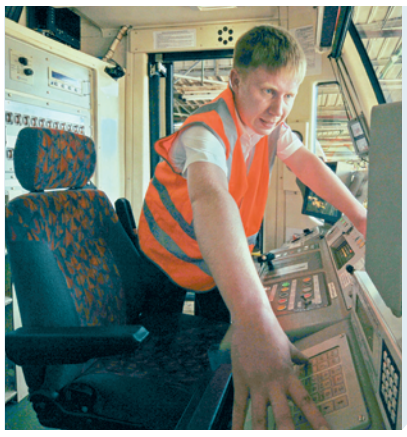


ПРОФЕССИОНАЛ

Лучший машинист метрополитена Михаил Гирча стр. 3

АКТУАЛЬНО

172 работника получили целевые направления в МИИТ от Московского метрополитена стр. 6

Газета Московского метрополитена

Сентябрь – Октябрь 2014
№ 9–10 (56–57)

Моё Метро

Подготовка к юбилею

ОФИЦИАЛЬНО

Очередное заседание организационного комитета по празднованию 80-летия Московского метрополитена прошло под руководством Дмитрия Пегова.

На заседании обсуждались предложения по мероприятиям, которыми будет сопровождаться празднование дня рождения Московского метрополитена. Среди них возобновление проекта «Голоса метро», парад подвижного состава на Кольцевой линии, куда планируется выпустить все типы поездов, эксплуатирующиеся сегодня на Московском метрополитене, проведение спартакиады среди транспортных предприятий Москвы и многое другое.

Основные торжества и самые яркие проекты стартуют в мае, в канун праздничной даты. Планируется, что празднование юбилея московского метро, как главного транспортного предприятия столицы, пройдёт на общегородском уровне.

15 мая 2015 года, в день 80-летия Московского метрополитена, руководство страны и города поздравит коллектив метрополитена в Государственном Кремлёвском дворце. А продолжатся торжества на одной из крупнейших городских площадок, где пройдёт праздничный концерт для всех работников нашего предприятия и членов их семей. Некоторые подразделения нашего предприятия отпразднуют круглую дату ещё раньше. Так, первым юбилейный год отметил коллектив старейшего предприятия Московского метрополитена – электродепо «Северное», 80 лет которому исполнилось уже в этом году, 15 октября.

Подробнее об истории электродепо «Северное» и его работниках – на стр. 4-5

«Открытый разговор» с Дмитрием Пеговым

В следующем номере газеты «Моё Метро» читайте интервью с начальником Московского метрополитена. Дмитрий Пегов готов ответить на все вопросы сотрудников компании. Какие изменения ждут метрополитен, будет ли скорректирована программа его развития. Есть вопросы, пожелания, предложения? Присылайте их на адрес gazeta@mosmetro.ru с пометкой «Открытый разговор» и указанием своей контактной информации и читайте ответы начальника метрополитена в газете «Моё Метро».

ПРЯМАЯ РЕЧЬ

День без автомобиля

Сергей ВАСИЛЯНСКИЙ, начальник Службы эксплуатации парковок

Ежегодно День без автомобиля ставит большинство автовладельцев перед выбором между привычным способом передвижения по городу на личном авто и возможностью спуститься в метро или проехаться в наземном общественном транспорте.

Метрополитен предлагает автомобилистам выбрать удобную перехватывающую парковку. Сегодня 21 парковка метрополитена работает в круглосуточном режиме. Система очень проста и понятна в использовании. Вы паркуете свой автомобиль бесплатно при условии совершения двух поездок на метро в день постановки машины на парковку. Выгода очевидна – время в пути значительно сокращается благодаря метро. А если вы являетесь владельцем социальной карты, то не платите вообще ничего. Данный тариф действует с 6.00 до 21.30.

У москвичей и гостей столицы есть возможность сделать день без автомобиля не только ежегодным, но и ежедневным. Кстати, для тех, кто предпочитает передвигаться на велосипеде, на парковках установлены веломодули, за пользование которыми платить не придётся вовсе.

Продолжение темы – стр. 2

Пульс метро

Символ метрополитена будет светить над станциями всю ночь

Символ Московского метрополитена, буква «М» над вестибюлями станций, теперь будет гореть всю ночь. Такое решение было принято в связи с тем, что метрополитен – памятник архитектуры и культуры, наиболее значимый из транспортных объектов города, своего рода визитная карточка Москвы.

«Раньше буква «М» выключалась с окончанием работы метро. Недавно нами было принято решение оставить её включённой на ночь – такое пожелание высказали пассажиры метрополитена», – рассказал начальник Московского метрополитена Дмитрий Пегов.

Есть 195-я станция – «Спартак»

ГЛАВНОЕ

На Таганско-Краснопресненской линии открылась новая станция «Спартак» – 195-я по счёту станция Московского метрополитена, расположенная в Северо-Западном административном округе города Москвы и названная по имени футбольной команды, стадион которой расположен в непосредственной близости от неё.

Станция начала работать в штатном режиме: вход и выход пассажиров осуществляются через два вестибюля – наземный северный, расположенный рядом со стадионом, и подземный южный с подуличным переходом. По будним дням загрузка станции в утренние часы пик рабочего дня составит 4,4 тыс. человек, в вечерние часы пик – 7,5 тыс. человек. При проведении массовых спортивных мероприятий загрузка станции составит 20,1 тыс. человек.

Общая пропускная способность станции – 22 тыс. пассажиров в час, пассажиропоток при этом – 70 тыс. в сутки.

Первые работы на станции начались ещё в 1975 году, однако затем прекратились в связи с отменой решения о возведении жилого квартала в районе Тушинского аэрополя. Станция была законсервирована.

Окончательное название – «Спартак» – власти столицы утвердили в июле 2014 года, вместе с планами по завершению строительства.

Концепция оформления станции включила в себя две темы: символику одноимённого футбольного клуба и олимпийского движения. В частности, облицованные белым мрамором колонны украшены красными вставками, а на путевых стенах разместились ударопрочные стеклянные панно с рисунками на футбольные темы. В этом же стиле выполнены наземный вестибюль и лестничные павильоны.

«Открылась и заработала в штатном режиме долгожданная станция «Спартак». Она не только замечательно тематически оформлена, но и, конечно же, оснащена всем необходимым для комфорта наших пассажиров, включая лифты для инвалидов и маломобильных граждан, удобную навигацию и систему информирования», – отметил начальник Московского метрополитена Дмитрий Пегов.

Станция «Спартак» успешно справилась с наплывом болельщиков на первых матчах после открытия станции и одноимённого стадиона. Так, во время международного товарищеского матча «Спартак» (Москва) – «Црвена Звезда» (Сербия) для обеспечения комфортной перевозки поклонников футбола метрополитен подготовил резервные составы.

> Новая станция «Спартак» уверенно выдержала первое испытание во время футбольного матча

Кроме этого, в целях улучшения качества обслуживания пассажиров были установлены переносные стойки по продаже билетов.

Для удобства в северном и южном вестибюлях станции «Спартак» пассажиры метро смогли при выходе со станции заранее приобрести билеты на обратную дорогу.

На станции «Тушинская» с 19:00 в двух вестибюлях работали экспресс-кассы, а также дополнительная переносная стойка по продаже билетов.

«Станция «Спартак» уверенно выдержала первое испытание. Никаких технических сбоев не было обнаружено», – сообщил Дмитрий Пегов.

Метрополитен принял участие в проведении Дня без автомобиля

Подсчитано, что около 4 тысяч автовладельцев оставили свои машины на перехватывающих парковках вблизи станций метро во Всемирный день без автомобиля. Метрополитен предложил всем автовладельцам быстро и комфортно добраться до места работы, не тратя время в пробках, сменив при этом привычный автотранспорт на один из самых экологически чистых. На сегодняшний день в Москве вблизи 12 станций метрополитена уже работает 21 перехватывающая парковка на более чем 5 тысяч парковочных мест. С начала года более 650 тысяч водителей запарковались на перехватывающих парковках метрополитена, из них 507 тысяч воспользовались метрополитеном для проезда. Московский метрополитен совместно с Департаментом транспорта и развития дорожно-транспортной инфраструктуры города Москвы также организовали на Сретенском бульваре экспозицию исторических схем Московского метрополитена с момента открытия метро до наших дней. Помимо этого, в кассах всех станций Московского метрополитена продавались билеты со специальным праздничным дизайном общим тиражом 1,5 миллионов экземпляров.

Победители фотоконкурса «Metro.Art – Метро как искусство» получили награды

Фотоконкурс «Metro.Art – Метро как искусство» проводился метрополитеном совместно с сайтом photosight.ru с 10 по 30 сентября.

В конкурсе приняли участие свыше 400 авторов, представивших на суд жюри 1134 фотоснимка, сделанных в московском метро. При определении победителей принимались во внимание техничность, оригинальность и художественность исполнения работ. Учитывалось и мнение посетителей страницы конкурса, которые отметили впечатлившие их фотографии наибольшим количеством просмотров и отзывов. Первое место завоевала работа Евгения Рыжова, снявшего яркий воздушный шар в форме сердца под куполом вестибюля станции «Парк культуры», второе место присудили Игорю Любезнову за динамичный снимок поезда, проносящегося сквозь тоннели метро, третье место досталось Станиславу Константинову, запечатлевшему в панораме станции «Маяковская» одинокую фигуру случайного прохожего.

Единая сотовая сеть в Московском метрополитене

Московский метрополитен планирует до конца октября провести конкурс на выбор инвестора, которому будет предоставлено право создания единой инфраструктуры сети сотовой связи в метро.

По итогам конкурса планируется заключить договор с победителем сроком на 15 лет.

Инвестор должен будет обеспечить поэтапное строительство и эксплуатацию единой сети сотовой связи в стандартах GSM, 3G и 4G во всех существующих и строящихся тоннелях, переходах, на станциях, в вестибюлях и на эскалаторах метрополитена.

По итогам реализации проекта пассажиры метро получат возможность использовать все возможности сотовой связи.

Лучший машинист Московского метрополитена с детства мечтал управлять электропоездом

ПРОФЕССИОНАЛ

Как в 27 лет получить признание профессионального сообщества, газете «Моё Метро» рассказал победитель конкурса «Лучший машинист Московского метрополитена» 2014 года Михаил Гирча.

Михаил работает в электродепо «Красная Пресня». Машинистом трудится всего три года. Говорит, что о профессии машиниста мечтал с детства, но после школы поступил в авиационный институт.

«Занесло меня туда случайно, на самом деле я всегда мечтал о работе под землёй, а не в небе», – признаётся машинист.

Ежедневный маршрут молодого специалиста не самый простой – Кольцевая линия, где час пик растягивается на весь день. По его признанию, линию он изучил очень хорошо, знает мельчайшие подробности маршрута: «Вот здесь должен стоять ящик, здесь колёса начнут постукивать».

Своей работой Михаил доволен. В электродепо пришлось осваивать новый подвижной состав модели «Русич», хотя изначально учился водить «номерные» поезда.

«На «Русичах» ездить проще, мне больше нравится. Я управляю джойстиком и даю команды компьютеру, здесь комфортная кабина, есть кондиционер», – отмечает машинист.

Осваивать новую технику помогают машинисты-инструкторы по обучению.

«Раз в месяц проводятся технические занятия, раз в три месяца проводим аварийные игры, также нам выдали для самостоятельного изучения книгу по устройству «Русичей», а она совсем не тоненькая, ну а должностные инструкции для нас просто настольные книги», – говорит Михаил Гирча.

Конкурсы профессионального мастерства машинист считает полезными: «Эти конкурсы должны вызвать интерес к нашей профессии у молодёжи. Многие молодые люди, работающие в офисах, не понимают, что у нас очень важная и к тому же интересная работа».

На профессиональном конкурсе он набрал наибольшее количество баллов среди 16 претендентов.

«Конкурс был разделён на два этапа – теория и практика. В практическом задании я должен был справиться с двумя непредвиденными ситуациями: отключением высокого напряжения и утечкой воздуха из тормозной магистрали. А по теории ответить на 25 вопросов за 30 минут, выбрав из четырёх-пяти вариантов верный ответ», – рассказал Михаил Гирча.

По его признаю, вопросы были сложными. Предварительный этап, который прошёл в депо за месяц до городского, ему показался более лёгким.

«В депо вопросы были приближены к деповской работе, а на городском были шире, охватывали большой спектр знаний о деятельности метрополитена. На практике из 25 вопросов я могу встретиться только с двумя-тремя описанными ситуациями», – говорит машинист.

На подготовку у Михаила был месяц, пришлось обложиться специальной литературой, освежить в памяти все знания. К подготовке подключились и машинисты-инструкторы электродепо «Красная Пресня».

«Спасибо им огромное, что потратили на меня время, в моей победе был заинтересован весь коллектив, начиная с начальника электродепо. Победа на конкурсе – это улучшение имиджа депо, повышение престижа», – считает Михаил.

КОНКУРС

Московские мастера

Как рассказал член конкурсной комиссии заместитель председателя Дорпрофжела Московского метрополитена **Владислав Еланский**, конкурс «Лучший машинист электропоезда» проводился уже в 17-й раз.

При этом в последние годы он проводится в рамках общего-

родского конкурса профессионального мастерства «Московские мастера».

Итоги конкурса:
1-е место – **Михаил Гирча**, электродепо «Красная Пресня»;
2-е место – **Владимир Гребёнкин**, электродепо «Выхино»;
3-е место – **Михаил Исакаев**, электродепо «Северное»;
4-е место – **Денис Мордвин**, электродепо «Владыкино»;
5-е место – **Александр Хохлов**, электродепо «Фили»;
6-е место – **Андрей Митькин**, электродепо «Калужское».

Первые 365 дней

Свой первый день рождения отметил диагностический комплекс «Синергия-1».

Год назад состоялся первый рабочий выезд диагностического комплекса, в ходе которого им было обследовано состояние пути на Сокольнической линии. С мая 2013 года «Синергия-1» проходила опытную эксплуатацию в электродепо «Красная Пресня».

«Синергия-1» является уникальной лабораторией на колёсах, спроектированной по заказу Московского метрополитена.

Это единственный в России вагон-лаборатория, который позволяет контролировать сразу множество параметров инфраструктуры метро.

Каждый день лаборатория проводит 4 часа под землёй и проходит 70 км пути со средней скоростью 50 км/ч.

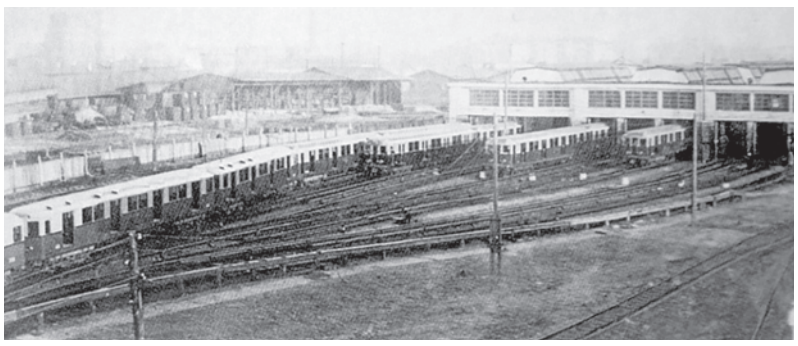
Всего бригада комплекса провела более 1500 часов в лаборатории, обследовала 8200 км пути и выявила 262 дефекта, что позволило оперативно провести необходимые ремонтные работы.

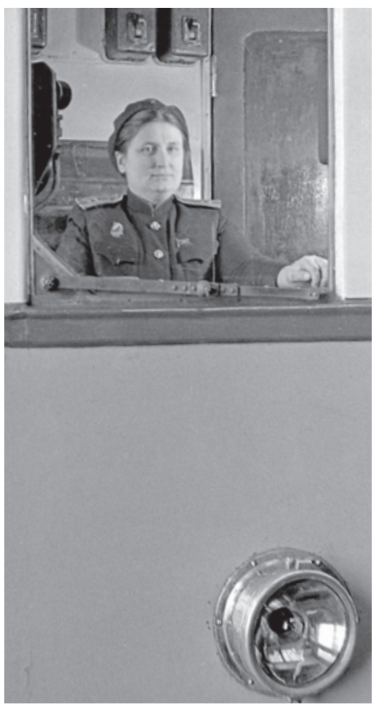
Бригада комплекса «Синергия-1» насчитывает 11 человек. Специалисты тщательно следят за показаниями всех приборов на экранах мониторов и фиксируют их. С помощью нескольких мощных видеокамер проводится визуальная диагностика состояния пути и тоннелей. Лазерный сканер передаёт на монитор специалистов 3D-изображение окружающего вагон пространства.

Ультразвуковая дефектоскопия позволяет оперативно выявлять мельчайшие трещины рельсов. Кроме того, приборы фиксируют геометрию и габариты пути, состояние оборудования в тоннелях. За 11 месяцев работы оборудование комплекса обработало более 11137 терабайт данных.

Юбилей

80 лет старейшему э Московского метроп





История электродепо началась **весной 1932 года**, когда на болотистые берега маленькой речки Чечера, вытекающей из Красного пруда, пришли строители. На отведённой площадке им надлежало соорудить Северное электродепо подвижного состава Московского метрополитена.

Строительство начали с сооружения железнодорожной ветки, которая должна была соединить парковые пути электродепо со станционными путями Северной железной дороги. Поскольку опыт проектирования объектов метро отсутствовал, здание электродепо имело низкие потолки (около 3,5 м) и перекрытия крыш. Полы были деревянными, а служебные помещения, ремонтные отделения, кабинеты и комнаты специалистов – маленькими. По проекту электродепо не имело цеха подъёмочного ремонта, не предусматривалось ни зала для собраний, ни помещения для занятий спортом, ни столовой. В электродепо было сооружено 9 канав для отстоя подвижного состава. Подъёмочный ремонт выполнялся в торце депо с помощью домкратов. После сооружения железнодорожной ветки строительство объектов ускорилось, и уже в **марте 1934 года** здание электродепо и соединительная ветка к станции «Комсомольская» были вчерне построены.

27 августа 1934 года на Мытищинском машиностроительном заводе закончили изготовление первой метросекции, состоящей из моторного и прицепного вагонов. Северное электродепо ещё достраивалось, когда **24 сентября 1934 года** сюда пришли первые два вагона: № 1 – моторный (красного цвета) и № 1001 – прицепной (песочного цвета). Им было присвоено обозначение «А». А уже **15 октября 1934 года** первый состав вышел на обкатку на участок «Комсомольская» – «Сокольники». Эта дата сейчас утверждена как день рождения самого первого электродепо Московского метрополитена.

В электродепо началась отработка технологий обслуживания и ремонта вагонов, изучалась их конструкция, вносились изменения и усовершенствования. Одновременно шла подготовка локомотивных бригад.

Группу будущих машинистов укомплектовали выпускниками Института инженеров железнодорожного транспорта, Электромеханического техникума им. Красина и других учебных заведений. Некоторые пришли с

> 15 октября 1934 года первый состав вышел из электродепо «Северное» на обкатку на участок «Комсомольская» – «Сокольники»

электрифицированного участка Ярославской железной дороги.

В историю московского метро навсегда вошли имена первых машинистов, получивших право самостоятельного управления электропоездами моторовагонной тяги метрополитена, – **И.И. Иванова, Н.С. Тимофеева и А.С. Трофимова**.

С **января 1935 года**, когда началась опытная эксплуатация участка «Сокольники» – «Комсомольская», до самого открытия метрополитена эти три машиниста-наставника, не считаясь со временем, готовили новое пополнение. В самые кратчайшие сроки они подготовили 40 машинистов и 40 начальников поездов.

А такие машинисты, как **Черняев, Большаков, Швецов, Чекмарев, Трусов, Данильченко, Селин, Иванов, Макаров, Широченков и Фролов**, к началу эксплуатации метрополитена не только самостоятельно водили поезда, но и обучали прикреплённых к ним практикантов.

4 февраля 1935 года первый поезд прошёл по всей трассе, а через два дня, **6 февраля**, почётными пассажирами метрополитена стали 2,5 тысячи делегатов VII Всесоюзного съезда Советов, а также колхозники-ударники. С **19 февраля** началось регулярное учебное движение. В период обкатки трассы тысячи отличившихся трудящихся столичных предприятий получили пригласительные билеты на поездку в метро.

26 апреля 1935 года электродепо «Северное» было официально принято в эксплуатацию.

После открытия Московского метрополитена **15 мая 1935 года** подвижной состав электродепо «Северное» обслуживал линию, которая начиналась от станции «Сокольники» и разветвлялась от станции «Охотный Ряд» на два направления: до Парка культуры и Смоленской площади. С **марта 1938 года** электродепо «Северное» работало уже на двух самостоятельных линиях – Кировско-Фрунзенской и Арбатско-Покровской. С **декабря 1938 года** Арбатско-Покровскую линию стало обслуживать новое электродепо «Сокол», оставив «Северному» только Кировско-Фрунзенскую линию.

8 марта 1942 года, в разгар Великой Отечественной войны, в депо «Северное» создали первый на метрополитене женский поезд во главе с машинистом-инструктором **Екатериной Мишиной**.

После завершения войны число пассажиров метрополитена стало резко возрастать. И хотя на Кировско-Фрунзенской линии число вагонов в составе уже с **1943 года** увеличили до шести, провозной способности не хватало. Поэтому недостающие составы для электродепо «Северное» в **1946–1948 годах** стали формировать из немецких вагонов, полученных в счёт репарационных поставок (они обозначались литерой «В», т. е. «военные»). При этом часть вагонов типа «А» передали в электродепо «Сокол», чтобы увеличить их число на остальных двух линиях.

В конце **1956 года** открылся спорткомплекс в Лужниках, а на противоположном берегу Москвы-реки, за Ленинскими горами, начали возводить Юго-Западный район. В **1957 году** Кировско-Фрунзенскую линию продлили от станции «Парк культуры» до станции «Спортивная». Затем она «перешагнула» через Москву-реку и протянулась до «Университета». Одновременно росли и размеры движения – с 36 пар в **1950 году** до 40 пар в **1959 году** шестивагонных поездов в час. С **1956 года** на Кировско-Фрунзенской линии приступили к замене вагонов типа «В» и «А» на новые вагоны типа «Д».

В последующие годы образовался район Новые Черёмушки, что потребовало на Кировско-Фрунзенской линии увеличить длину поездов до 7 вагонов. Затем линию продлили ещё на две станции – «Проспект Вернадского» и «Юго-Западная». Одновременно развивалось и электродепо – в **1958 году** вступил в строй цех подъёмочного ремонта, а в **1960 году** возвели второй корпус для отстоя составов.

В **августе 1990 года** Кировско-Фрунзенскую линию (с ноября того же года переименованную в Сокольническую) продлили от станции «Преображенская площадь» до станции «Улица Подбельского» (сейчас – «Бульвар Рокоссовского»). Одновременно на линии было образовано второе электродепо, «Черкизово», для которого «северяне» готовили оборудование, вагоны и профессиональных специалистов.

И сегодня многочисленные трудовые династии «северян» продолжают достойно нести трудовую эстафету практически во всех подразделениях Московского метрополитена.

электродепо олитена «Северное»

Начальник электродепо «Северное» **Сергей Курцев:**

Каждый работник депо – профессионал

ВАЖНО

О дне сегодняшнем электродепо «Северное» рассказал его начальник Сергей Курцев.

– В этом году вы впервые праздновали день рождения депо 15 октября. Почему выбрана именно эта дата?

– В этот день в 1934 году из электродепо «Северное» вышел первый поезд и сделал два пробных рейса. Эту дату мы вычислили по архивным данным. Затем мы обратились к начальнику метрополитена с просьбой сделать эту дату нашим официальным днём рождения. Раньше мы день рождения отмечали вместе со всем метрополитеном 15 мая. Но ведь предприятие было создано до пуска движения. При этом дни рождения были у всех электродепо, кроме нашего. Руководство метрополитена пошло нам навстречу и утвердило эту дату.

– Как отмечали юбилей?

– На все головные вагоны мы сделали наклейки с юбилейной цифрой, поощрили лучших работников премиями и грамотами. Устроили для ветеранов чаепитие.

– Как вы оцениваете работу коллектива в этом году?

– В этом году мы работаем без событий, нет повреждений и неверных действий локомотивных бригад. Руководители среднего и высшего звена видят проблемы на местах и своевременно устраняют их, предупреждая возможные последствия. Стабильная работа депо – заслуга всего коллектива. В этом году электродепо заняло 1-е место среди транспортных предприятий Москвы в области охраны труда.

– Как вы подбираете кадры? Наверное, к вам непросто попасть на работу?

– Сегодня в депо трудятся 810 человек различных профессий. Все они прошли серьёзный кадровый отбор. Даже на должность слесаря-ремонтника мы отбираем лучших из нескольких кандидатов. А у машинистов условия приёма ещё сложнее – перед приёмом они проходят собеседование у психолога. Затем мы занимаемся с ними, следим, как человек усваивает эту информацию. Если видим, что человек может работать машинистом, отправляем на медкомиссию, а дальше – в учебно-производственный центр. Там он учится, а потом приходит в электродепо на практику. Если с работой справляется, принимаем решение о приёме на работу.

– Уделяете ли внимание развитию социальной сферы в депо?

– Разумеется. У нас действует профсоюзная организация, которая решает все вопросы между работодателем и членами профсоюза. В профсоюзе состоит более 84% коллектива.

Мы стараемся улучшить условия работы. Провели ремонты в комнатах отдыха локомотивных бригад (их у нас четыре), в рабочих кабинетах, в комнатах приёма пищи. Там же установили кондиционеры, микроволновки, холодильники. По всему депо стоят кулеры с водой. Особенно соблюдаем питьевой режим локомотивных бригад в жару, снабжаем их бутилированной водой в поездке. В наших поездах вентиляция в жару недостаточная, машинисту сложно работать, но планируем установить кондиционеры и в кабинах.

– Пропагандируется у вас на предприятии здоровый образ жизни?

– Я это делаю личным примером. Хожу в деповской спортзал два-три раза в неделю. Он хоть и небольшой, но здесь есть силовые тренажёры, беговая дорожка, бильярдный стол, приобретаем теннисный стол. Работники приходят сюда позаниматься в свободное время.

У нас созданы футбольная и волейбольная команды. Звёзд с небес, конечно, не хватаем, но участвуем во всех спортивных мероприятиях. А ещё бросаем курить. Я бросил курить, и мои заместители последовали примеру. Сократилось число курильщиков и после введения закона о запрете курения.

– Уже несколько лет метрополитен меняет подвижной состав. Через некоторое время очередь дойдёт и до вас. С каким чувством ждёте смену подвижного состава?

– Честно признаться, испытываю двоякие чувства. С одной стороны, радость, что у нас будут более современные, более комфортные для машинистов и для пассажиров поезда.

С другой стороны, жаль расставаться с нашим подвижным составом, который мы поддерживаем в хорошем состоянии. Особенно жалко наши юбилейные поезда «Красная стрела», «Курская дуга» и «Ретро». Мы следим за ними с особой тщательностью, за каждым стёклышком, убираем все царапины.

Кроме того, новый подвижной состав будет оснащён электроникой, а значит, нужно будет переобучать персонал. Но я уверен, что мы справимся с этой задачей!

Мне нравится моя работа

Старший электромеханик электродепо «Северное» Александр Куренков рассказал, чем коллектив депо отличается от всех других.

Через два года будет 40 лет моей работы в электродепо «Северное». За эти годы депо переживало разные времена. Сейчас изменения к лучшему очевидны. Значительно улучшился вид депо, всё отремонтировали, изменилось отношение к работе – время потребовало от нас дисциплины, ответственности. У нас установился хороший контакт с руководством депо – мы понимаем друг друга. Я много работаю с молодёжью. Ребята приходят хорошие, но некоторые не всегда понимают, что в нашей работе не бывает мелочей – любая мелочь может привести к серьёзным последствиям. Мне нравится моя работа. Каждый день приносит что-то новое. Когда я начинал помощником машиниста, честно скажу, что после года работы хотелось уйти, казалось, что работа однообразная. Когда перешёл в ремонт, понял что это работа для меня. Потому и остался на долгие годы. За это время изучил многие модели вагонов, научился разбираться во всех системах.

На мой взгляд, наше депо отличается от всех других большей ответственностью работников. Интерес к профессии, любовь к труду – это закладывалось старшим поколением. Мы не теряем связи с бывшими работниками, встречаемся, общаемся. Они до сих пор интересуются жизнью депо и различными новшествами, которые у нас появляются.

Повышение квалификации

Всё должно быть идеальным

Руководство Московского метрополитена и Дорожный комитет профсоюза Московского метрополитена приняли совместное постановление «О Смотре-конкурсе состояния санитарно-бытовых помещений в обособленных подразделениях метрополитена в 2014 году». Конкурс проводится в целях активизации работы в обособленных подразделениях метрополитена по приведению в идеальное состояние санитарно-бытовых помещений и создание благоприятных условий труда работников.

Первый этап смотра-конкурса проходит в обособленных подразделениях, по его результатам будут отобраны коллективы для участия во втором этапе. Лучшие коллективы по итогам проведения смотра-конкурса будут награждены денежными премиями:

1-е место – 70 000 рублей,
2-е место – 60 000 рублей,
3-е место – 50 000 рублей.

Французский опыт в московском интерьере

С 1 по 3 октября 2014 года представители Московского метрополитена посетили объекты Регионального автономного транспортного предприятия Парижа (RATP). Целью визита был обмен опытом по организации работы городского транспорта и внедрению новых технологий.

Компания RATP (Régie Autonome des Transports Parisiens), является оператором интегрированной сети общественного транспорта Парижа, объединяющей 4 вида транспорта: метро, трамваи, автобусы и пригородные поезда, – что позволяет максимально оперативно применять необходимые меры регулировки движения транспорта при существенном изменении пассажиропотока или возникновении чрезвычайных ситуаций и сбоев на одном из транспортных объектов.

Делегация Московского метрополитена на фоне витражного панно «Курочка Ряба» на станции «Мадлен» парижского метро

В ходе визита были изучены основные направления работы парижского метро: особенности организации движения и оплаты проезда, работа депо по обслуживанию подвижного состава, диспетчерского пункта службы безопасности, мультимодального центра, автоматических линий метрополитена с управлением поездами без машинистов.

Рассматривались вопросы кадровой политики, охраны труда, безопасности движения. Делегация Московского метрополитена ознакомилась с системой обучения персонала в собственном учебном центре Парижского метрополитена с применением современных тренажёров, имитирующих движение поезда на линии. При посещении станций парижского метро особое внимание московской делегации привлёк подаренный Московским метрополитеном витраж «Курочка Ряба», который был установлен в 2009 году на станции метро «Мадлен» в центре Парижа.

По результатам состоявшегося визита было принято решение о развитии сотрудничества между предприятиями, в том числе путём создания совместных рабочих групп для проработки наиболее актуальных вопросов организации работы метро.

Визит состоялся в рамках подписанного в 2012 году соглашения о сотрудничестве и партнёрстве между Московским метрополитеном и RATP.

Правильный выбор: В этом году 172 работника получили целевые направления в МИИТ от Московского метрополитена

АКТУАЛЬНО

Ежегодно Московский метрополитен выдаёт целевые направления своим работникам и детям работников для поступления в профильный вуз – Московский государственный университет путей сообщения (МИИТ).

Для Московского метрополитена МИИТ является настоящей кузницей кадров. За редким исключением, весь руководящий состав метрополитена – это выпускники МИИТа.

Недавно в вузе начался новый учебный год. Здесь без отрыва от работы можно получить высшее образование по наиболее востребованным техническим специальностям.

По действующему Положению о подготовке специалистов, на обучение направляются работники не старше 35 лет, проработавшие на метрополитене не менее трёх лет и имеющие реальные перспективы для дальнейшего карьерного роста.

Как правило, дети работников метрополитена поступают в МИИТ, следуя примеру своих родителей. Например, специалист сектора обучения и развития персонала Службы управления персоналом Марина Гондаревская является выпускником МИИТа уже в третьем поколении.

«Я благодарна Московскому метрополитену за возможность получить высшее образование в лучшем транспортном вузе России, – рассказывает Марина. – Когда я окончила школу, передо мной стоял нелёгкий выбор своего профессионального пути и в первую очередь университета. Мои родители в своё время окончили МИИТ и успешно трудятся на Московском метрополитене, поэтому я решила поступать туда же. И не пожалела.

Сначала я пошла на подготовительные курсы МИИТа, а потом от родителей узнала, что имеется возможность поступить в этот вуз по целевому направлению от метрополитена. Я обрадовалась такой новости, так как проходной балл был довольно высоким. Благодаря подготовительным курсам и целевому направлению я успешно поступила в МИИТ.

Само обучение проходило увлекательно. Занятия проводились в виде разнообразных тренингов, познавательных лекций, круглых столов. Студентам МИИТа – целевикам предоставляется возможность проходить практику на метрополитене по своей специальности. В процессе практики они могут ознакомиться с особенностями работы на метрополитене и в последующем применить полученные знания. Профессора и преподаватели помогают студентам освоить новые навыки.

Стоит отметить, что МИИТ предоставляет различные возможности своим учащимся – участие в олимпиадах, научно-практических конференциях, «неделях наук», возможность публиковать свои статьи в тематических изданиях.

Приобретённые профессиональные знания и навыки я сегодня успешно применяю на практике, придя работать в Службу управления персоналом Московского метрополитена.

Но на этом я решила не останавливаться и поступила в магистратуру на специальность «управление человеческими ресурсами». Окончив её с красным дипломом, я стала ещё более уверенной и профессионально грамотной в своей работе.

Теперь всем друзьям и знакомым я советую поступать в МИИТ, благодаря которому можно получить крепкие знания и возможность успешно работать на метрополитене».

Московский метрополитен традиционно много внимания уделяет спортивной и общественной жизни сотрудников

После работы

Состязания чемпионов

Свой спортивный клуб с недавних пор появился и в Центре обеспечения мобильности пассажиров Службы движения. Здесь прошли соревнования по шахматам, настольному теннису и стрельбе из пневматической винтовки.

Официальный старт спортивным мероприятиям клуба дал начальник Центра Евгений Попов. Он поздравил всех с началом спортивной жизни в Центре, пожелал удачи и успеха, достижения новых высот в спорте. Старший инспектор Центра Елена Леонова, в свою очередь, выразила благодарность профкому Службы движения за содействие и помощь.

В день открытия клуба состоялся командный турнир по шахматам. Каждый участок Центра выдвинул своего представителя для участия в турнире. После проведения жеребьёвки и определения пар была начата самая настоящая шахматная битва. Каждая партия представляла собой увлекательную баталию, в которой каждый хотел победить. После двух дней состязаний определились финалисты. В решающей битве шахматных титанов сошлись представители участков «Кузнецкий Мост» и «Краснопресненская».

Победа в итоге досталась представителю «Кузнецкого Моста». В борьбе за третье место представитель «Маяковской» одержал верх над шахматистом участка «Тургеневская».

Следующими состязаниями стали соревнования в личном первенстве по настольному теннису. По итогам групповых матчей в финал вышли Андрей Прохоров («Маяковская»), Виталий Якушин («Тургеневская»), Константин Корнеев и Андрей Михнев («Кузнецкий Мост»). В финальной части турнира соперники сражались до трёх побед. Особенно напряжённое противостояние было в паре Прохоров – Якушин. Матч закончился со счётом 3:2 в пользу представителя «Маяковской». В финале он встретился с Андреем Михневым. В итоге именно Михнев, представляющий «Кузнецкий Мост», и стал победителем турнира. Третье место занял ещё один представитель «Кузнецкого Моста» Виталий Якушин.

В следующем виде состязаний – стрельбе из пневматической винтовки – участвовали 46 представителей Центра обеспечения мобильности пассажиров. Особенную меткость проявили Василий Лушников (1-е место), Алексей Синяков (2-е место) и Ольга Косачёва (3-е место). Всех призёров наградили почётными грамотами и медалями, а победителям вручили памятные кубки.

Гражданский форум «Селигер-2014»

В рамках Всероссийского молодёжного образовательного форума «Селигер–2014» состоялся «Гражданский форум» по 8 тематическим сменам, в котором приняли участие более 4000 человек из 85 регионов России.
В смене «Работающая молодёжь» Московский метрополитен представляла делегация из 5 участников Совета по работе с молодёжью метрополитена.

В течение недели гражданские активисты общались с политиками, бизнесменами, журналистами, педагогами, представителями духовенства, писателями. Участники форума участвовали в спортивных мероприятиях, прошли образовательную программу и презентовали свои проекты. Крупнейшие промышленные предприятия страны представляли программы по работе с молодёжью, в том числе представители Совета по работе с молодёжью Московского метрополитена успешно презентовали проект развития молодежной стратегии «Метро–2020».
Молодые представители трудовых коллективов промышленных предприятий в столь короткий срок получили навыки управления своей карьерой и профессиональным ростом, молодёжным объединением предприятия, приобрели знания о том, как защитить свои трудовые права и права своих коллег, узнали, какие программы поддержки трудовой молодёжи действуют на федеральном уровне и приняли участие в разработке новых проектов.
Участие в данном форуме – часть молодёжной политики руководства Московского метрополитена, которое предоставляет молодым работникам все условия для самосовершенствования и развития – «Развивая себя, развиваем метрополитен!».

Хочешь изменить мир? Начни с себя

ПРАКТИКА

Молодёжь метрополитена активно сотрудничает со многими организациями, которые помогают развивать не только наш любимый метрополитен, но и себя, свои умственные, физические и моральные способности. Одна из них – школа айкидо «Обо-додзё». Она, как и любая традиционная школа боевых искусств, построена на глубокой традиции, в основе которой не просто навык «мордобития», а целостная доктрина развития личности. В этой школе место найдёт тот, кто ищет способ научиться саморегуляции, контролю своей психики, владения телом и достижения устойчивого уровня покоя вне зависимости от ситуации.

Совет по работе с молодёжью совместно со школой айкидо уже проводили футбольные товарищеские матчи, где от метрополитена выступала команда депо «Измайлово». Перед такими мероприятиями не ставится спортивных задач, здесь ценятся живое общение, открытость и проявление каждого участника. Такие же цели несёт и сама школа.
Некоторые сотрудники метрополитена уже занимаются в этой школе. Интересно узнать, что же они получают от данного обучения.
Контроль эмоций, желаний, внезапных поведенческих порывов – далеко не все плюсы занятий боевым искусством. Все виды восточного боя в основе своей несут идеологию мира и безопасности, основанной на способности обученного этим видам человека противостоять агрессии не только кулаками.
Бесконечно важен навык управления собой в экстремальных видах деятельности. Учителя, врачи, военные, машинисты, лётчики и т.п., как никто другой, нуждаются в подобном навыке. Нигде, кроме как в боевых искусствах, не обрести стойкого, понимаемого, контролируемого навыка управления собой, своей психикой, телом и духом.

Подразделения «Обо-додзё» работают возле станций «Фрунзенская», «Динамо», «Сокольники», «Водный стадион», «Измайлово».
Контактная информация:
8 (916) 870-44-83 (Иван). Сайт: obo-dojo.ru

Конечная станция

Конкурс «Метро в деталях»

Почётное звание «Дед Мазай» получает (уже в который раз!) машинист электропоезда депо «Северное» **Иван Топилин**. Правильных ответов на предыдущее задание было много, но Иван оказался первым, кто понял, что мозаичный пейзаж размещён на станции «Комсомольская» Кольцевой линии.

В новом задании –

панно из смальты. На какой станции выложена мозаика и как она называется? Направляйте ответы на адрес **gazeta@mosmetro.ru** с указанием контактной информации и подразделения, в котором работаете. Победителю – подарок, фото в газете и звание Деда Мазая (или Бабки Мазаихи) на целый месяц. Удачи!

Метрополитен поздравил школьников столицы

Около 4 тысяч подарков раздали сотрудники Московского метрополитена школьникам в честь начала учебного года на 50 станциях метро, расположенных вблизи школ. Работники метро раздавали подарки, приветствовали школьников звоном колокольчика, вручали им флажки, цветы и ручки. Также в продажу запустили праздничные билеты. Их общий тираж составил 500 тысяч экземпляров.

По звуковой трансляции для пассажиров метрополитена создавали праздничное настроение песни о школе. Также прозвучали стихотворения Агнии Барто, Сергея Михалкова.

«Мы очень любим наших маленьких пассажиров и разделяем с ними радость», – отметил первый заместитель начальника Московского метрополитена **Юрий Дегтярёв**.

Кроме того, профсоюзная организация метрополитена по традиции приобрела школьные ранцы в количестве 1 тысячи штук для детей работников, которые в этом году впервые пошли в первый класс.

Пряничный поезд привлёк новых пассажиров

Рекламное агентство R&R Partners преобразило внешний и внутренний вид вагонов легкорельсовой транспортной системы компании Valley Metro в Финиксе, столице штата Аризона. По мнению транспортников, «пряничный поезд» поможет создать праздничное настроение у пассажиров. Празднично оформленный поезд уже привлёк новых пассажиров, тем самым увеличив доход компании Valley Metro.

ЮБИЛЯРЫ

В сентябре и октябре более 50 сотрудников метрополитена отметили юбилейные даты

Спасибо за ваш честный труд!

50 лет работы на Московском метрополитене:

БОНДАРЕВА Наталия Натановна, уборщик производственных помещений Службы электроснабжения;

КИСЕЛЁВ Николай Степанович, курьер Проектно-конструкторского бюро;

РЯЗАНЦЕВ Владимир Павлович, подсобный рабочий электродепо «Красная Пресня»;

СВЕТУХОВСКАЯ Валентина Сергеевна, кладовщик дистанции электроснабжения Службы электроснабжения;

ТАТАРИНОВ Олег Евгеньевич, электромонтёр 3-й дистанции сигнализации Службы сигнализации, централизации и блокировки;

ТРИФОНОВ Михаил Иванович, слесарь по ремонту подвижного состава электродепо «Красная Пресня»;

ФЕДУЛИН Борис Федорович, электромеханик дистанции ремонта-1 Службы электроснабжения;

ЧЕРНЫШЁВ Николай Иванович, дежурный у эскалатора Службы движения.

40 лет работы на Московском метрополитене:

ВАСИЛЬКОВ Владимир Алексеевич, бригадир (освобождённый) предприятий ж.д. транспорта и метрополитенов;

ВОЙЦЕХОВСКИЙ Александр Александрович, машинист электропоезда электродепо «Измайлово»;

КРЮКОВ Владимир Евгеньевич, начальник лаборатории Службы электроснабжения;

ЛОГИНОВА Надежда Борисовна, начальник сектора охраны труда и техники безопасности Службы движения;

МИРОНОВ Сергей Владимирович, машинист электропоезда электродепо «Красная Пресня»;

ОЛЕЙНИКОВ Владимир Иванович, слесарь по ремонту подвижного состава электродепо «Калужское»;

ПЕННАНЕН Наталия Александровна, электромонтёр по ремонту и обслуживанию электрооборудования Службы электроснабжения;

ПЕТРОВА Марина Владимировна, монтёр пути Службы пути;

РОМАНОВА Ирина Петровна, маляр Службы электроснабжения;

РЫЖОВ Михаил Александрович, электромонтёр устройств сигнализации, централизации и блокировки Службы сигнализации, централизации и блокировки;

ТУМАНОВ Игорь Владимирович, кузнец ручной ковки Службы тоннельных сооружений;

УЛАНОВА Ольга Николаевна, инженер лаборатории автоматики и телемеханики Электромеханической службы;

ФОМИЧЁВА Татьяна Алексеевна, главный бухгалтер электродепо «Северное».

30 лет работы на Московском метрополитене:

АБАРКИН Сергей Сергеевич, главный инженер – первый заместитель начальника электродепо «Владыкино»;

АЛИЕВ Рустам Азизович, помощник мастера тоннельного Службы тоннельных сооружений;

АНИПЧЕНКО Елена Яковлевна, электромеханик электротехнических мастерских Службы сигнализации, централизации и блокировки;

БИДИНА Татьяна Александровна, дежурный по станции метрополитена Службы движения;

БОГДАНОВА Надежда Николаевна, оператор электронно-вычислительных и вычислительных машин Ситуационного центра;

БОРУНОВ Юрий Павлович, слесарь-инструментальщик электродепо «Калужское»;

БУРЛАКОВ Геннадий Львович, дежурный станционного поста централизации Службы движения;

ВАСИЛЬЕВ Сергей Владимирович, электромеханик 7-й дистанции сигнализации Службы сигнализации, централизации и блокировки;

ВЫСОКООСТРОВСКАЯ Татьяна Васильевна, начальник станции метрополитена Службы движения;

ГОРЯЧЕВ Андрей Евгеньевич, помощник машиниста электропоезда электродепо «Измайлово»;

ЕФИМОВ Михаил Иванович, машинист электропоезда электродепо «Северное»;

ЗАГРАЙ Александр Викторович, инженер регулировочно-наладочного участка электротехнических мастерских Службы сигнализации, централизации и блокировки;

ИВОЧКИН Герман Владимирович, инженер-программист Службы связи;

ИГЛИНА Татьяна Ивановна, машинист крана электродепо «Планерное»;

КАРПОВИЧ Александр Юрьевич, дежурный по электродепо «Сокол»;

КУРЕНКОВА Лидия Васильевна, дежурный станционного поста централизации Службы движения;

КОЖИН Николай Петрович, помощник машиниста электропоезда электродепо «Фили»;

КОЗЛОВ Валерий Иванович, электромонтёр по ремонту аппаратуры релейной защиты и автоматики электродепо «Измайлово»;

КОНСТАНТИНОВ Евгений Иванович, машинист электропоезда электродепо «Свиблово»;

КУБАНОВ Геннадий Владимирович, первый заместитель начальника Эскалаторной службы;

КУЗНЕЦОВА Валентина Владимировна, старший кассир билетный станции «Третьяковская» Службы сбора доходов;

КУРАНИН Олег Анатольевич, машинист электропоезда электродепо «Варшавское»;

ЛОГИНОВ Владимир Сергеевич, аккумуляторщик электродепо «Измайлово»;

МАКАРОВ Андрей Владимирович, начальник планово-экономического отдела Управления метрополитена;

МАКОВ Александр Дмитриевич, слесарь по ремонту подвижного состава электродепо «Свиблово»;

МАРЧЕНКОВ Виталий Павлович, мастер электродепо «Свиблово»;

МЕШКОВ Юрий Александрович, машинист электропоезда электродепо «Варшавское»;

ПЕТРУХИН Сергей Николаевич, машинист электропоезда электродепо «Замоскворецкое»;

ПУДКОВ Игорь Владимирович, электромеханик Службы электроснабжения;

ПУХОВ Александр Владимирович, главный инженер – первый заместитель начальника Дирекции строящегося метрополитена;

СМОЛЬКОВ Александр Михайлович, дежурный по электродепо «Черкизово»;

СПАССКИЙ Андрей Викторович, слесарь по ремонту подвижного состава электродепо «Печатники»;

ТАБАКОВ Александр Иванович, токарь электродепо «Измайлово»;

УЗНАНСКИЙ Андрей Александрович, инженер-электроник Службы связи;

ФЕДУТИНОВА Татьяна Васильевна, оператор диспетчерской Службы движения;

ЧЕЛНОКОВ Вячеслав Александрович, машинист электропоезда электродепо «Замоскворецкое»;

ШАРАМЕНТОВ Владимир Евгеньевич, старший электромеханик Электромеханической службы.

Моё Метро

Заказчик Государственное унитарное предприятие «Московский метрополитен»

Редакционная коллегия Дмитрий Пегов, Владимир Погонин, Павел Сухарников, Светлана Царёва, Анжелика Филиппова, Пётр Новиков, Екатерина Беляева, Марина Полянцева, Вероника Силина

Главный редактор Дмитрий Иванов
Дизайн, вёрстка Денис Годин
Корректура Ольга Подколзина
E-Mail: gazeta@mosmetro.ru

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