КАДРЫ
требуются специалисты для работы на новых станциях стр. 3

ОДИН ДЕНЬ
старшего электромеханика электродепо «Северное» Ильи Матвеева стр. 7

Газета Московского метрополитена

Февраль-Март 2014
№ 2-3 (49-50)

Моё Метро

ПРЯМАЯ РЕЧЬ

Алла КРУГЛОВА, начальник 4-й дистанции Службы движения

Шестьдесят лет назад открылась Кольцевая линия Московского метрополитена.

Все станции Кольца – одни из красивейших в мире. Они всегда привлекали внимание и москвичей, и туристов. Конечно, за 60 лет многое изменилось, многократно увеличился пассажиропоток, одно осталось неизменным – все сотрудники линии работают так, чтобы пассажирам было комфортно. Лепнина, мозаика, позолота, мрамор требуют особого ухода. Мы стараемся сохранить это великолепие, преподнести нашим пассажирам во всей красе, нам хочется, чтобы у них сохранились хорошие впечатления о нашем метро. Впрочем, за внешним блеском скрываются куда более важные для всех сотрудников линии задачи – обеспечить безопасность пассажиров. За последние 20 лет практически на всех станциях была проведена частичная или полная реконструкция. В ближайшее время обновят и оставшиеся. И, уверена, они будут принимать москвичей и гостей столицы и радовать своей красотой ещё не один десяток лет.

Плюс две новые станции

ГЛАВНОЕ

Открыт участок Бутовской линии Московского метрополитена

27 февраля 2014 года открыто движение поездов на новом участке Бутовской линии от станции «Улица Старокачаловская» до станции «Битцевский парк» с промежуточной станцией «Лесопарковая».

В открытии приняли участие мэр Москвы **Сергей Собянин**, заместитель мэра по вопросам градостроительной политики и строительства **Марат Хуснуллин**, заместитель мэра – руководитель Департамента транспорта и развития дорожно-транспортной инфраструктуры города Москвы **Максим Ликсутов**, начальник Московского метрополитена **Иван Беседин**, а также строители, почётные гости и журналисты.

Сооружение участка Бутовской линии протяжённостью 4,5 км началось в 2011 году. Благодаря закрытому способу строительства тоннелей негативное воздействие на особо охраняемую природную территорию «Битцевский лес» было исключено.

«Сегодня запускаем новую линию, которая соединит Калужско-Рижскую линию с Серпуховско-Тимирязевской, — сказал Сергей Собянин. – Был установлен своеобразный рекорд для строительства метро – участок был построен за 2,5 года».

Станция «Лесопарковая» будет частью проектируемого транспортно-пересадочного узла. В составе ТПУ «Лесопарковая» планируется размещение перехватывающей парковки и остановок наземного общественного транспорта.

Новый участок Бутовской линии соединит Калужско-Рижскую с Серпуховско-Тимирязевской

Ввод нового участка Бутовской линии улучшит транспортное обслуживание районов Северное Бутово и Южное Бутово, численность населения которых составляет около 300 тысяч человек. Кроме этого, транспортное сообщение новых территорий Москвы, прилегающих к Бутову, будет улучшено с помощью сразу двух линий метрополитена – Серпуховско-Тимирязевской и Калужско-Рижской. Благодаря этому планируется разгрузить южный участок Серпуховско-Тимирязевской линии, а также повысить пропускную способность и надёжность работы Бутовской линии.

ЦИФРА НОМЕРА

219 833 000 пассажиров

перевезла в 2013 году Кольцевая линия Московского метрополитена.

Об истории и работниках линии читайте на стр. 4–5

Щит пройдёт под Ленинградским проспектом и Замоскворецкой линией

Тоннелепроходческий механизированный комплекс Lovat приступил к прокладке 1550 м тоннеля от станции «Ходынское поле» до станции «Петровский парк» Третьего пересадочного контура метро. Щит пройдёт под Ленинградским проспектом и над действующим тоннелем Замоскворецкой линии. Во время работы комплекс пройдёт технологическую наладку, после которой его скорость составит 200 м строительства тоннеля в месяц.

Пульс метро

ПЛАНЫ

В преддверии памятных дат

Уважаемые сотрудники Московского метрополитена, нас ждёт удивительный год – уже этой осенью мы начнём отмечать 80-летие памятных дат в истории Московского метрополитена.

В связи с этим мы объявляем несколько конкурсов.

1. Конкурс «Дети рисуют метро». Его суть понятна из названия. Ваш ребёнок рисует картинку, связанную с метро. Вы сканируете её или фотографируете и присылаете на адрес: gazeta@mosmetro.ru. Обязательно указывайте ваши фамилию, имя и отчество, подразделение, в котором трудитесь, а также имя и возраст ребёнка. Работы принимаются до 15 мая. Итоги мы подведём к Дню защиты детей – 1 июня.

2. Кулинарный конкурс. Хозяйки, этот конкурс для вас! Хотя говорят же, что лучшие кондитеры – это мужчины, поэтому им тоже участвовать не запрещено. Какой праздник без торта? Придумайте нам праздничный торт на 80-летие метрополитена, пришлите рецепт, а также его эскиз или лучше фото уже готового изделия. Кулинарные шедевры принимаются до 31 октября. Итоги мы подведём в новогоднем номере.

3. Придумайте и нарисуйте оформление праздничного билета к очередному Дню рождения Московского метрополитена. А мы напечатаем билет с вашим дизайном и выпустим его ограниченным тиражом. Ваши дизайнерские идеи принимаются до 1 апреля. Выпуск – 15 мая.

Обратите внимание, что в конкурсах могут участвовать исключительно работники Московского метрополитена.

Редакция

От парка до центра

Начало новой линии Московского метрополитена положено

Открытие движения между станциями «Парк Победы» и «Деловой центр» Калининской линии прошло в присутствии представителей правительства Москвы.

Торжественный пуск первого поезда с пассажирами состоялся на станции «Деловой центр». В открытии приняли участие заместитель мэра Москвы в правительстве Москвы по вопросам градостроительной политики и строительства **Марат Хуснуллин**, руководитель Департамента строительства Москвы **Андрей Бочкарёв** и начальник Московского метрополитена **Иван Беседин**, строители, почётные гости и журналисты.

«Сегодня мы присутствуем при историческом моменте. Мы открываем движение от «Парка Победы» до «Делового центра», – сказал заммэра Москвы по вопросам строительства и градостроительной политики Марат Хуснуллин. – Этот важнейший участок был построен за весьма короткие сроки – два года».

Эксплуатация этого участка Калининско-Солнцевской линии осуществляется по челночной схеме движения поездов. Она будет работать до окончания строительства двух прилегающих участков: «Третьяковская» – «Деловой центр» и «Парк Победы» – «Раменки».

> Участок «Парк Победы» – «Деловой центр» даст начало новой Калининско-Солнцевской линии, которая соединит центр города и «Москва-Сити» с районами Раменки и Дорогомиловский

Время сообщения между «Деловым центром» и «Парком Победы» составляет 3 минуты. Интервал движения поездов в каждую сторону – 10 минут.

Тоннель станции «Деловой центр» стал одним из самых глубоких в Московском метрополитене, так как проходка велась на глубине 86–88 м.

«Протяжённость нового участка составляет 3,5 км, – сообщил присутствующим начальник Московского метрополитена Иван Беседин. – Хочу отметить отличную работу строителей. Между самим тоннелем и находящимся наверху бизнес-центром «Москва-Сити» установлена специальная плита, поглощающая шум и вибрацию от движения поездов»

Участок «Парк Победы» – «Деловой центр» даст начало новой Калининско-Солнцевской линии, которая соединит центр города и «Москва-Сити» с районами Раменки и Дорогомиловский.

В ближайшей перспективе его продлят на юго-запад – до Солнцева и Ново-Переделкина, где проживают примерно полмиллиона человек.

Станция «Деловой центр» станет одной из крупнейших в Европе станций – как по площади, так и по количеству примыкающих к ней линий метрополитена.

Кроме того, станция состыкует две линии метрополитена: Филёвскую – на станции «Выставочная», а также пока строящийся Третий пересадочный контур – на станции «Деловой центр».

Выставка в честь победителей

ГАЛЕРЕЯ «АТРИУМ»

21 февраля 2014 года в галерее «Атриум» Управления Московского метрополитена торжественно открылась персональная выставка заслуженного художника РСФСР Фёдора Савостьянова.

Выставка, названная «Отцам и дедам – победителям!», приурочена к Дню защитника Отечества.

Она включает более 20 произведений художника – одного из лучших представителей русской реалистической школы.

Выставка дарит счастливую возможность встретиться с творчеством мастера, чьим работам свойственна тонкая живописно-пластическая разработка, а портретам и рисункам – лёгкость исполнения и техническое совершенство.

Фёдор Савостьянов – участник Великой Отечественной войны. В его тематических полотнах талантливо воссозданы судьбоносные моменты военных лет, когда воедино сплетались жизнь и подвиг русских солдат. Художественная достоверность и профессиональное мастерство исполнения позволяют отнести многие его работы к лучшим произведениям отечественного искусства.

Сегодня живопись Фёдора Савостьянова широко востребована, а ведущие исследователи мировой художественной практики высоко оценивают его творчество.

Новую экспозицию открыли начальник метрополитена **Иван Беседин**, руководитель Департамента средств массовой информации и рекламы города Москвы **Владимир Черников** и дочь художника **Анастасия Миронова**.

Сетью Wi-Fi воспользовался первый миллион пассажиров

С 25 декабря 2013 года по 20 февраля 2014 года бесплатной сетью Wi-Fi на Кольцевой линии воспользовались более 1 миллиона пассажиров. С 14 по 20 февраля 2014 года на Калининской линии к бесплатной сети Wi-Fi подключились около 180 тысяч пассажиров. Общий объём переданных данных составил более 50 Тб на Кольцевой линии и 8 Тб на Калининской линии.

В марте 2014 года сеть передачи данных стандарта Wi-Fi запустили на Сокольнической линии, в апреле планируется запустить на Замоскворецкой линии, а к концу года – на большинстве линий метрополитена.

Электродепо «Братеево» станет самым технически оснащённым в России

Удобно работать и отдыхать

Введена в эксплуатацию первая очередь электродепо «Братеево» Московского метрополитена.

Кроме традиционных нефов, где производятся техническое обслуживание, мойка и отстой составов, построен также 6-этажный административно-бытовой корпус. В распоряжении работников депо есть сауна, бассейн, тренажёрный зал, комнаты отдыха и столовая.

По словам начальника Московского метрополитена **Ивана Беседина**, «такого депо ещё не было – здесь удобно и отдыхать, и работать».

Второй этап предполагает строительство корпуса площадью 78 тыс. кв. м. Его мощности позволят капитально ремонтировать 330 вагонов ежегодно, ремонт средней сложности можно будет провести у 550 вагонов.

Электродепо «Братеево» станет самым технически оснащённым депо в России.

«В Москве почти 20 лет не вводились новые депо. Мы приняли большую программу развития Московского метрополитена, а для этого нужны новые обслуживающие и ремонтные корпуса. Всего до 2020 года будет реконструировано 7 и построено 9 новых депо», – сообщил на открытии первой очереди депо мэр Москвы **Сергей Собянин**.

Строительство тоннеля завершено

На участке Сокольнической линии между станциями «Тропарёво» и «Юго-Западная» завершилось строительство правого перегонного тоннеля. Строительство было реализовано в рамках продления Сокольнической линии.

Проходка перегонного тоннеля осуществлялась специальным комплексом Herrenknecht. Планируется, что этот же комплекс осуществит прокладку тоннеля от станции «Саларьево» до станции «Румянцево».

Цель проекта — разгрузка конечных станций Сокольнической линии. Новый участок этой линии метро начнет работать в 2014 году.

Метрополитену требуются профессионалы

КАДРЫ

В 2013 году в Центр подбора персонала Московского метрополитена обратились более 45 тысяч человек.

В связи с динамичным развитием и открытием новых станций Московский метрополитен нуждается в постоянном притоке высокопрофессиональных кадров – управленцев, сотрудников среднего звена, представителей рабочих профессий.

Для решения этой задачи в ГУП «Московский метрополитен» создан Центр подбора персонала. Он размещается на станции «Проспект Мира» (радиальная). Всю информацию о вакансиях можно получить и дистанционно, так как работает телефонный автоответчик, помогающий соискателям сориентироваться в вопросах трудоустройства.

За два года специалисты Центра существенно изменили технологию работы по подбору персонала: по заявкам структурных подразделений и филиалов сформирован и постоянно обновляется единый внутрикорпоративный банк вакансий, организована работа информационной комнаты, где претендующие на работу на Московском метрополитене могут ознакомиться с полным перечнем актуальных вакансий и заполнить анкету соискателя.

Эта работа приносит результат. Только в прошлом году в Центр подбора персонала обратились более 45 тысяч человек. Из них 8673 человека заполнили анкеты соискателя, 5630 анкет кандидатов направлены в подразделения метрополитена. Еще 6744 человека обратились с вопросами о трудоустройстве по электронной почте.

СПРАВКА

Адрес Центра:
вестибюль станции «Проспект Мира» (радиальная)

Приемные часы:
Пн-Чт с 10:00 до 16:00,
Пт – с 10:00 до 15:00.

E-mail:
rabota@mosmetro.ru

Телефон-автоответчик:
8 (495) 688-03-01

Факс: 8 (495) 688-01-74

Специалисты Центра организовали постоянный поиск персонала через Интернет, постоянно обновляется страница вакансий на официальном сайте Московского метрополитена, заключён договор с кадровым агентством.

Кроме того, Центр активно взаимодействует с Департаментом труда и занятости населения правительства Москвы, центрами занятости населения Москвы и Московской области, а также регулярно участвует в городских ярмарках вакансий.

К весеннему сезону готовы

В марте 2014 года для обеспечения бесперебойной работы метрополитена в случае возникновения весенних паводков и ливневых дождей образованы специальные штабы, которые будут следить за готовностью подведомственных им хозяйств к работе в этот период.

Так, на всей территории метрополитена будет проверена исправность коллекторов, колодцев, водоотводящих устройств, особенно уязвимых во время паводков мест.

Крыши и территории очистят, от производственных зданий и других сооружений метрополитена будет отведена вода.

Вблизи мест, подвергающихся затоплению, будут подготовлены необходимые аварийные спецсредства и инвентарь. Также при необходимости в местах, где есть опасность затопления, организуют дежурство ответственных специалистов, а за исправным состоянием колодцев и водостоков как на открытых, так и на закрытых участках путей установлен постоянный мониторинг.

На территориях, прилегающих к вестибюлям станций, очистят решётки водостоков. Кроме этого, будут проведены все необходимые работы по предупреждению попадания паводковых и ливневых вод в помещения электроподстанций и других объектов.

Метрополитен становится доступнее для маломобильных пассажиров

Московский метрополитен продолжает работу по адаптации объектов метрополитена для маломобильных пассажиров различных категорий.

Так, для ориентации слабослышащих пассажиров на станциях метрополитена имеются подвесные, настенные и световые информационные указатели, а на эскалаторах размещены пиктограммы о правилах пользования ими.

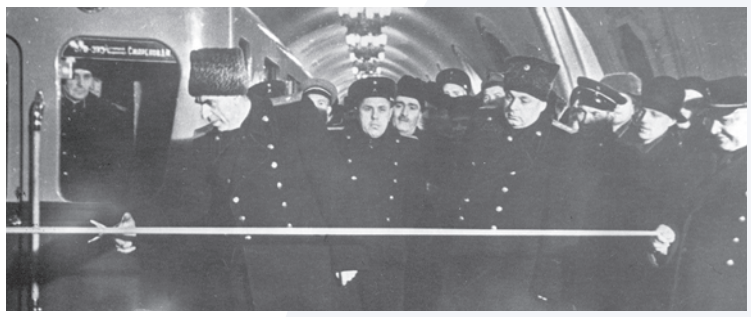
В вагонах электропоездов имеются схемы и правила пользования метрополитеном, а в составах нового образца установлены световые информационные устройства.
В течение 2014 года будет произведено размещение схем метрополитена у каждой двери в вагонах электропоездов.

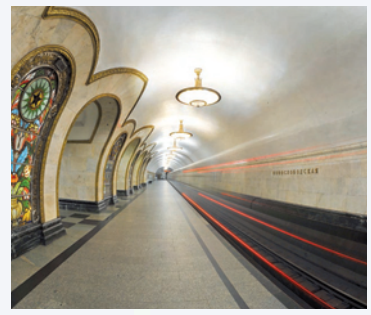
На 49 станциях, в том числе и на Кольцевой линии, будут нанесены напольные информационные указатели. В течение текущего года будет приобретено 352 вагона, оснащённых электронными информационными табло и предупреждающей световой индикацией о закрытии дверей.

60 лет
Кольцевой линии

Кольцо замкнулось!

14 марта 2014 года исполнилось 60 лет со дня открытия финального участка Кольцевой линии от станции «Белорусская» до станции «Парк культуры», который замкнул эту линию.





Первоначально кольцо не входило в план развития метрополитена в Москве. Вместо Кольцевой линии планировалось строить диаметральные линии с пересадками в центре. Но после ввода в эксплуатацию второй очереди метро в 1938 году стало ясно, что нагрузка на пересадочных узлах будет огромной. Для решения этой проблемы было решено построить Кольцевую линию.

Первоначально, в 1938 году, Кольцевая линия планировалась значительно дальше от центра, но, чтобы разгрузить Центральный пересадочный узел, в 1943 году было принято решение о строительстве по нынешней трассе, которая частично повторяет очертания Садового кольца.

Строительство Кольцевой линии началось сразу после Великой Отечественной войны. Линия была построена в рекордно короткие сроки. К началу 1949 года работа по строительству Кольцевой линии шла полным ходом. Уже 1 января 1950 года был открыт первый участок этой линии – от станции «Парк культуры» до станции «Курская». Через два года, 30 января 1952 года, был пущен второй участок – от станции «Курская» до станции «Белорусская». 14 марта 1954 года введён в эксплуатацию третий завершающий участок Кольцевой линии – от станции «Белорусская» до станции «Парк культуры». Кольцо замкнулось!

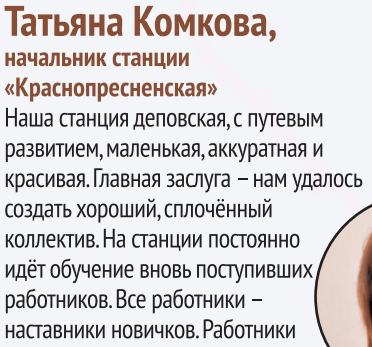
Все станции Кольцевой линии по праву считаются не только самыми красивыми станциями Московского метрополитена, но и частью облика самой столицы. В убранстве «Белорусской», «Комсомольской», «Таганской», наземных павильонов «Октябрьской» и «Курской» преобладает тема триумфа. Эти станции представляют собой величественные и помпезные памятники народу, победившему в тяжелейшей войне. По стилю они пересекаются со сталинским ампиром семи московских высоток. Архитекторами станций Кольцевой линии были такие великие мастера, как Алексей Щусев, Алексей Душкин и Иван Таранов.

Кольцевая линия насчитывает 12 станций и соединяет 9 линий. Все станции линии являются пересадочными. Кольцевая линия охватывает семь из девяти московских вокзалов, благодаря чему значительную часть пассажиров линии составляют транзитные пассажиры, пользующиеся метрополитеном лишь для пересадки с одного вокзала на другой. При этом Кольцевая линия далеко не самая загруженная в московском метро – среднесуточный пассажиропоток составляет немногим более 550 тысяч пассажиров. Кстати, практически в любое время суток в вагоне Кольцевой линии можно найти свободное место для того, чтобы присесть, – для этого достаточно пройти в первый или последний вагон поезда.

В настоящее время на Кольцевой линии эксплуатируются пятивагонные составы «Русич», оборудованные современной системой навигации, а также системой кондиционирования воздуха в пассажирском салоне.

Для того чтобы полностью проехать всё кольцо потребуется всего полчаса. Но даже столь короткое время пассажиры могут провести с пользой – Кольцевая стала одной из первых линий Московского метрополитена, оборудованных бесплатным Wi-Fi.

Кольцевая линия планировалась значительно дальше от центра, но, чтобы разгрузить Центральный пересадочный узел, в 1943 году было принято решение о строительстве по нынешней трассе, которая частично повторяет очертания Садового кольца

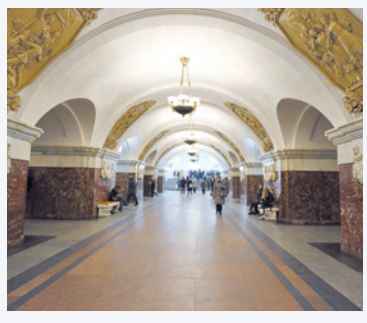


Татьяна Комкова,
начальник станции «Краснопресненская»

Наша станция деповская, с путевым развитием, маленькая, аккуратная и красивая. Главная заслуга – нам удалось создать хороший, сплочённый коллектив. На станции постоянно идёт обучение вновь поступивших работников. Все работники – наставники новичков. Работники чётко выполняют свои задачи, и я знаю: они не подведут.

Лариса Единарова,
и.о. начальника станции «Киевская»

Станций «Киевская» три, но «Киевская»-кольцевая самая красивая. У нас большой пересадочный узел, большой пассажиропоток. Мы очень ждём реконструкцию. Коллектив очень хороший, дежурные все опытные и работать с ними мне нравится.



Денис Шабельник,
начальник станции «Парк культуры»

«Парк культуры» – это полностью обновлённая станция. Масштабная реконструкция прошла в 2011–2012 годах. У нас всё новое, чистое и красивое. То, о чём многие мечтают – просторные помещения, оборудованные кондиционерами, новый пульт – мы получили. Условия труда кардинально улучшились, а станция стала светлее. «Парк культуры» – образец для других станций.

Марина Поливанова,
начальник станции «Октябрьская»

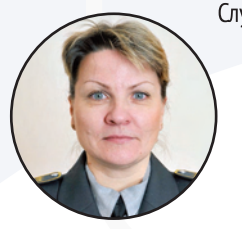
Отличительная архитектурная деталь нашей станции – арка в торце центрального зала, огороженная кованой решёткой в стиле ампир и подсвеченная голубоватым светом.
Это делает станцию лгкой и воздушной. В 2010 году станцию реконструировали, восстановили лепнину, обновили архитектурные фрагменты.

Андрей Юдовский,
начальник станция «Белорусская»

На станции я работаю почти 25 лет. Идёт обновление коллектива, омоложение. Наша особенность – два вестибюля. Двухвестибюльных станций на кольце больше нет.

Марина Руднева,
начальник станции «Новослободская»

Наша станция – одна из самых красивых станций всего метрополитена и кольца. Мы стараемся преображать нашу станцию, следим за чистотой и порядком. Витражи с подсветкой требуют дополнительного обслуживания.
За освещением следит Служба освещения метрополитена, а за мозаикой и стёклами – Служба сооружений.



Новослободская

Белорусская

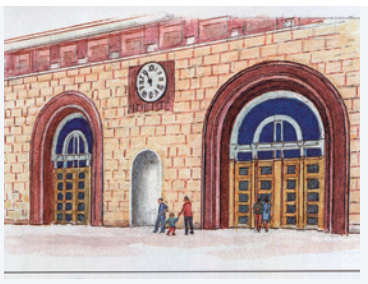
Краснопресненская

Киевская

Парк культуры

Октябрьская

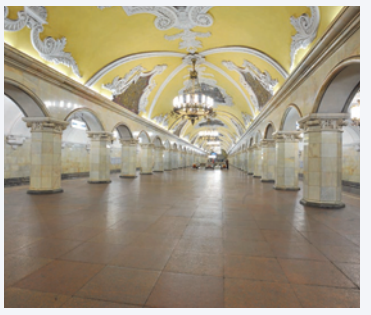
Добрын



60 лет Кольцевой линии

Мария Латонова,
начальник станции «Проспект Мира»

Станция «Проспект Мира» – светлая, белая станция. Примечательно, что панно на станции посвящено дружбе народов. Это символично, ведь мы находимся вблизи мечети. По пятницам и большим праздникам у нас «большие мусульманские перевозки». Очень ждём реконструкцию.



Римма Лосева,
начальник станции «Комсомольская»

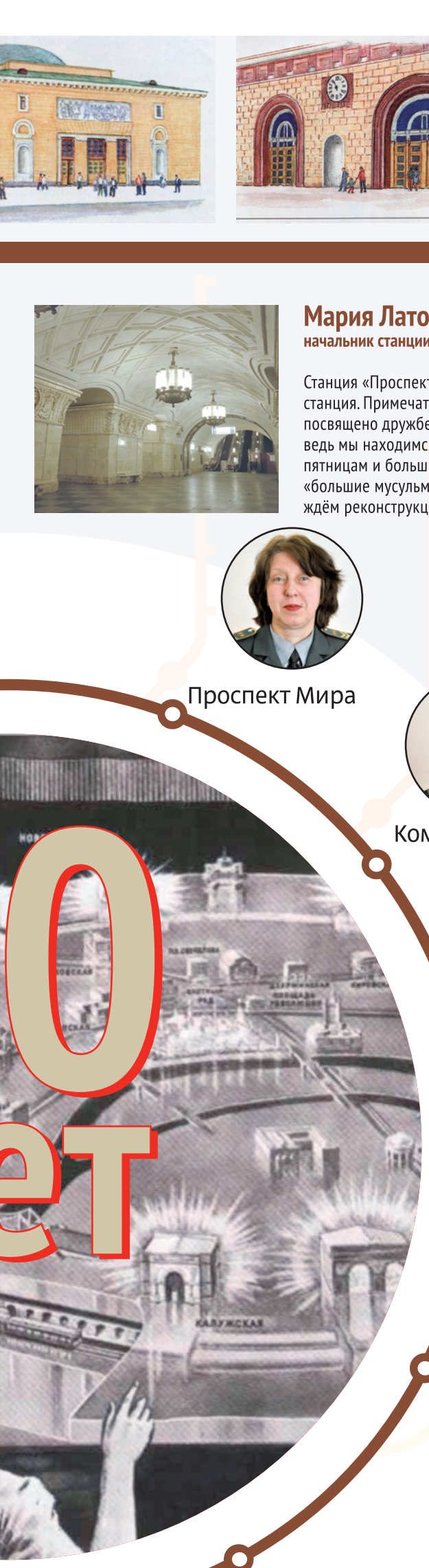
У нас самая большая, красивая и напряжённая станция. Огромный пассажиропоток из-за близости трёх крупных железнодорожных вокзалов – Ярославского, Казанского, Ленинградского. Любят нашу станцию и туристы. Наша станция – кузница кадров. Мы обучаем новых сотрудников, а потом они уходят на повышение.

Проспект Мира

Комсомольская

Алла Бебриш,
начальник станции «Курская»

Я работаю на станции 20 лет. Коллектив у нас сложившийся, есть костяк опытных работников, энтузиастов, к которым примыкают вновь пришедшие. Они учатся у профессионалов, знающих свою работу от и до. Станции кольца этим и отличаются – традицией воспитания молодых кадров.



Курская

Валентина Петренко,
начальник станции «Таганская»

Пассажиропоток на станции огромный, так как здесь пересадка на Таганско-Краснопресненскую и Калининскую линии. Станция оформлена керамическим панно, внутренний межэскалаторный зал облицован редчайшим мрамором, считаю, что станция – одна из красивейших на метрополитене.

Таганская

Тамара Борщенко,
начальник станции «Павелецкая»

Наша станция вокзальная, с Павелецкого вокзала стартует аэроэкспресс в Домодедово, поэтому много иностранцев. У нас красивый вестибюль, а в конце платформы – панно из разноцветных камней с мраморной отделкой.

Павелецкая

инская

Сергей Козлов,
начальник станции «Добрынинская»

Наша станция самая светлая. Системы освещения лучше, чем на других станциях. К нам часто приезжают любители палеонтологии посмотреть на отпечаток раковины в облицовке. Раковина наутилуса сохранилась в мраморе естественного происхождения.

Кольцевая линия в цифрах

В 2013 году в среднем за сутки Кольцевая линия перевозила
704 935 человек

За 2013 год Кольцевая линия перевезла
219 833 тыс. пассажиров

Сегодня на Кольцевой линии перевозки осуществляют
33 состава

Кольцевая линия соединяет все радиальные линии
и семь из девяти московских вокзалов

Количество станций: **12**

Эксплуатационная длина: **19,3 км**

Время движения: **30 минут**

Открытие линии по участкам:

1 января 1950 года –
«Парк культуры» – «Курская» (6,4 км);

30 января 1952 года –
«Курская» – «Белорусская» (7 км);

14 марта 1954 года –
«Белорусская» – «Парк культуры» (5,9 км)

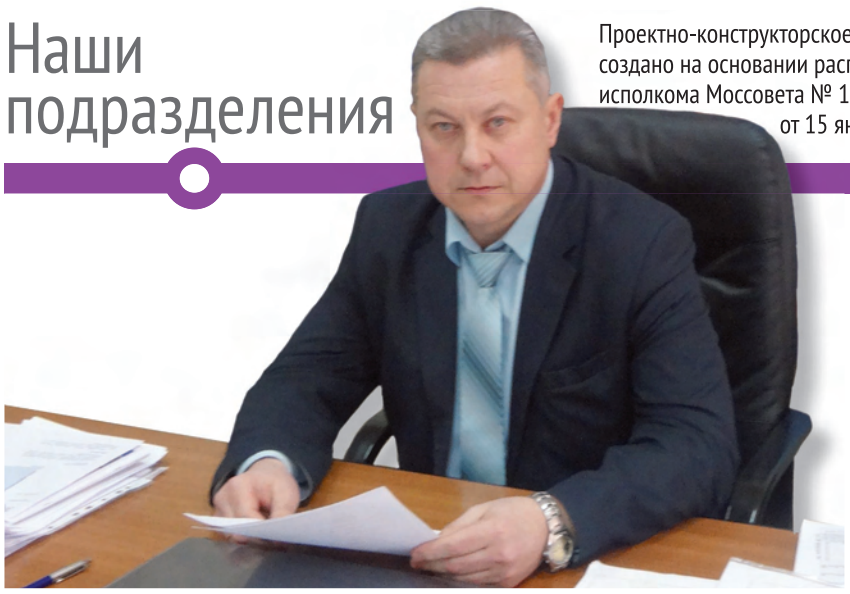
На линии курсируют пятивагонные составы типа
«Русич» (81-740.4/81-741.4)

Линию обслуживает
электродепо «Красная Пресня»
(введено в эксплуатацию в 1954 году)

Наши подразделения

Проектно-конструкторское бюро Московского метрополитена

Проектно-конструкторское бюро (ПКБ) создано на основании распоряжения исполкома Моссовета № 111 от 15 января 1971 года на базе Проектной конторы, которая была организована по распоряжению Совета Министров СССР от 21 января 1952 года № 1737-Р и по приказу МПС от 30 января 1952 г. № 645-ПР. Бюро находилось в непосредственном подчинении Управления метрополитена.
За эти годы ПКБ из Проектной конторы выросло в организацию, способную решать серьёзные вопросы по разработке проектной, конструкторской, технологической, сметной и другой нормативной документации.



Начальник Проектно-конструкторского бюро Московского метрополитена **Константин Сидоров**:

96% сотрудников имеют высшее образование

ЛИКБЕЗ

Метрополитен – это огромное хозяйство: здания, сооружения, инженерно-технические устройства, оборудование, кабельные линии, подвижной состав. Всё это надо содержать в исправном состоянии, обслуживать и ремонтировать, а для этого нужна документация: конструкторская, проектная, сметная, технологическая. Её разработкой и занимается Проектно-конструкторское бюро Московского метрополитена.

О целях и задачах Проектно-конструкторского бюро Московского метрополитена рассказал его начальник **Константин Сидоров**.

Структура и функции

На сегодняшний день в структуру ПКБ входят 10 отделов. У каждого свой профиль, свои конкретные задачи.

Основные задачи проектного отдела: разработка проектной документации на капитальный ремонт и реконструкцию объектов, сооружений, инженерно-технических устройств, связи, систем пожарной безопасности, автоматической пожарной сигнализации или систем оповещения управления эвакуации людей при пожаре.

Расчётно-сметный отдел занимается разработкой и проверкой сметной документации. Можно сказать, что через сметный отдел ПКБ проходит ценообразование практически на все строительно-монтажные работы, проводимые в метрополитене.

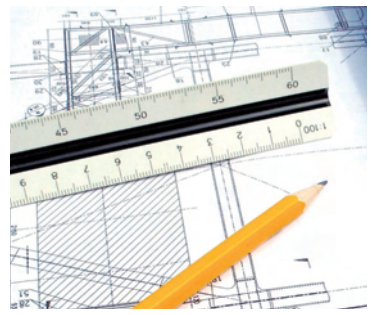
Задача отдела технологии эскалаторного оборудования – разработка технологической документации на ремонт и техническое обслуживание эскалаторов и эскалаторного оборудования.

Конструкторский отдел выполняет разработку конструкторской документации на оборудование, входящее в состав действующих объектов метрополитена: на подвижном составе, спецвагонах, эскалаторах, в путевом хозяйстве. Он занимается также разработкой нестандартизированных изделий, приспособлений, устройств. Разработка проектной и конструкторской документации – достаточно творческая работа, которая должна быть подтверждена необходимыми расчётами.

Технологические отделы: технологический отдел подвижного состава, отдел нового подвижного состава, отдел диагностики и отдел подготовки производства нестандартизированного оборудования – занимаются разработкой технологической документации на обслуживание и ремонт вагонов метрополитена, монорельсовой транспортной системы, моторельсового транспорта. При этом у каждого отдела свое направление деятельности.

Отдел нормирования расхода материалов и запасных частей на основании строительных норм, технологической документации, других нормативных документов, а также опираясь на наработанный опыт по выходу из строя конкретных деталей определяет потребность в количестве запчастей и материалов, необходимом для выполнения конкретно каждого вида обслуживания и ремонта всех типов подвижного состава.

Отдел стандартизации, нормоконтроля и технической документации проверяет правильность оформления разработанной технологической и конструкторской документации в соответствии с действующими нормативно-техническими документами, а также



ведает вопросами изготовления, размножения и передачи документации в подразделения метрополитена.

Кадры

По сравнению с другими подразделениями метрополитена коллектив в ПКБ небольшой. На сегодняшний день работают 99 человек. Коллектив дружный, многие бок о бок работают не один год. Практически не возникает проблем в отношениях между отделами. Большинство коллектива составляют опытные работники, имеющие более чем 20-летний стаж работы на метрополитене. В последнее время и молодёжь вливается в коллектив. Старшее поколение душу вкладывает в молодых специалистов, передаёт им опыт работ, знания и традиции. Очень хочется, чтобы молодёжь пускала корни в ПКБ и, набравшись опыта, не уходила работать в коммерческие организации, поэтому стараемся создать такие условия, чтобы было интересно работать. Ведь у нас специфическое направление работы, абы кого с улицы не возьмешь. Практически все работники с высшим образованием – 96%, большинство с профильным.

Проекты

Мы постоянно находимся в тесном контакте со всеми подразделениями метрополитена. Как правило, в конце года все подразделения формируют план работы и направляют нам свои предложения: кому нужно разработать проекты, кому нужна конструкторская документация или технологическая. Мы уже на основании этих предложений верстаем свой план, который утверждается руководством метрополитена.

Сейчас перед нами поставлена задача разработать проект оборудования всех вестибюлей Московского метрополитена досмотровыми зонами. Предстоит очень большой объём работ – 294 вестибюля. К выполнению этой работы привлечены практически все работники проектного отдела.

С точностью до копейки

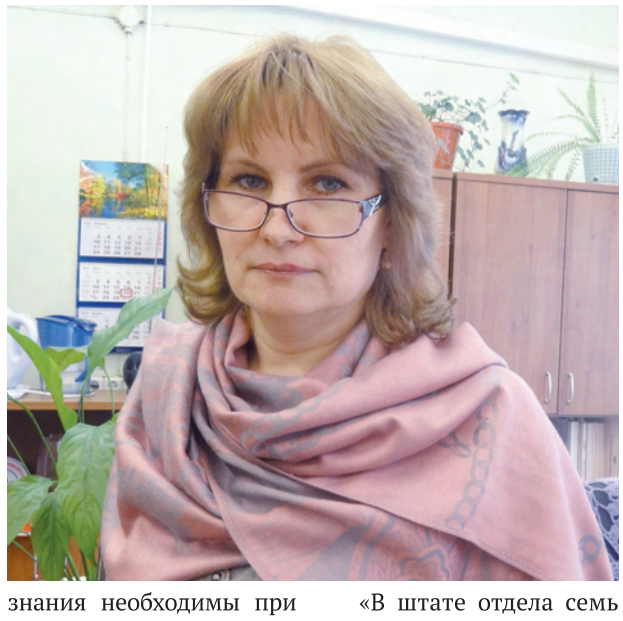
ЧАСТНОСТИ

Ольга Чухаева работает заместителем начальника Расчётно-сметного отдела Проектно-конструкторского бюро Московского метрополитена. В беседе с корреспондентом газеты «Моё Метро» она рассказала об особенностях работы.

По её словам, отдел занимается составлением и проверкой смет: «Нам нужно сформировать цены на определённые виды работ, которые ведутся в подразделениях метрополитена». Специалист отмечает, что сметчики здесь отличаются от других предприятий: «У нас нет специализации, мы специалисты широкого профиля, делаем сметы и на строительные работы, электромонтажные, видеонаблюдение».

Трудоёмкость составления смет зависит от задания. На высокотехнологичное оборудование времени уходит больше – оно самое трудоёмкое.

«Порой в день я могу сделать две сметы, а бывает, одну делаю целую неделю, она получается размером с книгу, – рассказывает Ольга Чухаева. – Мне это интересно – изучать новое оборудование, или, например, технологию его монтажа. Эти знания необходимы при составлении смет».



Документы сотрудники отдела составляют на основе сметной базы московского центра ценообразования.

«В штате отдела семь сметчиков, я – заместитель начальника и начальник. В месяц мы должны выпустить определённое количество смет по заявкам из депо и служб», - объясняет Ольга Чухаева.

Коллектив очень дружный. Старшие передают опыт молодым, это тоже важная составляющая работы – подготовить кадры. Конфликтов нет, споры бывают, но все вопросы обсуждают и сообща принимают решение

Она работает здесь уже восемь лет. Коллектив подобрался очень хороший, дружный. Старшие передают опыт молодым, это тоже важная составляющая работы – подготовить кадры. Конфликтов нет, а вот профессиональные споры бывают, но все спорные вопросы обсуждают и сообща принимают решение.

«Большей частью трения возникают, когда проверяем сметы подрядных организаций. Свою точку зрения я доказываю правовой базой. У нас достаточно значимая работа для метрополитена, ведь мы следим, чтобы нашему предприятию не стоили дорого работы, которые ведут подрядчики», – считает Ольга Чухаева.

Новая рубрика

«Один день с...» – это рассказ о рабочем дне представителя одной из профессий Московского метрополитена. Мы не выбираем специально время для репортажа. День может получиться как насыщенным событиями, так и малоинтересным на первый взгляд. Но это будни нашего метрополитена, это наша работа, это наши люди! Пишите, кого вы хотите увидеть героем «Одного дня с...». Предлагайте, советуйте, и не только в рамках этой рубрики. Становитесь нашим автором. Мы ждём от вас истории на тему «Мы познакомились в метро» (рассказ о том, как вы нашли свою половинку, придя работать в метро). Присылайте свои рассказы о коллегах, наставниках, родителях, тех, кто трудится в метро. Что-то волнует или радует? Хотите стать героем рубрики «Прямая речь»? Присылайте предложения на адрес: gazeta@mosmetro.ru. Указывайте имя, фамилию, подразделение и координаты для обратной связи.

Один день с...

старшим электромехаником электродепо «Северное» **Ильёй Матвеевым**

Ни одной свободной минуты

БУДНИ МЕТРО

На метрополитене работают специалисты различных профессий. Корреспондент газеты «Моё Метро» выяснял тонкости работы представителя одной из них.

В 7:25 старший электромеханик Илья Матвеев уже на работе в электродепо «Северное». Рабочий день начнётся через 35 минут.

«Я всегда заранее прихожу, чтобы подготовиться к началу рабочего дня», – говорит он.

Главная его задача – организовать работу участка по ремонту и обслуживанию системы АРС – автоматического регулирования скорости.

Первым делом Илья идёт к дежурному по ночной смене. Самый главный вопрос оператору: «Не было ли снятий составов с линии?»

Работникам ставит задачу на день – изменить схемы питания вентиля регенерации № 1 по заданию Службы подвижного состава на двух составах. Он задаёт коллегам вопрос: «Какие блоки будем брать на переделку: тот блок, который необходимо ремонтировать, либо отремонтированный?»

«Если возьмём отремонтированный, сделаем двойную работу, его ж всё равно после переделки брать на ревизию, проверять на стенде. Давайте возьмём тот, который надо ремонтировать. Отремонтируем и схему поменяем, потом на ревизию поставим», – предложила электромонтёр **Алиса Кондратьева**. Её поддержал электромеханик **Александр Присяжный**.

В электродепо «Северное» Илья Матвеев работает с 2008 года, старшим электромехаником – с 2010 года. Параллельно получает высшее образование.

Начинал с обдирщика рекламы по линии, но уже через две недели ему предложили должность слесаря в цехе подъёмочного ремонта. Он постоянно повышал свою квалификацию, занимался самообразованием, так как было желание расти.

8:20 Через 10 минут начнётся общая пятиминутка у начальника депо. Старший электромеханик спешит, но по пути заходит на участок РПДП, специализирующийся на расшифровке параметров движения. Он выясняет у электромонтёров и электромехаников, что выявили за ночь.

На планёрке все старшие мастера депо, заместители начальника депо, главный инженер, бухгалтер. Тема важная – комиссионный осмотр подвижного состава. Комиссия из деповских профессионалов скрупулёзно изучает все системы, все узлы вагонов. Если обнаруживают недочёты, то состав отправляют на повторный осмотр. Так, накануне не прошёл осмотр 22-й маршрут, ночью работники исправили все замечания, и сегодня его осмотрят опять. К старшему электромеханику Илье Матвееву у начальника депо претензий не было.

После совещания у начальника перешли в кабинет на планёрку к заместителю начальника депо по эксплуатации. Начали обсуждать детально все вопросы ремонта.

> Каждый руководитель должен знать, чем дышит работник, какие у него проблемы. Все мы люди, и, возможно, какие-то домашние заботы могут отражаться на работе

В 9:15 он вернулся к себе в кабинет, занёс в табель всех присутствующих работников и отправился на повторный комиссионный осмотр. На этот раз замечаний ни у кого не было. Через час комиссия собралась, чтобы обсудить результаты осмотра.

В 11:00 наступило время обеда. «На это у меня минут 10, рекорд был 7 минут. В период комиссии дорога каждая минута», – говорит он. Заодно пообщался с электромеханиками **Сергеем Дьяченко** и **Артуром Ильясовым**.

«Каждый руководитель должен знать, чем дышит работник, какие у него проблемы. Все мы люди, и, возможно, какие-то домашние заботы могут отражаться на работе», – убеждён Илья Матвеев.

Пообедав, он направился в кабинет. За оставшееся время обеда занялся подготовкой лекции для своих работников. «Сейчас идёт техучёба. Но мои лекции проходят не как чтение текста по бумаге, а больше как общение, рассказ. Для меня важно, чтобы люди усваивали информацию», – подчёркивает он.

12:30 Илья Матвеев идёт на предкомиссионный осмотр: «Состав необходимо осмотреть перед основным осмотром, выявить замечания и устранить их до комиссионного осмотра, на это у работников будет несколько часов».

Предкомиссионный осмотр ничем от комиссионного не отличается. Опять проверяли все системы и узлы в течение часа, а после подвели итоги. После чего Илья отправился в класс проводить лекцию со своими работниками.

14:30 Он вновь за своим рабочим столом. «У меня есть час, чтобы решить все текущие вопросы. Вообще, я без дела не сижу, сам себе работу нахожу», – улыбается он.

Чтобы успеть всё, даже по депо Илья Матвеев передвигается быстрым шагом, за ним едва успеваешь. Он задумал создать информационное табло для работников. По сути получилось внутреннее СМИ.

«Конечно, на эту работу уходит время, но она очень полезная. Вообще, мне нравится что-то разрабатывать, придумывать новое», – говорит Илья Матвеев. За этот час он также разобрался с корреспонденцией, подумал над темами для техучёбы.

15:30 Илья уже в цехе на комиссионном осмотре. Плюс ещё один час рабочего времени. Затем пятнадцатиминутное подведение итогов осмотра. Пора и со своими сотрудниками итоги рабочего дня подводить.

17:00 Он внимательно просматривает журнал с записями и отпускает работников домой. Вымыл руки и остался ждать дежурную смену. «Проконтролирую, чтобы смена была принята, а после этого пойду домой. Бывает, что и до шести засиживаюсь, но сегодня оставаться не буду», – говорит он, закрывает кабинет и отправляется домой.

Конечная станция

Подписывайтесь на электронную версию газеты Московского метрополитена «Моё метро»!

Пришлите письмо с темой «Подписка» на адрес gazeta@mosmetro.ru и получайте издание ещё до того, как оно выйдет в свет

Волейболисты Московского метрополитена завоевали «серебро»

Первый в истории Кубок Транспорта по волейболу состоялся 16 марта в УСЗ ЦСКА. В одном из лучших спортивных комплексов Москвы встретились команды признанных лидеров отрасли, в том числе команды Московского метрополитена, Мосгортранса и Московского автомобильно-дорожного института. 12 спортивных коллективов были разбиты в результате жеребьёвки на четыре группы.

В своей группе волейболисты Московского метрополитена оказались очевидным фаворитом, не оставив шансов командам соперников – Московского вертолётного завода им. М.Л. Миля и Best Logistic Group.

В четвертьфинале команда Московского метрополитена играла в полную силу, и, отразив мощные подачи волейболистов команды ЗАО «Сибур-Транс», вышла в полуфинал, где встретилась с командой Первой грузовой компании, вновь одержав уверенную победу.

В финале турнира оказались лучшие из лучших: соперником волейболистов метрополитена стала команда ГУП «Мосгортранс». В напряжённой борьбе работники наземного транспорта переломили ход спортивного сражения в свою пользу и одержали победу в решающей партии.

По итогам турнира команда Московского метрополитена стала серебряным призёром, «бронза» досталась волейболистам из МАДИ.

В личных номинациях представителя команды метрополитена **Александра Сальникова** признали лучшим блокирующим.

С 60-летием, Иван Сергеевич!

Московский метрополитен – одна из уникальнейших транспортных систем мира.

Художественный вид его станций известен всем, а если лишь задуматься о количестве перевозимых пассажиров, то ежедневный ритм перевозок поражает воображение.

Для управления такой гигантской системой нужен прекрасный лидер и опытный транспортник, и господин **Беседин** является примером такого редкого сочетания.

Помимо этого, он обладает многолетним опытом в железнодорожной отрасли и личностной способностью принимать волевые решения, которые будут определять развитие крупной транспортной системы в ближайшем и далёком будущем.

Кроме того, будучи настоящим джентльменом, он всегда готов прийти на помощь. Господин Беседин всегда достойно представляет рельсовую транспортную отрасль на международном уровне. Он подлинный друг МСОТ и общественного транспорта, и я имею честь быть его коллегой и товарищем.

ПОЗДРАВЛЕНИЕ

Алан Флауш,
Генеральный секретарь
Международного союза
общественного транспорта

Я мозаику узнаю по фрагменту

ПРИМИ УЧАСТИЕ

Подведены итоги январского этапа конкурса «Метро в деталях – 2014», посвящённого мозаикам Московского метрополитена.

Приз и звание «Бабка Мазаиха января» получает **Ирина Андрюшина**, ведущий инженер Информационно-вычислительного центра.

Ирина рассказала, что вместе с дочерью увлекается мозаикой, поэтому и смогла быстрее всех выполнить это, достаточно непростое, задание.

Ирина узнала знакомый фрагмент мозаики, расположенной на потолке центрального зала станции «Белорусская» Кольцевой линии. Поздравляем первую победительницу!

Ну что, деды Мазаи, вот вам новое задание. Да, поначалу сюжет мозаики может показаться странным – откуда в нашем монументальном метрополитене такие лубочные персонажи?

Однако если вспомнить концепцию оформления этой станции – все становится весьма очевидным!

Присылайте ответы на электронный адрес gazeta@mosmetro.ru с указанием контактной информации и подразделения, в котором работаете.

Победителя, как всегда, ждет приз!

Редакция

НАШИ ЮБИЛЯРЫ

Поздравляем с 40-летием работы на Московском метрополитене:

БОРИСОВ Вячеслав Викторович, машинист электропоезда электродепо «Калужское»;
БУСЛАЕВ Виктор Яковлевич, инженер производственных мастерских Службы тоннельных сооружений;
ВЕРВЕКИНА Ирина Ильинична, помощник мастера по текущему содержанию пути Службы пути;
ГРАФОВА Елена Юрьевна, оператор линейного пункта электродепо «Свиблово»;
КЛЮКИН Виктор Михайлович, старший электромеханик Электромеханической службы;
НИКОЛАЕВ Анатолий Петрович, машинист электропоезда электродепо «Варшавское»;
ПУШКИН Сергей Евгеньевич, старший электромеханик Службы электроснабжения;
РАССАДКИН Борис Николаевич, машинист мотовоза электродепо «Красная Пресня».

Поздравляем с 30-летием работы на Московском метрополитене:

БАШКОВ Александр Алексеевич, машинист электропоезда электродепо «Сокол»;
БОЛЬШАКОВА Любовь Николаевна, бухгалтер электродепо «Сокол»;
ВАРЛАМОВ Юрий Михайлович, слесарь-электрик по обслуживанию и ремонту оборудования метрополитена Электромеханической службы;
ГРАЧЁВ Виктор Николаевич, токарь электродепо «Варшавское»;
ДВОРАК Владимир Романович, водитель ДСО Службы электроснабжения;
ИСАЕВ Георги Демирев, слесарь по ремонту подвижного состава электродепо «Красная Пресня»;
КАРАБАНОВ Сергей Леонидович, машинист электропоезда электродепо «Выхино»;
КОСЬЯНОВ Вячеслав Михайлович, электромеханик Службы электроснабжения;
КУЛИКОВ Александр Сергеевич, наладчик железнодорожно-строительных машин и механизмов электродепо «Выхино»;
ЛОБОВ Виктор Сергеевич, слесарь по ремонту подвижного состава электродепо «Измайлово»;
МАРУШКИН Юрий Владимирович, исполнитель художественно-оформительских работ Службы пути;
МАСЛЕНКОВА Надежда Ивановна, инженер Службы движения;
МЕДВЕДЕВ Вадим Алексеевич, машинист-инструктор локомотивных бригад электродепо «Варшавское»;
ОХОТНИКОВ Евгений Дмитриевич, слесарь по ремонту путевых машин и механизмов Службы пути;
ПИМЕНОВА Нелли Владимировна, мойщик-уборщик подвижного состава электродепо «Измайлово»;
САВИН Борис Викторович, слесарь-электрик по обслуживанию и ремонту металлоконструкций Электромеханической службы;
СОЛОВЬЁВА Ирина Викторовна, инженер-электроник Службы связи;
СТЕПАНКОВ Игорь Николаевич, электромонтёр по ремонту и обслуживанию аппаратуры и устройств связи электродепо «Замоскворецкое»;
ТИТОВА Галина Афанасьевна, помощник мастера ремонтно-строительного участка электродепо «Сокол»;
ФИЛИППОВА Мария Вадимовна, электромеханик Службы электроснабжения;
ХРИСАНФОВА Таиса Павловна, инженер дистанции капитального ремонта Службы тоннельных сооружений;
ЧУЧИН Евгений Дмитриевич, инженер Службы подвижного состава;
ШУЛЬЦ Ольга Ильинична, старший кассир билетный станции «Преображенская площадь» Службы сбора доходов.

Моё Метро

Заказчик
Государственное унитарное предприятие «Московский метрополитен»

Редакционная коллегия
Иван Беседин, Владимир Погонин, Владимир Егоров, Павел Сухарников, Пётр Новиков, Екатерина Беляева, Марина Полянцева, Вероника Силина

Главный редактор Дмитрий Иванов
Дизайн, вёрстка Денис Годин
Корректура Ольга Подколзина
Электронный адрес редакции
gazeta@mosmetro.ru

Отпечатано
в типографии ЗАО «Полиграф-защита»
Адрес: 115088, Москва, ул. Южнопортовая, 24