске, стоящей до нескольких сотен штук деревянных. Таким образом лоббируются интересы вагонопокрасочных предприятий, которые могут совершать откаты в пользу руководства РЖД.

Лебедев утверждает, что название компании (РЖД) в логотипе угадывается с трудом, а иностранец и любой знакомый с латинским алфавитом человек прочтёт этот набор символов как «PID» («ПЖД»). Другими словами, работники РЖД были РЖыДы, а теперь ещё и ПИДоры. Вопрос того, что там написано, отпадёт сам собой, если спросить Лёву, а он **таки** скажет, что письмена на лого более этих ваших латиниц с кириллицей похожи на иврит (наполовину печатное, наполовину рукописное начертание) и читаться (справа налево) он должен как «ПУК» (*ивр.* פוק, пе-вав-коф), что **символизирует** (хотя некоторые таки могут позволить читать это как «ФОК»).

Тем не менее, в 2008 году новый логотип «РЖД» стал финалистом международного дизайнерского конкурса WOLDA, а в 2011-м — призером REBRAND 100R Global Awards.

Как описывается логотип на первом конкурсе

Новый логотип *Российских железных дорог* символизирует множество изменений в компании. Сейчас *Российские железные дороги* занимаются не только железнодорожным транспортом, но и работают в сфере логистики, туризма, строительства, телекоммуникаций, медицины и в многих других областях. Новый логотип несет в себе всю эту информацию и в то же время подчеркивает железнодорожную часть бизнеса.

Логотип основан на кириллической аббревиатуре, чем предаёт верность российским истокам компании. Логотип РЖД состоит из строчных букв «р» и «д». РЖД = р/д — *российские дороги*. Второе прочтение даёт понимание того, что символа не два, а три: курсивная «ж» между «р» и «д».

Это логотип стабильности экспрессивных идей и динамики в то же время. Красный цвет — энергия и движение — основные компоненты транспортных компаний^{[2][3]}. Место, занимаемое буквой «ж» уменьшено за счёт почерка соседних букв. Центральная буква «ж» хорошо связывает вместе соседние буквы. Таким образом создается единое целое. С помощью таких «обязательных вместе» букв может быть экспрессивно выражена идея поезда. Курсив «ж» хорошо демонстрирует движение и динамику. Слеш от символа «ж» может быть использован в дальнейшем развитии логотипа. **Шаблон:Oq**

Примечания

- ↑ Java — **объектно-ориентированный** язык программирования
- ↑ Железнодорожник-СЦБист напоминает: красный свет — стой, движение вперёд запрещено! Но говнокреативщикам видимо виднее…
- ↑ Хотя **некоторые** гарантируют: выкрашенные в красный цвет поезда движутся на 10% быстрее.



Было (РЖД) и стало (PID)

Было (РЖД) и стало (PID)



Источник вдохновения, **made in China**

Источник вдохновения, **made in China**