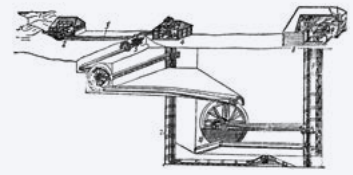
Что такое коррупция? Стр. 3

Кто поедет на стажировку? Стр. 5

Хозяин Змеиной горы Стр. 10



КОРПОРАТИВНАЯ ГАЗЕТА МОСКОВСКОГО МЕТРОПОЛИТЕНА

Декабрь 2018, № 13 (97)

Моё метро

«35-й отряд» начинается!

В Центре профориентации состоялось первое родительское собрание проекта «35-й отряд».

Подробности – на стр. 2.

ОТ РЕДАКЦИИ

Дорогие коллеги!

Напоминаем вам, что в прошлом номере мы объявили конкурс новогодних историй.

Пока писем немного, поэтому у любого из наших читателей есть огромный шанс выиграть наш приз и увидеть свою историю опубликованной в новогоднем номере нашей газеты!

Присылайте свои самые интересные и необычные истории про то, как вы со своими друзьями и коллегами встречали Новый год, на почту gazeta@mosmetro.ru. И постарайтесь проиллюстрировать их фотографиями.

Самые интересные рассказы мы обязательно опубликуем, а автор самой удивительной истории получит наш специальный приз!

НА ДОСУГЕ

«Метролекторий» возвращается!

Центр профориентации анонсировал новый цикл бесплатных лекций об истории, развитии и строительстве московского метро в рамках проекта «Метролекторий». Еженедельно по вторникам в Технической библиотеке, расположенной на станции «Выставочная», специалисты, историки, архитекторы и фотографы будут рассказывать всем желающим о жизни метрополитена и его тайнах.

Расписание лекций — на стр. 7.

Виктор Козловский: прислушаемся к опыту коллег и применим лучшее у нас

Московский метрополитен провел Всероссийский форум по качеству.

Ежегодно во второй четверг ноября отмечается Всемирный день качества. Это время, когда представители многих крупных предприятий мира встречаются на одной площадке с властями, потребителями и аудиторами, чтобы обсудить вопросы повышения качества продукции, услуг и государственного регулирования в этой области.

В нашей стране главным событием Всемирного дня качества является Всероссийский форум «Лучший опыт — для лучшей жизни», который проводится Всероссийской организацией качества (ВОК).

В этом году одним из организаторов столь значимого события стал Московский метрополитен. С 7 по 9 ноября в актовом зале на проспекте Мира представители власти, предпринимательства и общественности обсуждали отечественные реалии в области качества, стандартизации и сертификации.

Так, в числе участников форума были президент ВОК Геннадий Воронин, руководитель Федерального агентства по аккредитации Алексей Херсонцев, начальник управления федерального госнадзора в области защиты прав потребителей Роспотребнадзора Олег Прусаков. Не обошлось мероприятие и без коллег из метрополитена северной столицы — с докладом «Транспортная безопасность объектов метрополитена» выступил заместитель главного инженера по обеспечению транспортной безопасности — главный инженер Службы специальных технических средств Петербургского метрополитена Михаил Федоров.

На форуме. Президент ВОК Геннадий Воронин и начальник Московского метрополитена Виктор Козловский

Участие в конференции приняли и ключевые лица московского метро.

С приветственным словом к участникам обратился начальник метрополитена Виктор Козловский, отметив значение мероприятия в первую очередь для нас самих: «Мы обязательно прислушаемся к опыту коллег и постараемся применить лучшие практики у нас».

С докладом «Метро вчера, сегодня, завтра» выступил первый заместитель начальника метрополитена по стратегическому развитию и клиентской работе Роман Латыпов, поведав о текущих рекордах метрополитена на международном уровне и задачах на будущее: «Ни в одном метрополитене мира нет такого короткого интервала движения поездов, как в московском, — это для нас особый повод для гордости. Кроме этого, во время чемпионата мира зарубежная пресса неоднократно ставила самые высокие оценки нашей работе с пассажирами, а канал BBC, от которого мы этого даже не ожидали, был просто в восторге от работы нашего Центра обеспечения мобильности пассажиров. У нас большие планы на будущее: к 2020 году мы планируем обновить подвижной состав на 60%, запустить МЦД и, конечно, совершенствовать программу по клиентоориентированности».

Свой доклад презентовал и начальник Службы качества Леонид Морозов. Он рассказал о деятельности технического комитета по стандартизации «Метрополитены» (ТК 150).

Для участников была организована культурно-образовательная программа. Так, гости побывали на закрытой станции «Деловой центр», осмотрели наш музей, выехали на ночную экскурсию в электродепо «Измайлово», прокатились на ретропоезде.

Торжественным моментом форума стало вручение высшей награды ВОК — Почетной медали имени русского философа Ивана Ильина лауреатам 2018 года.

После завершения официальной части форума участники смогли обсудить потенциальные совместные проекты и поделиться своими впечатлениями о мероприятии.

НАШИ ДЕТИ

Состоялось первое родительское собрание проекта «35-й отряд»

10 ноября в Центре профориентации Московского метрополитена впервые собрались родители, чьи дети планируют заниматься в Клубе личностного и профессионального развития.

«35-й отряд» — это уникальное сообщество, созданное специально для детей работников московского метро. Целью проекта является организация активного проведения досуга, знакомство подростков с интересными людьми и окружающим миром, получение ими полезного опыта и знаний.

Первые занятия «35-го отряда» начнутся уже в начале декабря, а пока в Центре профориентации, расположенном на станции «Выставочная», собрались родители будущих «отрядовцев» для того, чтобы узнать, какие активности ждут их детей на занятиях «35-го отряда», и задать все интересующие вопросы.

Перед родителями с презентацией выступила руководитель проекта «35-й отряд», заместитель начальника Центра профориентации по методической работе Вера Владыкина. Она подробно рассказала о перспективах работы «35-го отряда», организации занятий и досуга для детей. Отдельно было отмечено, что одной из главных задач проекта является не только знакомство с многочисленными профессиями метрополитена, но и помощь в осознанном выборе подростком своей будущей профессии.

После презентации руководитель «35-го отряда» предложила совместно обсудить планы и перспективы проекта. Родители активно включились в предложенный диалог и не только задавали вопросы, но и высказали несколько полезных предложений. Например, по просьбе многих родителей время начала занятий по будням было перенесено с 17:00 на час позже. В конце встречи родители заполнили заявление на вступление детей в «35-й отряд», а самые активные смогли лично пообщаться с Верой Владыкиной.

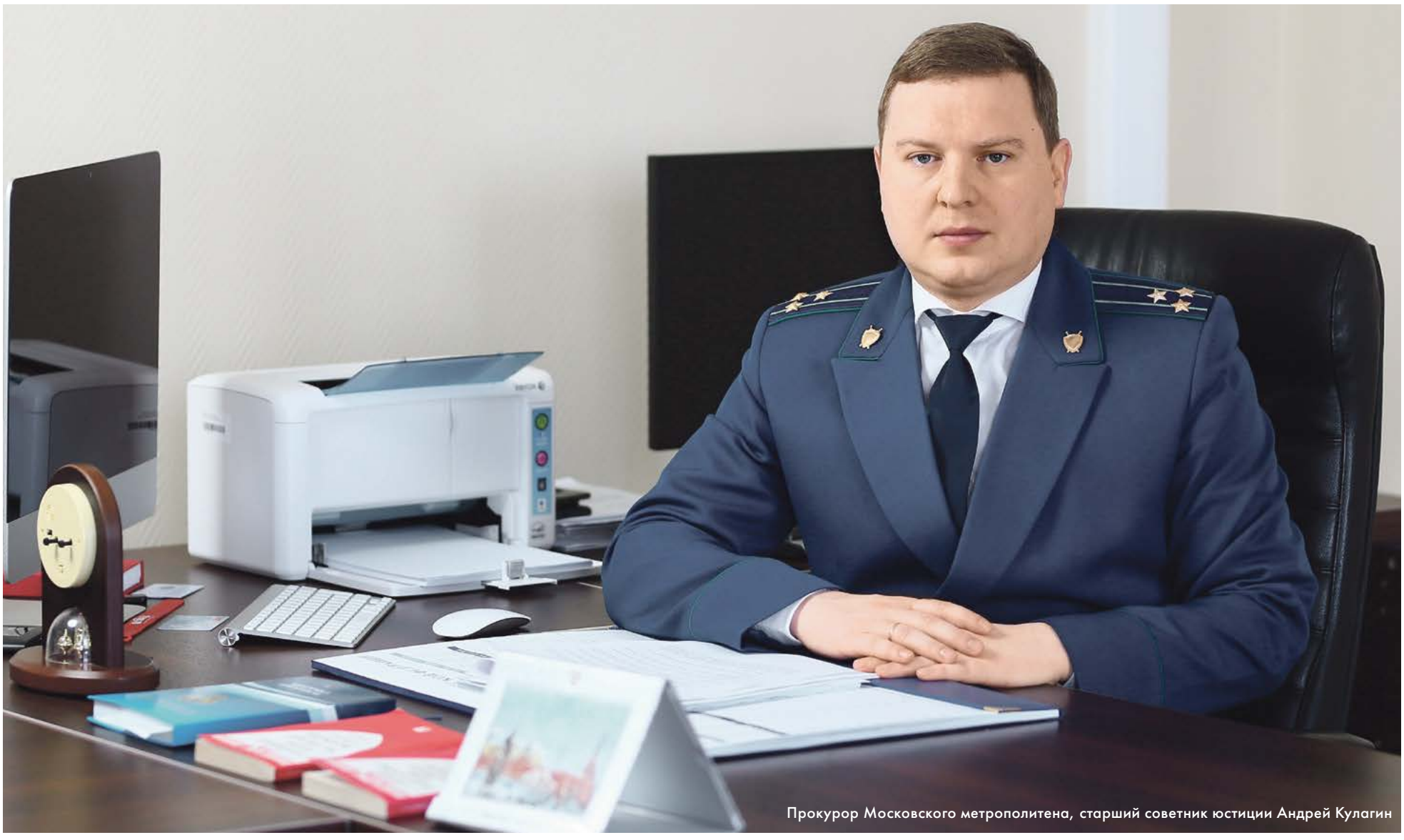
Если у вас есть предложения или вопросы по работе «35-го отряда» — пишите: 35-otryad@mosmetro.ru. Вам обязательно ответят!

ПРОГРАММА КЛУБА ЛИЧНОСТНОГО И ПРОФЕССИОНАЛЬНОГО РАЗВИТИЯ «35-Й ОТРЯД»

Блок личностного развития
Развитие личности, работа над коммуникациями, лидерскими и организаторскими навыками, совершенствование умений работы в команде, управление временем, прививание любви к родному городу и стране.

Блок профессионального развития
Развитие профессиональных навыков по специализации, полученной в соответствии с заключением индивидуальной профориентационной диагностики, которая позволит развивать качества, подходящие для выбранной специализации.

Боремся с коррупцией



Прокурор Московского метрополитена, старший советник юстиции Андрей Кулагин

Федеральным законом от 25.12.2008 № 273-ФЗ «О противодействии коррупции» (далее — Закон) закреплены правовые основы юридической ответственности лиц за коррупционные правонарушения. На вопросы об ответственности за незаконное вознаграждение от имени и в интересах юридического лица отвечает прокурор Московского метрополитена, старший советник юстиции Андрей Кулагин.

В соответствии со статьей 13 Закона граждане Российской Федерации, иностранные граждане и лица без гражданства за совершение коррупционных правонарушений несут уголовную, административную, гражданско-правовую и дисциплинарную ответственность в соответствии с законодательством Российской Федерации.

Уголовная ответственность за совершение коррупционных преступлений предусмотрена соответствующими статьями Уголовного кодекса Российской Федерации.

Уголовное законодательство предусматривает наказание за коммерческий подкуп, дачу взятки, получение взятки и посредничество во взяточничестве штрафы в размере до 100-кратной суммы коммерческого подкупа или взятки, но не более 500 миллионов рублей, что является основным видом санкции за преступления коррупционной направленности.

Статья 291 УК РФ содержит перечень обстоятельств, требующих освобождения взяткодателей от уголовной ответственности. Лицо может быть освобождено от ответственности, «если оно активно способствовало раскрытию и (или) расследованию преступления».

В части пятой статьи 291.1 УК РФ установлена ответственность за обещание или предложение посредничества во взяточничестве. Санкции, предусмотренные пятой и первой частями статьи 291.1 УК РФ, показывают, что обещание взятки или предложение посредничества во взяточничестве законодательством признаются более опасными, нежели собственно посредничество.

Для повышения эффективности административной ответственности, применяемой в отношении юридических лиц за причастность к коррупции, Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях предусматривает административную ответственность юридических лиц за совершение коррупционного правонарушения (ст. 19.28 КоАП РФ).

Возможность привлечения юридических лиц к ответственности за коррупционные правонарушения установлена ст. 14 Закона, согласно которой в случае, если от имени или в интересах юридического лица осуществляются организация, подготовка и совершение коррупционных правонарушений или правонарушений, создающих условия для совершения коррупционных правонарушений, к юридическому лицу могут быть применены меры ответственности в соответствии с законодательством Российской Федерации.

В соответствии со статьей 19.28 КоАП РФ административная ответственность наступает за незаконные передачу, предложение или обещание от имени или в интересах юридического лица должностному лицу либо лицу, выполняющему управленческие функции

> **Уголовное законодательство предусматривает наказание за коммерческий подкуп, дачу взятки, получение взятки и посредничество во взяточничестве. Штрафы в размере до 100-кратной суммы коммерческого подкупа или взятки, но не более 500 миллионов рублей, что является основным видом санкции за преступления коррупционной направленности**

в коммерческой или иной организации, иностранному должностному лицу либо должностному лицу публичной международной организации денег, ценных бумаг, иного имущества, а равно оказание ему услуг имущественного характера, предоставление имущественных прав за совершение в его интересах лицом либо должностным лицом публичной международной организации действия (бездействие), связанного с занимаемым ими служебным положением.

За совершение указанного административного правонарушения предусмотрен административный штраф для юридических лиц в размере до 3-кратной суммы незаконного вознаграждения, но не менее 1 млн рублей; за те же деяния, совершенные в крупном размере (свыше 1 млн рублей), предусмотрен штраф в размере 30-кратной суммы незаконного вознаграждения, но не менее 20 млн рублей; действия, совершенные в особо крупном размере (свыше 20 млн рублей), — штраф в размере до 100-кратной суммы незаконного вознаграждения, но не менее 100 млн рублей.

Срок давности привлечения к административной ответственности за правонарушение, предусмотренное ст. 19.28 КоАП РФ, составляет шесть лет со дня совершения административного правонарушения.

Возбуждение дел об административном правонарушении, предусмотренном ст. 19.28 КоАП РФ, является исключительной компетенцией прокурора. Иные должностные лица такими полномочиями не наделены.

Необходимо отметить, что в настоящее время сокращен срок уплаты административного штрафа за незаконное вознаграждение от имени юридического лица.

Ранее на юридических лиц, привлеченных к административной ответственности за совершение коррупционного правонарушения, предусмотренного ст. 19.28 Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях (далее — КоАП РФ) — незаконное вознаграждение от имени юридического лица, распространялись общие требования в части исполнения постановления о наложении административного штрафа. Срок оплаты составлял 60 дней.

Вместе с тем Федеральным законом от 03.08.2018 года № 298-ФЗ внесены изменения в главу 32 КоАП РФ, согласно которым существенно сокращены сроки оплаты административного штрафа, назначенного за указанное административное правонарушение.

Согласно требованиям законодательства штраф должен быть уплачен не позднее 7 дней со дня вступления постановления о наложении штрафа в законную силу.

Как метро вышло на лед?

1 декабря – Всероссийский день хоккея. У Московского метрополитена сильная команда. Мы неоднократные обладатели Кубка РОСПРОФЖЕЛа — главного трофея хоккеистов-железнодорожников всей страны. И скоро можем завоевать его снова! Турнир проходит с 3 по 7 декабря в Ярославле. В следующем номере мы сообщим результат, а пока встретились с игроками нашей «ледовой дружины» (до их отъезда за Кубком).

На вопросы отвечают:

Максим Платонов, капитан хоккейной команды метрополитена (Служба технической политики);

Станислав Дудукин, тренер сборной (Административно-хозяйственный центр);

Евгений Дудукин, игрок команды (Служба технической политики).

РОЖДЕНИЕ И КРЕЩЕНИЕ

С чего началось хоккейное движение метрополитена?

Максим Платонов: Точную дату назвать сложно. Года четыре назад любители хоккея попросили ДОРПРОФЖЕЛ арендовать лед. Им пошли навстречу, и начались тренировки. Но катались тогда для себя, в соревнованиях не участвовали.

Евгений Дудукин: А потом было второе рождение. В 2015 году, когда в метро пришел Борис Александрович Кощеев (сейчас главный инженер метрополитена). Он серьезно увлечен хоккеем и решил создать сильную команду. В то время существовал престижный турнир на Кубок РОСПРОФЖЕЛа. Участие в нем должно было стать боевым крещением для метрополитеновцев. Но времени на подготовку было мало.

ЛЕД ТРОНУЛСЯ

Станислав Дудукин: Меня пригласили тренировать команду буквально за месяц до Кубка. С того турнира мы вернулись с неплохим для начала результатом (5-е место из 12 команд) и целью — непременно победить в 2016 году. И сделали это! А в 2017-м подтвердили свой статус чемпионов.

В чем секрет?

Серьезный отбор — это раз. Только за первый год я отсмотрел не менее ста игроков. Второе — еженедельные тренировки на «Локомотиве». Даже после работы, уставшие, парни выходят на лед. А в выходные — игровая практика в любительской лиге. Это три. Еще перед турниром мы обязательно изучаем соперников — ищем и просматриваем записи их игр.

ВЫИГРЫВАЕТ КОМАНДА

Как сегодня формируется сборная?

Мы продолжаем работу по комплектации состава уже на следующий Кубок. Сборная постоянно обновляется, и требования к подготовке спортсменов растут. Ведь мы задали высокую планку.

А кто звезды сегодняшней сборной?

Вопрос некорректный. Побеждает команда! Хотя на каждом турнире кто-то из наших игроков обязательно зарабатывает титул лучшего нападающего, либо защитника, либо вратаря.

И все-таки мир должен знать имена героев.

Назовем тех, кто неоднократно в разные годы брал Кубок. Кроме Максима и Евгения это Алексей Горяйнов («Новогиреево»), Антон Кувизенков («Черкизово»), Андрей Черкашин («Свиблово»), Сергей Симонов («Красная Пресня»), Артем Захаров (Эскалаторная служба), Иван Нуца, Юрий Леуто (Дирекция инфраструктуры), Ярослав Панков («Калужское»)…

Максим: Отдельный респект нашим вратарям Сергею Новикову и Максиму Бынину (Дирекция инфраструктуры). Это особые люди. Стоять под шайбой, летящей со скоростью 150 км/ч… Это требует мужества.

2017 г. Наша сборная с IV Кубком РОСПРОФЖЕЛа

А какие забитые шайбы особо памятны лично вам?

Евгений: Для меня это Кубок РОСПРОФЖЕЛа прошлого года. Полуфинал. Решающая шайба на последней минуте игры. Но забил ее не я, а Максим.

Максим: Да, но Евгений отдал мне передачу. Я только клюшку подставил.

Евгений: И потом… Этого бы не случилось, если бы не Сергей Симонов. Он реализовал штрафной бросок незадолго до этого, сравняв счет.

Максим: Да, но «заработал» этот буллит Иван Нуца.

Все ясно! Выигрывает команда.

И НАПОСЛЕДОК

Кто вас поддерживает?

Максим: Прежде всего, руководитель нашей сборной Борис Александрович. Если он не смог выехать с нами на турнир, то обязательно будет на связи. Большая благодарность ДОРПРОФЖЕЛу и руководству метрополитена! Спасибо семьям, которые за нас болеют, и коллегам, которые находят время прийти на матч! Поддержка с трибун очень важна.

Какие соревнования впереди. Куда зовем болельщиков?

Евгений: Основные турниры — Кубки памяти В. В. Сёмина и РОСПРОФЖЕЛ. А по выходным мы играем на Кубок Москвы в любительской лиге в дивизионе легионеров. Расписание на сайте lhl-77.ru. Приходите!

Кибермашинист из «Замоскворецкого»

Наш человек стал призером турнира правительства Москвы по компьютерным играм.

4 ноября прошел финал виртуального сражения департаментов, префектур и подведомственных учреждений города. Соревновались в четырех дисциплинах. Игроки метрополитена показали себя достойно. Так, в командном Counter-Strike мы вошли в четверку. Но главным нашим героем стал машинист электродепо «Замоскворецкое» Сергей Хандогин, занявший призовое третье место в дисциплине FIFA-19.

«Если честно, — рассказывает Сергей, — сначала я не испытывал амбиций. А когда увидел, на каком высоком уровне организован турнир, подумал, что у меня вообще нет шансов войти в тройку. Тем радостней было убедиться в обратном! В полуфинале, при счете 2:0, я даже начал рассчитывать на серебро. Почувствовав уверенность, я не перешел в оборону, и соперник обескуражил меня ударами с таких позиций, откуда вообще редко бьют. Но третье место — тоже удача, тем более что это был мой первый турнир. Супруга, которая не приветствовала желание участвовать в нем, теперь говорит, что надо попробовать силы и на других чемпионатах. Почему нет? А за этот опыт большой респект организаторам — АО «Электронная Москва» и Департаменту информационных технологий города».

Сергей Хандогин (справа) на турнире «Киберспортивная Москва»

Как у других?

В Московском метрополитене есть практика — направлять работников из кадрового резерва за новым опытом в ведущие предприятия отрасли России. Так, этой осенью было две стажировки — в Санкт-Петербурге и Новочеркасске.

На стажировке в Санкт-Петербурге

СЕНТЯБРЬ
ОБЪЕКТЫ СЕВЕРО-ЗАПАДНОЙ ДИРЕКЦИИ СКОРОСТНОГО СООБЩЕНИЯ. ДЕПО «МЕТАЛЛОСТРОЙ»

Первое, что смотрели наши коллеги, — это условия работы локомотивных бригад, включая обучение, мотивацию, профилактику нарушений и психологическое сопровождение.

Во второй день метрополитеновцы посетили Центр подготовки персонала по обслуживанию высокоскоростных поездов и опробовали тренажеры «Сапсан» и «Ласточка».

По возвращении все оставили отзывы. Многих заинтересовало современное оборудование и автоматизированные системы. У некоторых возникли идеи, что из увиденного полезно применить в метрополитене.

СЛОВО ОЧЕВИДЦУ

Дмитрий Александров, заместитель начальника по эксплуатации электродепо «Солнцево»

— Что у них хорошо?

— Мы увидели немало интересных решений. На площадке созданы три пути для проведения планового сервиса, крупных видов ревизий, в том числе с подъемом подвижного состава, для пусконаладки и высоковольтных испытаний. Депо оснащено «умной инфраструктурой»: созданы четыре рабочих уровня для синхронных работ и одновременного доступа к разным сторонам поезда (крышевому, боковому, подрамному оборудованию состава).

Они сводят к минимуму «человеческий фактор» — за счет автоматизации процессов.

Работники «Металлостроя» периодически проходят обучение в Германии: соответствующие сертификаты получают машинисты электропоездов, машинисты-инструкторы локомотивных бригад, инструкторы производственного обучения, которые передают свой опыт молодым специалистам.

На составы внедряется система контроля за физиологическим состоянием машиниста, система автоведения поезда с комплексом «электронных помощников». Рабочее место машиниста-инструктора также приобрело электронный вид.

А еще удобная инфраструктура: весь комплекс помещений цеха эксплуатации компактно расположен, это и пункты ПРМО, и психологи, и зоны дневного и ночного отдыха, и столовая, и читальный зал, и видеотека и т. д.

— Что у нас лучше?

— Подготовка машинистов. У нас много учебной практики и есть возможность адаптироваться в будущем коллективе. Машинист московского метрополитена проходит обучение в УПЦ не только по профильным программам, но и по программам для ремонтного персонала. В итоге мы получаем специалиста широкого профиля.

Ну и конечно, с Московским метрополитеном с его сумасшедшим темпом движения поездов и объемом пассажироперевозок не сравнится ни один другой.

— Что бы еще хотели посмотреть?

— Например, Петербургский метрополитен. При сильной схожести есть моменты, в которых у них иной, очень интересный опыт.

На стажировке в Новочеркасске

ОКТЯБРЬ
ВСЕРОССИЙСКИЙ НАУЧНО-ИССЛЕДОВАТЕЛЬСКИЙ И ПРОЕКТНО-КОНСТРУКТОРСКИЙ ИНСТИТУТ ЭЛЕКТРОВОЗОСТРОЕНИЯ (ОАО «ВЭЛНИИ»)

Это предприятие отличает тесный сплав науки и практики. Здесь производят подвижной состав — от разработки до серийного выпуска.

Стажеры посетили испытательные центры института на базе Новочеркасского электровозостроительного завода.

Много внимания уделили вопросам из области менеджмента качества и проектно-конструкторской деятельности.

В анкетах после поездки все отметили новизну полученных сведений и применимость многих из них в работе. Полезными будут и новые деловые контакты.

СЛОВО ОЧЕВИДЦУ

Сергей Славнов, заместитель начальника отдела технического развития и сотрудничества Службы технической политики

— Что было особенно интересно?

— Институт обладает собственной инфраструктурой для испытания железнодорожной техники на территории Новочеркасского электровозостроительного завода, который является крупнейшим российским производителем магистральных и промышленных электровозов.

Определенный интерес вызывает организация рабочего пространства — оптимальное размещение персонала в зависимости от выполняемого технологического процесса.

С целью получения доступа к актуализированной конструкторской документации в испытательном центре создан единый ресурс с информацией обо всех производимых моделях подвижного состава.

— Хотите повторить опыт?

— Конечно. Посещение производственных предприятий и профильных научных институтов позволяет знакомиться с передовыми инновационными решениями с целью возможного применения на Московском метрополитене. Причем в Новочеркасске мы увидели не только отечественный опыт. Многое здесь было внедрено французскими коллегами. Например, сокращение бумажного документооборота и создание «бережливого» производства.

ВОПРОСЫ ОРГАНИЗАТОРУ

Марина Бондаренко, ведущий специалист Отдела обучения и развития персонала Службы профориентации, обучения и развития персонала

— Как часты подобные стажировки?

— В этом году в марте была поездка на Тверской вагоностроительный завод, осенью — стажировки в Санкт-Петербург и Новочеркасск, о которых идет речь, и до конца 2018-го планируется стажировка на Октябрьский вагоностроительный завод.

— Как подбирают объекты?

— По наличию передового опыта в интересующих нас направлениях. Причем все планируется заранее: готовится список вопросов, и сама программа стажировки составляется совместно с принимающей стороной.

— Как формируют группы?

— На каждую программу подбираются люди соответствующего профиля (группы однородные). Но это обязательно работники, состоящие в кадровом резерве на руководящие должности. Так что резервисты метрополитена имеют шанс попасть на передовые предприятия транспортной отрасли.

Лучшие работники: октябрь 2018 года

Ренат Багиров, старший мастер ремонтно-строительного участка электродепо «Измайлово».

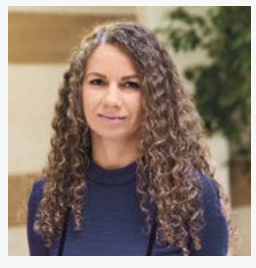
Стаж работы – 8 лет 2 месяца.

Организовал проведение работ по ремонту помещений и сооружений электродепо, а также реконструкции освещения деповского хозяйства.

Юрий Волотов, водитель автомобиля Электромеханической службы Дирекции инфраструктуры.

Стаж работы – 22 года 11 месяцев.

Организовал и провел внеплановые выезды в электродепо «Выхино» и «Калужское» для очистки дренажных линий и прочистки канализационных сетей.

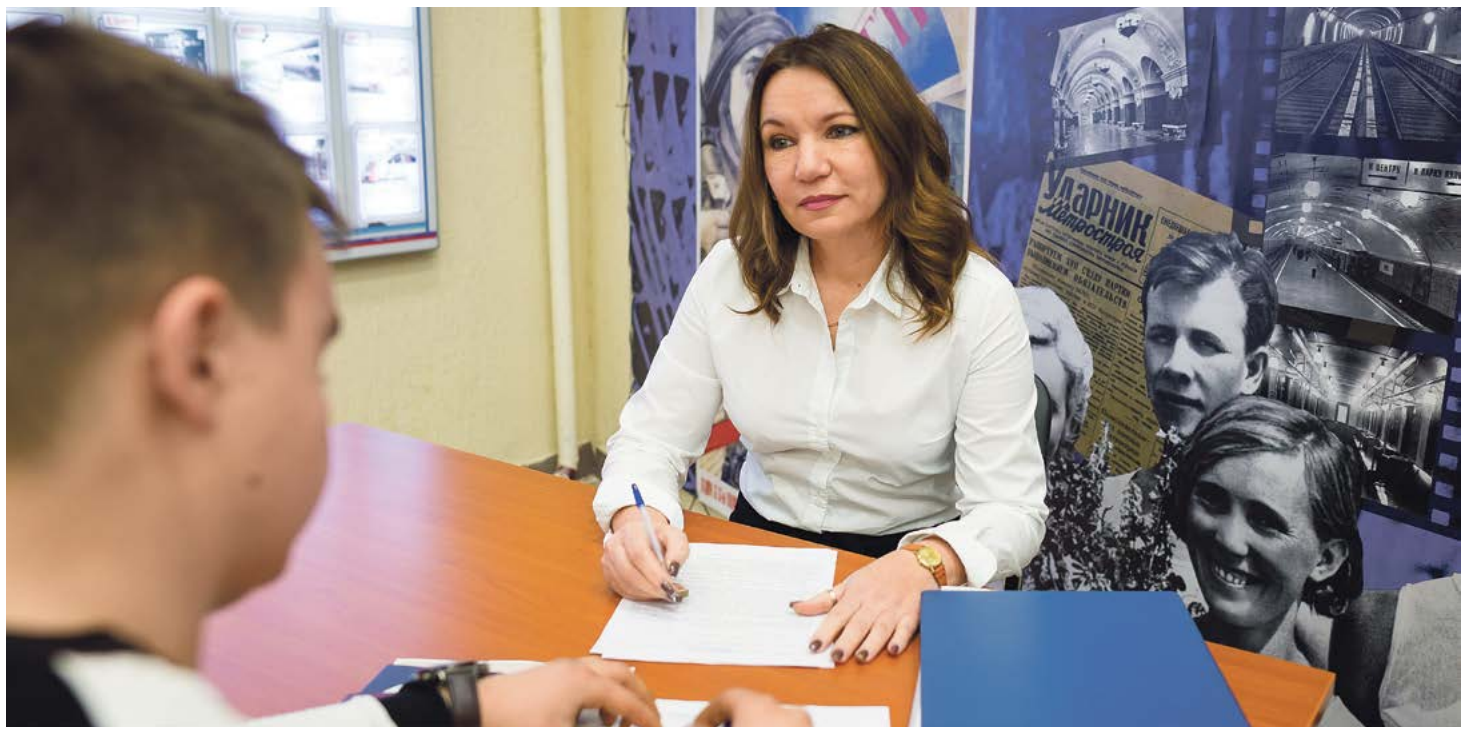


Кира Морейн, начальник Отдела комплексных работ по оформлению земельно-правовых отношений и землепользованию Дирекции строящегося метрополитена. Стаж работы – 5 лет 10 месяцев.

Инициировала работу по внесению изменений в Постановление Правительства Москвы «О совершении порядка установления ставок арендной платы за землю в городе Москве» в целях недопущения нерационального использования бюджетных средств.

Внимание к людям и другие суперспособности

Как проходят будни специалиста по подбору персонала? Чтобы выяснить это, наш корреспондент отправился на один из самых «горячих» участков — в Учебно-производственный центр.



Наталия Ярцева, ведущий специалист по управлению персоналом

УТРО. СРЕДА. УПЦ

— Подскажите, как найти кабинет 219? — спрашиваю в гардеробной.

— Это где подбор машинистов?! Поднимайтесь на второй этаж и сразу поймете, куда идти. Там много людей, не ошибетесь.

Один, два, три… десять посетителей сразу. К главному действующему лицу репортажа — Наталии Ярцевой — не подступиться.

— У вас всегда так? — спрашиваю, улучив момент.

— Сегодня, наоборот, с утра спокойно, — отвечает она. — А это — группа на медицинскую комиссию. Ежедневный процесс. Нужно проводить их в автобус. Вернусь, поговорим.

НЕМНОГО О ЛЮБВИ

Однако беседа откладывается. Пришли новые кандидаты.

— Здравствуйте, Сергей! Вы на тестирование? Пойдемте со мной!

— Иван, как ваши дела? Сейчас я дам вам направления для сбора документов к медкомиссии.

Она помнит их в лицо, знает, кто на каком этапе.

— Память, как у сыщика! Вы ее как-то тренируете?

— Специально — нет. Хватает рабочей практики. И потом, не так сложно запомнить человека, если относиться к нему с вниманием, — отвечает Наталия.

Свидетельствую без пафоса: чтобы работать здесь, нужно любить людей. Многие из нас после одного дня такого интенсивного общения мечтали бы о выходном в одиночестве.

За день через специалиста по подбору персонала в УПЦ проходит до 50 человек. Примерно половина из них — впервые. Остальные — на разных этапах. Заглядывают даже те, кто уже принят на учебу, — что-то уточнить, поделиться успехами. Это только непосредственные контакты, а есть еще звонки.

ОБО ВСЕМ ПО ПОРЯДКУ

Наталия курирует кандидатов в машинисты на всех этапах подбора. Хронология процесса выглядит так:

1. Первичный прием. На этом этапе специалисты по управлению персоналом внимательно проверяют документы.

— Интересно, а каков демографический портрет потенциального машиниста?

— Больше всего молодых — после школы, после армии идут за профессией с гарантированным трудоустройством и растущей зарплатой, — рассказывает Наталия. — Но есть и «взрослые». Заметила, что кандидаты после 35, когда звонят, сразу стараются предупредить о возрасте. Должно быть, столкнулись с негативным опытом на рынке труда: повсюду негласные ограничения. У нас все честно. Я сама «специалист со стажем», а взяли без проблем, смотрели на компетенции.

2. Беседа с инструктором.

— Почти везде, — комментирует Наталия, — проводят первое собеседование и рассказывают о новой должности рекрутеры. Но лучше, когда с профессией знакомит мастер. Он и на любой вопрос ответит, и сразу задаст правильный тон. Такой, чтобы кандидат, придя просто с желанием «найти нормальную работу», проникся гордостью за будущее дело.

БЫТЬ ИЛИ НЕ БЫТЬ

Беседа с инструктором — момент истины в подборе. Именно после нее кандидат чаще всего принимает решение: быть или не быть машинистом. При этом ничего особенного, как будто, не звучит. Но примеры из собственного опыта и сама личность инструктора впечатляют и убеждают.

В день моего визита соискателей консультировал Виктор Смирнов. Более 50 лет общего стажа в метро, путь от слесаря по ремонту подвижного состава до заместителя начальника электродепо по эксплуатации, многолетняя поездная работа… Он знает, что сказать кандидатам и как ответить на их вопросы.

— Виктор Борисович, о чем вас чаще всего спрашивают?

— В основном обсуждаем специфику работы.

— А бывают неожиданные вопросы?

— Один парень спросил: а что будет с машинистами, когда поезда станут самоуправляемыми?

— Что вы ответили?

— В мире есть прецеденты полной автоматизации, но это подходит тем метрополитенам, где большой интервал движения, а у нас он в час пик 90–100 секунд, причем пассажиры хотят успеть в уходящий поезд. При таком интервале система автоведения не обеспечит должную безопасность, и для контроля необходим человек.

— Вы задаете собеседникам встречные вопросы?

— Молодым иногда предлагаю решить простую задачку: за вами 8 вагонов, в каждом по 300 человек. Благополучие скольких пассажиров зависит от вас? Это для серьезного настроя на будущую профессию.

ЧТО ДАЛЬШЕ?

3. Психофизиологическое тестирование.

Потенциальных машинистов проверяют на внимание, реакцию и эмоциональную устойчивость, оценивают склонность к риску, бдительность, чувство скорости и расстояния. По статистике, 30% соискателей отсеиваются на этом этапе. Так было раньше! Ситуация меняется.

ЭКСПЕРТНОЕ МНЕНИЕ

Геннадий Живитченко, заместитель главного врача по психофизиологическому обеспечению: «Недавно введен новый подход к отбору машинистов. Те, кто попал в категорию «не рекомендован», теперь имеют шанс повторить тест через две недели (конечно, при отсутствии у психолога явных сомнений в профпригодности). Те, кто «рекомендован условно», пройдут коррекционную программу по специальным методикам с применением тренажеров. Предполагается, что число рекомендованных соискателей обоснованно увеличится на 10%».

В ноябре представители Медицинской службы метрополитена презентовали методику психофизиологического профотбора на Всероссийской научно-практической конференции «Безопасность движения поездов».

4. Медицинский осмотр. Его результаты известны в тот же день.

Далее — финал: соискатели, прошедшие отбор, становятся учениками. Тут начинается уже другая история. Но для работника подбора этот момент важен. По нему он может оценить свой результат.

ЭКСПЕРТНОЕ МНЕНИЕ

Анна Хлопцева, заместитель начальника отдела «Центр подбора персонала»: «Участок подбора на базе УПЦ открыт сравнительно недавно, в июле. Сегодня это самое популярное место у кандидатов. По статистике последних месяцев, примерно половину от всего количества учащихся по профессии «машинист электропоезда» набирают здесь. Остальное количество обучающихся формируют все вместе взятые электродепо. Сегодня нам удается создать дополнительные группы».

Анна Хлопцева с бывшими кандидатами — нынешними учениками, получившими права помощников машиниста электропоезда

ВОПРОС НАПОСЛЕДОК

— Наталия, сколько времени уходит с момента обращения кандидата до заключения ученического договора?

— Некоторые укладываются в несколько дней. Хотя обстоятельства у людей разные. Кто-то «теряется» надолго. Но мы помним всех своих кандидатов и периодически звоним, чтобы узнать их решение и помочь, если есть готовность работать в метро.

«Метролекторий» возвращается!

Центр профориентации Московского метрополитена в рамках проекта «Метролекторий» запустил новый цикл бесплатных лекций о метрополитене, его истории, развитии, строительстве, культуре, безопасности и многих других аспектах жизни главной транспортной системы Москвы.

Образовательный проект «Метролекторий» стартовал в конце 2016 года. Отлично зарекомендовав себя, проект продолжает развиваться. Спектр обсуждаемых тем в этом сезоне значительно расширится: на площадке Технической библиотеки Московского метрополитена своими знаниями со слушателями поделятся не только работники метро, но и специально приглашенные спикеры. Познавательные лекции будут интересны не только специалистам, но и обычным пассажирам, как взрослым, так и детям.

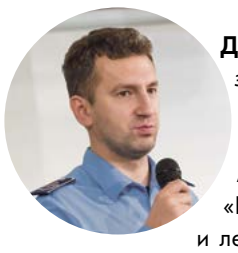
РАСПИСАНИЕ «МЕТРОЛЕКТОРИЯ» (декабрь 2018 г. — январь 2019 г.)

4 декабря (вторник), 12:30

Михаил Люшин — «Сравнительные метрописания: Лондон»

11 декабря (вторник), 12:30

Дмитрий Аксенов — «Мифы и легенды метро»

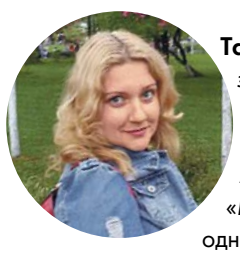


Дмитрий Аксенов, *экскурсовод, сотрудник Музея Московского метрополитена:*

«На лекции «Мифы и легенды метро» будут озвучены малоизвестные исторические факты. Например, о том, что строительство метро в Москве активно продолжалось даже в суровые годы Великой Отечественной войны. Вы узнаете, что многие станции, построенные в то время, были сооружены не по первоначальным проектам и сданы не в полном объеме, а спустя десятилетия некоторые из них существенно изменили свой облик».

18 декабря (вторник), 12:30

Татьяна Голицына — «Как мы строили метро»



Татьяна Голицына, *экскурсовод, сотрудник Музея Московского метрополитена:*

«Московское метро — одно из самых красивых в мире! Строительство нашего метрополитена стало настоящей школой советских инженеров. Как пассажиры, мы обычно видим только красоту станций и часто не задумываемся о том, каким же был процесс строительства, какие усилия были на это затрачены. На лекции «Как устроено метро» мы поговорим о методах строительства, узнаем, что такое проходческий щит и кто его придумал. А также чем отличалось строительство первой линии от современного».

20 декабря (четверг), 19:00

У нас в гостях Государственный музей В. В. Маяковского (спикер и тема лекции будут объявлены дополнительно)

25 декабря (вторник), 12:30

Константин Черкасский — «Ищем Деда Мороза в метро»

22 января (вторник), 12:30

Ольга Бондаренко — «Как в метро Новый год праздновали»

31 января (четверг), 19:00

Александр Попов — «Сравнение Московского и Ленинградского метрополитенов»

Напоминаем, что лекции проходят в Технической библиотеке Московского метрополитена, которая находится на втором ярусе станции «Выставочная» (последний вагон из центра).

Посещение лекций абсолютно бесплатное, но необходимо предварительно записаться по телефону: +7 (499) 321-66-80 или прислать заявку по электронной почте: biblioteka@mosmetro.ru.

А вы знаете, что у нас на станции «Выставочная» работают, пожалуй, самые интересные объекты метрополитена — музей и Центр профориентации! Всем посетителям (в том числе детям работников метро) абсолютно бесплатно рассказывают об истории метрополитена, основных профессиях, катают на настоящем тренажере машиниста и пускают посидеть в настоящую кабину электропоезда! Посмотреть, что же происходит на «Выставочной», можно в социальных сетях Центра профориентации в «Фейсбуке», «ВКонтакте» и «Инстаграме». Введите в поиске «профметро» и подписывайтесь!

В гости к «Ласточкам» и паровозам

Семьдесят участников Общества коллекционеров «Наше метро» в середине ноября побывали с экскурсией на «Станции Подмосковная» — уникальном музейно-производственном комплексе, где рядом располагаются и действующее паровозное депо, и музейная экспозиция.

Фото: Елена Якушева

Коллекционеры посетили исторический станционный комплекс, где несколько лет назад с особой тщательностью была восстановлена оригинальная обстановка начала XX века. Члены Общества «Наше метро» побывали в доме начальника станции и внутри водонапорной башни, посетили вокзал, где увидели зал ожидания с буфетом, почтовое и багажное отделения, кабинет дежурного по станции.

Пожалуй, самой интересной частью экскурсии оказалось посещение веерного паровозного депо, где находятся паровозы, которые по-прежнему трудятся на железной дороге — катают туристов и иногда снимаются в кино.

«СТАНЦИЯ ПОДМОСКОВНАЯ» ЯВЛЯЕТСЯ ЧАСТЬЮ МУЗЕЯ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА МОСКОВСКОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ И ОТЛИЧНО ДОПОЛНЯЕТ ИСТОРИЧЕСКУЮ ЭКСПОЗИЦИЮ НА ПАВЕЛЕЦКОМ ВОКЗАЛЕ И ПЛОЩАДКУ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ ТЕХНИКИ НА РИЖСКОМ ВОКЗАЛЕ.

Кроме этого, экскурсанты заглянули в «гнездо» поездов «Ласточка» — тех самых, что перевозят пассажиров по Московскому центральному кольцу и ряду других маршрутов, — и смогли задать вопросы сотрудникам Дирекции скоростного сообщения ОАО «РЖД».

САЙТ ОКНМ ОБНОВИЛСЯ

Общество коллекционеров «Наше метро» (ОКНМ) было основано группой энтузиастов-коллекционеров 26 января 2017 года. Общество на регулярной основе проводит общие встречи, на которых демонстрируются выставки коллекций членов клуба, проводятся увлекательные лекции и разыгрываются лотереи с ценными призами. Сегодня в Обществе состоят уже более трехсот коллекционеров разнообразного материала по тематике Московского метрополитена.

В начале текущего года появилась официальная интернет-страница Общества, а в начале ноября был представлен новый дизайн сайта. Но обновилось не только оформление — была существенно переработана структура сайта, появилось несколько новых разделов и заработал новый форум.

Оценить новый дизайн, узнать больше о коллекционировании предметов, связанных с метрополитеном, и ознакомиться с условиями вступления в ОКНМ можно на официальном сайте Общества коллекционеров «Наше метро»: www.n-metro.ru.

Интеллектуальный отдых

В пятницу, 16 ноября, в фойе актового зала Управления метрополитена на проспекте Мира собрались работники различных подразделений Дирекции информационно-технологических систем и систем связи (ДИТС), чтобы поиграть в интеллектуальные игры, а заодно и поближе познакомиться с коллегами.

Развитие любого человека зависит, прежде всего, от его опыта, знаний и навыков. А постоянное расширение кругозора способствует всестороннему росту, в том числе и профессиональному. Одним из способов стимулирования и поощрения интеллектуального развития сотрудников служит проведение различных творческих состязаний.

По инициативе Совета молодежи Службы информационных технологий в середине ноября в московском метро прошло интеллектуальное шоу. Проведение игры решили доверить профессионалам, поэтому пригласили организаторов со стороны со своим оборудованием и уже готовой программой. В мультимедийное шоу вошли сразу пять игр: «100 к 1», «Угадай мелодию», «Интуиция», «Где логика?» и «Что? Где? Когда?».

В мероприятии мог принять участие любой работник ДИТС, необходимыми условиями были только умение думать и позитивное настроение. Из пришедших на игру работников Дирекции сформировали четыре команды по 10 человек. После выбора капитана каждой команде было предложено первое задание: придумать себе название. Ребята справились быстро и подошли к вопросу творчески, в итоге придумали своим командам названия: «Комета», «Инфобластер», «Аврал» и «Нон-стоп».

Последовательность игр выбирали поочередно капитаны команд. Первой выпала шоу-игра «Интуиция», в которой надо было угадать фильм, узнать знаменитость и расшифровать название одной из телевизионных передач. В «Угадай мелодию» нужно было постараться узнать, кто украл мелодию у другого композитора, а в «Что? Где? Когда?», по традиции, догадаться, что находится в черном ящике.

В финале оказалась игра «100 к 1», правила которой практически не отличались от оригинальной программы. Перед игрой организаторы даже провели опрос людей, выходящих со станции метро «Проспект Мира». Участники пытались угадать, как люди на улице отвечали на вопросы про самого знаменитого человека с фамилией на букву «М» (никто не ожидал увидеть в этом списке Моцарта, а тем более Муссолини!), про то, чем занимаются студенты на парах, куда уходит муж и без чего не поедет машина.

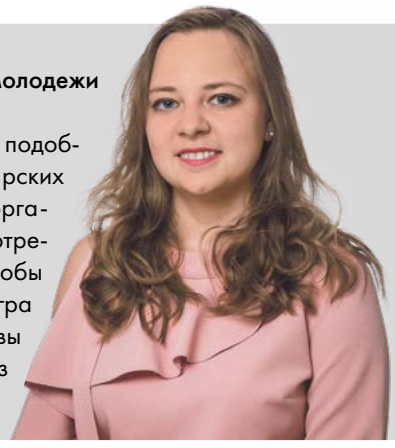
Самым забавным оказался вопрос: «В каких городах России есть метро?». Многие оказались в курсе, что метрополитенов в нашей стране семь, а вот строчек на табло оказалось всего шесть. Казалось бы, простая задача «выкинуть» один город, но никто не ожидал, что люди на улицах забудут именно про… Нижний Новгород.

Все игры прошли в напряженной интеллектуальной борьбе. В итоге больше всего правильных ответов оказалось у команды под названием «Инфобластер», завоевавшей главный приз. Но самой большой наградой для всех в этот вечер оказалось приятное общение и командная игра, еще больше сплотившая работников Дирекции.

Организаторы выражают огромную благодарность председателю первичной профсоюзной организации ДИТС Татьяне Владимировне Левтер за неоценимую помощь в подготовке мероприятия.

Хотите вызвать команду ДИТС на поединок? Пишите в редакцию: gazeta@mosmetro.ru

Анна Небеснюк, председатель Совета молодежи Службы информационных технологий:
«В прошлом году мы уже принимали участие в подобной встрече с коллегами из Службы пассажирских сервисов. Всем очень понравилось, поэтому организовали свою игру. Для начала решили потренироваться внутри своего подразделения, чтобы выявить лучших игроков. Я считаю, что наша игра прошла на достойном уровне, поэтому мы готовы к интеллектуальному сражению с коллегами из других подразделений метрополитена».



Стали первыми зрителями

Ветераны и представители Совета молодежи метрополитена вместе посетили Музей Победы на Поклонной горе. И пришли сюда в особый день.

В день предпремьерного показа. Наши коллеги Александр Максимов и Людмила Хритохина с советским и российским военачальником, генерал-полковником Сергеем Маевым (в центре)

В октябре, накануне выхода в прокат военно-исторической драмы «Несокрушимый», в музее состоялся ее предпоказ.

Перед просмотром зрители встретились со съемочной группой. Режиссер картины Константин Максимов рассказал, что посвятил ее своему деду, сражавшемуся на полях Великой Отечественной и до недавних пор считавшемуся пропавшим без вести.

В основу картины положена реальная история подвига экипажа танка КВ-1. Каждый сидящий в зале хранил в сердце и вспоминал одну из подобных этой, своих, семейных историй. Особая атмосфера музея, неравнодушная публика, общение после показа оставили у всех сильное впечатление. Отзывы о самой киноленте были самые разные. Всегда лучше составить свое мнение — фильм давно в широком доступе.

Вспомним, что в декабре празднуется День воинской славы России. Дата приурочена к переломному моменту битвы под Москвой в 1941 году. Наши ветераны и молодежь всем советуют найти время, чтобы посетить музей на Поклонной.

Три метрополитена Поднебесной. Гонконг

В прошлом номере мы начали рассказ о Гонконгском метрополитене. В ближайших номерах мы продолжим цикл историй о метро Китая: речь пойдет о метросистемах Шанхая и Пекина. Все эти три метросети находятся в топовой десятке рейтинга метрополитенов планеты по общей протяженности линий и годовому пассажиропотоку.

Еще на моменте проектирования были продуманы условия для маломобильных граждан: широкие турникеты, лифты, тактильные панели, специальные пандусы и платформы для посадки и высадки, площадки для инвалидных кресел в вагонах. Билетные автоматы издают определенный сигнал, чтобы их было проще обнаружить слабовидящим пассажирам, все кнопки снабжены шрифтом Брайля, а все действия сопровождаются голосовыми сообщениями. Звуковым сигналом оповещают пассажиров о своем местонахождении и все эскалаторы. Станции, построенные в более ранний период, естественно, были реконструированы и переоснащены.

Почти все переходы между линиями были задуманы кроссплатформенными для упрощения навигации. Тем не менее, если уж переход существует, то он будет очень долгим: чтобы пассажиры не «утомились в дороге», все они оборудованы траволаторами. Заблудиться в гонконгском метро сложно: множество ярких напольных, настенных и потолочных указателей — на китайском и английском — направят к нужному выходу или линии. Даже на движущихся поручнях эскалаторов есть указатели. На огромных дисплеях на каждой станции в перерывах между новостями, кулинарными шоу и прочими развлекательными программами дается максимально полная информация о маршруте: время прибытия поезда, сколько пассажир затратит на поездку, где и на какие линии он может совершить пересадку и т. д. Столь же информативны и многочисленны световые указатели и дисплеи в вагонах, а все остановки дублируются речью на двух языках. Со станций метро не один выход, а несколько, каждый выход обозначен своей буквой латинского алфавита, а под ней обязательно будет монитор или стенд с пояснением, куда данный выход ведет, описанием и фотографиями достопримечательностей, которые находятся наверху. Такое буквенное обозначение, кстати, очень удобно: не надо записывать бесконечные «из стеклянных дверей туда-то и потом сюда-то», достаточно просто запомнить букву выхода и ориентироваться по указателям. Если уж вам удалось потеряться в метро Гонконга, всегда можно смело обращаться к сотрудникам метрополитена: знание английского языка на очень высоком уровне — одно из жестких условий при приеме на работу. С поддержанием высокого уровня клиентского сервиса тут очень строго: за простую жалобу запросто могут уволить.

Что удивительно, несмотря на колоссальный пассажиропоток, в метро Гонконга нет давки и ажиотажа даже в часы пик. Люди не толпятся на платформе, а спокойно выстраиваются в очередь около указателей, отмечающих места посадки. Закон «сначала выходят — потом входят» соблюдается неукоснительно. Когда пассажиров очень много, на платформы выходит специальный человек, который дополнительно управляет посадкой и не допускает хаоса. Стеклянные платформенные ограждения и двери установлены из соображений безопасности пассажиров. Из тех же соображений на каждой ступени полотна эскалаторов есть разметка в виде ступней, говорящая о том, где вы правильно, а главное безопасно, должны стоять.

Еще один приятный момент в гонконгской подземке: отправляясь в аэропорт, вы можете пройти регистрацию на свой рейс прямо на станции метро, там же сдать багаж и продолжать путь на комфортабельном экспрессе с одной лишь ручной кладью. В последнее время на станциях стали устанавливать автоматы по выдаче электронных книг с обширной библиотекой на каждом гаджете; за символическую плату ее можно взять в поездку, а перед выходом сдать в такой же автомат. Часть денег при этом возвращают. Ну, на бесплатном и стабильном Wi-Fi по всей метросети даже не буду акцентировать внимание. А вот что отмечу, так это терминалы на станциях. Очень удобно, когда под рукой нет ни одного мобильного устройства, можно выйти в интернет, проверить почту или просто скоротать время за компьютерной игрой. И, да, пользование терминалами — бесплатное.

Если говорить о парке подвижного состава, стоит выделить тот факт, что гонконгское метро — самое бесшумное в мире. На станциях и в вагонах такая тишина, что можно спокойно, не напрягаясь, разговаривать с собеседником или по телефону. На платформах это достигается в большей степени за счет уже упомянутых стеклянных экранов. Плюс, конечно же, новейшие системы шумоподавления как на самих поездах, так и при прокладке рельсового полотна. На данный момент парк подвижного состава представлен пятью типами поездов самых разных производителей. Старейшие из составов построены на заводе Metro Cammell в Бирмингеме в 1976 году, однако все поезда данного типа прошли настолько полномасштабную модернизацию, что устаревшими их назвать сложно. Также курсируют поезда, изготовленные на заказ на заводах Bombardier Transportation, Mitsubishi Heavy Industries, Changchun Railway Vehicles и Hyundai Rotem. Почему на заказ? Дело в том, что, во-первых, в метросети Гонконга ширина колеи различается от линии к линии, 1432 мм и 1435 мм, а во-вторых, как уже говорилось выше, основным требованием к поездам является высокая пассажировместимость и пропускная способность. Поэтому вагоны на всех линиях (кроме аэроэкспресса в аэропорт и Восточной линии) удлиненного типа и имеют по пять очень широких дверей с каждой стороны. Количество сидячих мест сокращено в пользу стоячих. В среднем скорость движения поездов достигает 140 км/ч.

Отдельного упоминания стоят линии Дисней и Восточная. 3,5-километровая Disneyland Resort Line доставляет пассажиров прямиком в одноименный парк развлечений, с 2005 года занимающий целый остров. Главная особенность линии в том, что по ней поезда — как раз те самые модернизированные составы Metro Cammell — курсируют без машиниста. Пока это единственная полностью автоматизированная линия в метро Гонконга. Дизайн станции Диснейленд и оформление поездов выполнены в тематике парка. В вагонах окна и поручни — в форме головы Микки Мауса, установлены изогнутые мягкие диванчики мультяшной расцветки, а интерьеры украшены статуэтками диснеевских героев.

Восточная линия хоть и включена в метросеть, больше напоминает пригородный экспресс. По ней курсируют поезда повышенной комфортности, стоимость проезда — в два раза выше обычного. Дело в том, что обе конечные станции этой линии находятся на границе с материковым Китаем. Если вы планируете побывать на «большой земле», приготовьте визу и вагон терпения: покинуть станцию можно через небольшой коридор, который заканчивается КПП, где проверяют визы, и там всегда очередь. После проверки надо пройти по другому длинному коридору с «односторонним» движением. Добравшись до выхода, вы окажетесь на территории материкового Китая, недалеко от метро города Шэньчжэнь.

Интересно, что то ли по причине азиатского менталитета, то ли из-за иных приоритетов, но Гонконгский метрополитен, как, кстати, и все китайские, совершенно ничего из себя не представляет с точки зрения архитектуры: простой утилитарный дизайн, все станции однотипны, колонные по конструкции и закрытого типа, и различаются исключительно по цвету. Все художественное оформление сведено к огромному количеству рекламных баннеров, плакатов и плазменных мониторов. Правда, в последние годы в метро Гонконга стали проводить камерные концерты, выставки, представления и презентации. А в дизайне будущих станций, информация о которых просочилась в сеть, MTR планирует использовать фотографии, репродукции известных произведений искусства, а также живые растения.

АННА СУХАНОВА,
ведущий специалист по внешним связям
отдела НТР Службы профориентации, обучения и развития персонала

Хозяин Змеиной горы

Мы уже рассказывали о Петре Козьмиче Фролове, тайном советнике, который построил первую в России чугунную железную дорогу. Отличное по тем временам образование он получил благодаря отцу, который своим трудом и талантом завоевал и высокие должности, и хорошее состояние, давшее, в свою очередь, возможность сыну учиться. Именно о нем, отце, Козьме Дмитриевиче Фролове, мы и расскажем.

ПЕРВЫЕ ШАГИ ПО ГОРАМ

Козьма Фролов родился 29 июня 1726 года в семье простого мастерового Полевского завода на Урале. Семья была бедная, и испокон веку все мужчины в ней занимались тяжелым, изнурительным трудом в рудниках и на заводах. Тогда на Урале все было заточено на добычу и переработку разных руд, в том числе золотых. И даже образование было направлено исключительно в эту сторону. Наш юный герой окончил горнозаводскую школу, где учили в первую очередь механике, минералогии и горному делу. Образование Козьмы дополняли природная любознательность и наблюдательность. Кроме того, перед глазами мальчика все время был непроизводительный ручной труд горных рабочих. Желание сделать этот труд более легким и эффективным повлияло на дальнейшую судьбу юноши.

В 1744 году Фролов окончил школу и сразу же был записан в «рудокопщики» в звании «горного ученика», т. е. подмастерья. Через год его направили «за писаря» (все-таки грамотный) при караване судов, сплавлявших металлы и металлические изделия по рекам Чусовой и Каме. Затем Фролов направлен был на Гумешевский медный рудник, а впоследствии, в 1748 году, участвовал в разведывательной партии, отправленной на поиски свинцовой руды по берегам реки Чусовой.

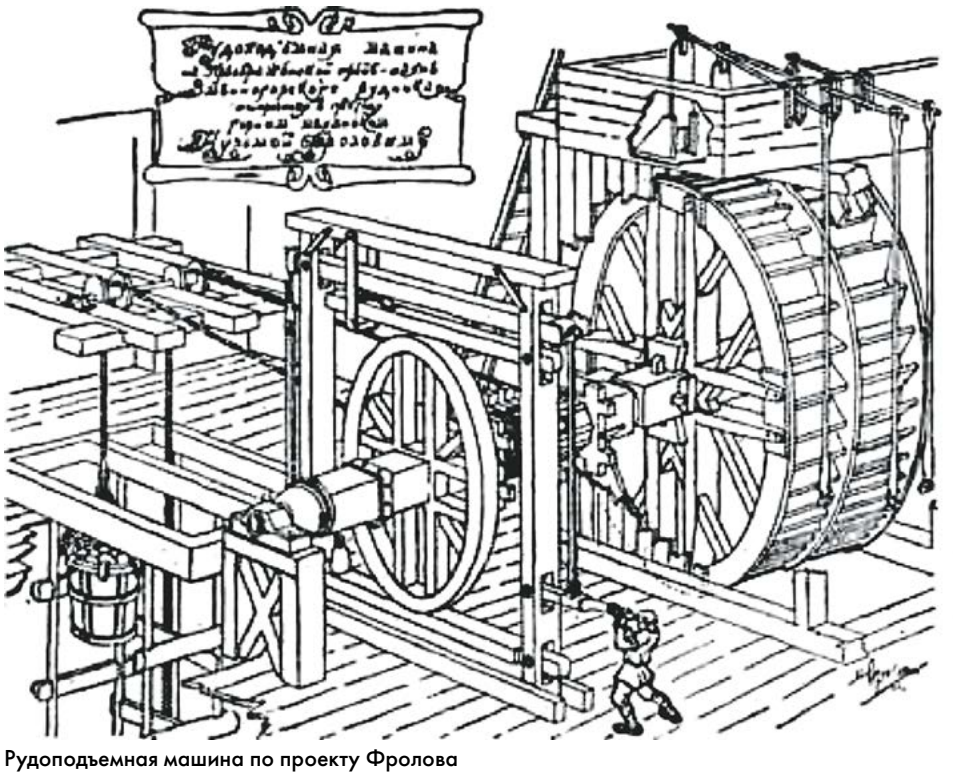
А в 1751 году Козьма Фролов пошел на повышение — стал «берггауэром», то есть мастеровым-горняком. И около 7 лет занимался разведкой различных ископаемых на реках Белой и Яике. И очень хорошо себя зарекомендовал.

И наконец, в 1758 году Фролову было присвоено новое, горное унтер-офицерское звание — «штейгера», а говоря по-русски, горного техника. По распоряжению Берг-коллегии — главного управления казенными горными заводами — его направили на Воицкий рудник в Оленецкой губернии — налаживать различные горные работы, в первую очередь промывку золота. И вот тут начинается новый этап жизни Козьмы Фролова, посвященный конструированию самых разных машин и механизмов для производства горных работ.

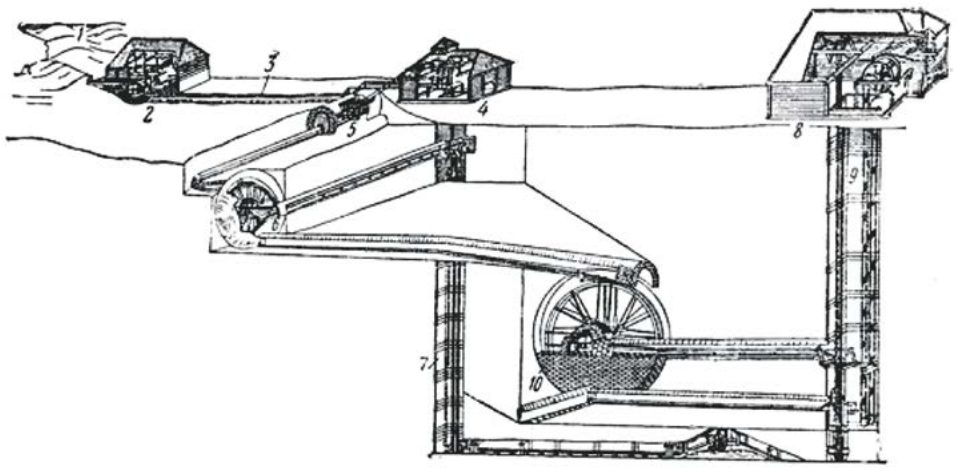
ЗОЛОТО

В 1759 году Фролов был назначен руководителем горных заводов на Березовских золотых промыслах. Высокая должность для простого штейгера. Как раз тут он изобрел и построил совершенно оригинальную золотопромывочную машину, «по собственному изобретению промываленную машину, на которой выплавка производилась гораздо успешнее, с уменьшением противу прежнего более двух третей рабочих и сбережением расходов до 3400 рублей». Заметим, что по тем временам это огромные деньги!

Достижения и таланты горного мастера были замечены начальством, и в 1761 году Фролова назначили на должность управляющего всеми Екатеринбургскими золотыми промыслами. Называлась эта должность тогда «бергмейстер». Однако случился казус: должность эта соответствовала званию майора, а наш герой был всего лишь штейгером, то есть унтер-офицером, и, следовательно, занимал должность не по чину. Тогда начальство направило в Берг-коллегию в Петербург запрос о производстве талантливого мастера хотя бы в низший офицерский чин шихтмейстера. Но, пока коллегия решала этот непростой вопрос (простолюдинам давали офицерские чины, пусть даже горные, крайне неохотно), в судьбе Фролова произошли значительные изменения. Дело в том, что о его достижениях узнали на Алтае…



Рудоподъемная машина по проекту Фролова



Гидросильная установка Козьмы Фролова: 1. Плотина. 2. Пильная мельница. 3. Канал. 4. Здание рудоподъемника Екатерининской шахты. 5. Кунстштат Екатерининской шахты. 6. Кунстштат Екатерининского водоподъемника. 7. Екатерининская шахта. 8. Надшахтный сарай Вознесенской шахты. 9. Вознесенская шахта. 10. Кунстштат Вознесенского рудо-водоподъемника

С УРАЛА НА АЛТАЙ

Алтайские рудники и заводы, известные тогда под названием Колывано-Воскресенских, составляли личную собственность русских царей. Для Колывано-Воскресенских заводов, поставлявших массу золота и серебра, не жалели ничего. Туда посылали лучших специалистов из разных концов империи.

Еще в 1761 году, проезжая через Урал на Алтай, начальник Колывано-Воскресенских заводов А. И. Порошин узнал об необычайных изобретениях екатеринбургского штейгера Фролова. В 1762–1763 годах на Алтае должна была начаться постройка сереброплавильных заводов, и одновременно возникла необходимость строительства новых рудообогатительных заводов на Змеиногорском руднике. Не найдя среди местных горных офицеров людей, способных в корне перестроить работу рудника, Порошин направил предписание казенным Екатеринбургским заводам о высылке в его распоряжение штейгера Козьмы Фролова. Вот тогда-то, желая сохранить хорошего специалиста, Екатеринбургское управление золотыми промыслами и присвоило Фролову звание оберштейгера, одновременно попросив сенат отменить распоряжение Порошина. Тем не менее 3 февраля 1763 года Фролов приехал на Алтай и был направлен на Змеиногорский рудник.

Борьба за владение Фроловым на этом не закончилась, и тяжба между Уралом и Алтаем длилась еще целый год. И в конце концов Алтай победил.

На реке Корбалихе около Змеиногорского рудника Фролов соорудил целую систему похверков — установок для размельчения и промывки серебро- и золотосодержащих руд, а также «для вымывки из отвалов и похэрцов золота». Все устройства, а равно и средства внутризаводского транспорта (грузовые тележки) приводились в действие от одного центрального двигателя — мощного водного колеса — посредством остроумной системы передаточных механизмов.

Таким образом, не только все операции по обогащению руд, но и транспортировка их от одной операции к другой были механизированы.

Деятельность Фролова в эти годы не ограничивалась созданием рудообогатительных и золотопромывочных «фабрик». Он, например, спроектировал пожарную машину, приводимую в действие от водяного колеса, построил часы, приводимые в действие опять-таки водой. Кроме этого, он обучал учеников и учился сам, следя за поступающими на Алтай новинками технической литературы, в том числе трудами Ломоносова.

СЛОНОВОЕ КОЛЕСО

Но особенно прославился Козьма Фролов, когда создал в Змеиногорском руднике огромную «вододействующую» систему. Строительство ее длилось несколько лет, а еще большее время было потрачено на то, чтобы убедить начальство в необходимости этого строительства.

При сооружении разнообразных и сложных механизмов Фролов обнаружил не только замечательное искусство инженера-практика, но и глубокие познания в механике. Найденные чертежи и руководства, непосредственно относящиеся к гигантской подгорной водооткачивающей установке, измеряются квадратными километрами. Их сопровождают сотни письменных инструкций и указаний.

В 1786 году Фролов получил звание обер-бергмейстера, а в 1788-м, в связи с проблемами со здоровьем подал прошение об отставке. Но принята она не была. Более того, в 1790 году Козьма Фролов назначается начальником конторы Колывано-Воскресенских рудников, то есть фактически руководителем всех рудников Алтая. Он оставался на этом посту до 1798 года, пока окончательно не одряхлел и почти ослеп. Только тогда отставка была принята, и то с условием, что в случае необходимости он «требуемое выполнить не оставит». И вот в 1800 году по требованию начальника заводов В. С. Чулкова Фролов, совсем больной, поехал на заседание Горного совета (в Барнаул из Змеиногорска), расхворался еще сильнее и через некоторое время скончался.

Похоронен Козьма Дмитриевич в Барнауле. Сыновья изготовили отцу надгробный памятник с надписью:

«Здесь погребен берг-гауптман и кавалер Козьма Дмитриевич Фролов, родившийся 29 июня 1728 г. и скончавшийся 9 марта 1800 г.

Не вечно все. Прохожий сам тому свидетель.

Нетленны лишь одни заслуги, добродетель…»

АЛЕКСАНДР СПАРБЕР,
ведущий инженер отдела НТР Службы профориентации, обучения и развития персонала

Подземные марки

Серия 1. 1935 г. 4 марки. Строительство первой очереди Московского метрополитена

В тематической филателии особое место занимает предметная тематика, где, помимо популярных тем (живопись, флора, фауна, архитектура и т. д.), существуют не менее интересные и узкоспециализированные темы. Одной из таких интересных тем является «метро».

В советской филателии тематике метро уделялось достаточное внимание, поэтому за весь период существования Почты СССР было выпущено 6 серий, посвященных метро. Помимо выпусков вышесказанных серий, существуют еще и «одиночные» марки из разных серий, которые филателисты тоже относят к данной тематике.

Выпуск серии марок «Строительство первой очереди Московского метрополитена» состоялся задолго до открытия метро — 25 февраля 1935 года. Оформил серию художник Гознака И. Соколов.

На марке номиналом 5 копеек изображен толкающий вагонетку откатчик. За основу рисунка художник взял агитплакат к 17-летию Октябрьской революции. Это самая распространенная марка из этой серии, тираж которой составляет 150 тыс. шт.

Для марки номиналом в 10 копеек Соколов взял за основу одну из графических работ знаменитого архитектора Ивана Георгиевича Таранова под названием «Пролетарской столице — образцовый транспорт». Обратите внимание на то, что на путевой стене изображена перспективная схема Московского метрополитена.

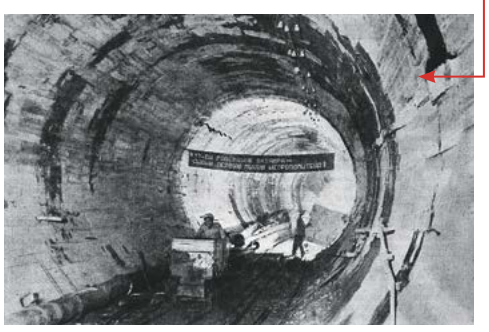
Марка «Поезд в тоннеле метро» номиналом в 15 копеек является самой редкой из этой серии. Небольшой тираж всего в 50 тыс. экземпляров обоснован тем, что такой номинал марок использовался только для международной корреспонденции. В эскиз Ивана Таранова «Станция «Охотный ряд» художник добавил поезд, въезжающий на станцию.

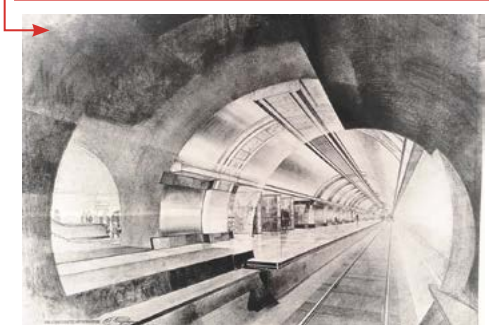
Для марки «Станция метро «Библиотека им. В. И. Ленина» также был использован один из рисунков архитектора Ивана Таранова.

Более подробную информацию о марках и других предметах коллекционирования по теме «метро» можно узнать на сайте: www.n-metro.ru

Продолжение в следующем номере.

АРАМ ГРИГОРЯН, член Общества коллекционеров «Наше метро»





КРОССВОРД

Зима идет, зиме дорогу!

Хоть в городе еще нет сугробов снега, зима уже полноправно заявила о себе. Надевайте теплые носки, варежки и шарфы, наливайте горячий чай и присаживайтесь в уютное кресло — будем разгадывать настоящий зимний кроссворд!

ПО ГОРИЗОНТАЛИ

5. Место для зимнего купания
7. Место, где живут или останавливаются зимой
11. Помогает от зимних простуд
13. Тулуп из овчины по-украински
14. Погодное явление или космический корабль
17. Один из крупных ледников, расположенных вне полярных областей
18. Снасть для зимней ловли рыбы
19. Без топора мост строит
22. Предшественница зимы
26. Скользкий стадион
28. Пушной зверек, зимой белого цвета с черным кончиком хвоста
29. Зимняя причина невыезда машин
31. Теплая зимняя куртка

ПО ВЕРТИКАЛИ

1. Зимой ест, а летом спит, тело теплое, а крови нет
2. Замороженный враг Бэтмена
3. Медицинский обогреватель
4. Снег, дождь, солнце, метель
6. Лакомство снегиря
8. Ледяные скороходы
9. Название волшебного института в «Чародеях»
10. Путешествие на льдине
12. Зимний христианский праздник
15. Шар из снега
16. Греет и кормит медведя во время зимней спячки
20. Посев под снегом
21. Им укрываются зимними ночами
23. Зимняя перестрелка
24. Ценный мех
25. Растет только зимой
27. Сырье для валенок
30. Рождественская новелла «... волхвов» О. Генри
31. Комплект к кружке чая зимой

Ответы кроссворда из предыдущего номера
По вертикали: 1. Черкеска. **3.** Епископ. **5.** Дмитрий. **6.** Часослов. **7.** Изувер. **14.** Жниво. **15.** Казан. **19.** Единение. **21.** Тунгуска. **22.** Острога. **23.** Чанахи. **24.** Ермолка.
По горизонтали: 2. Осетин. **4.** Байдам. **8.** Раввин. **9.** Синеус. **10.** Аул. **11.** Чукча. **12.** Бурят. **13.** Пожарский. **16.** Акын. **17.** Плов. **18.** Присказка. **19.** Ехор. **20.** Якут. **22.** Ополчение. **25.** Алтын. **26.** Самса. **27.** Бай. **28.** Ночное. **29.** Альянс. **30.** Абазин. **31.** Папаха.

Зимняя сказка в «Лесном городке»

Новый год – новые перспективы и возможности!

Благоустроенная парковая территория, величественные сосны и ели, свежий воздух и искрящийся в лучах зимнего солнца белый снег.

Пешие прогулки полезны для тела и души.

Спланируйте поездку на время выходных или продолжительный отдых, чтобы шаг за шагом уйти от серых будней, подумать о будущем, начать год с чистого листа.

Зарядитесь вдохновением, думая о своих мечтах и желаниях, начинайте строить планы. Чтобы вы хотели внести в свой список желаний на 2019 год?

Превратите свою мечту или внезапную идею в реальность!

Зимние каникулы – приятная пора!

Что может доставить больше удовольствия, чем каникулы, проведенные с близкими людьми?

Пусть эти каникулы будут еще веселыми и спортивными – катание на коньках, эстафеты на лыжах, снежные горки. Погреться после зимних развлечений лучше в финской сауне и завершить оздоровительный сеанс в бассейне.

Планируйте свой отдых уже сейчас и воспользуйтесь нашим предложением предварительного бронирования со специальными льготными ценами для сотрудников метрополитена.

Выбор развлечений для предстоящего семейного отдыха на нашем сайте: www.okmetro.ru.

Оздоровительный комплекс Московского метрополитена

Тариф **«Моё метро»**

555 руб сутки*

5 причин отдыхать в **«Лесном городке»**

- Комфортабельные номера
- 3-х разовое питание
- Бассейны и сауны, тренажёрный зал
- Детский отдых и развитие
- Благоустроенная парковая территория с беседками для шашлыка

Бронируйте прямо сейчас!
8 (495) 598-8170
www.okmetro.ru

*Тариф «Моё метро» действует только по будням в период с 1 сентября — по 31 мая для сотрудников метрополитена и членов их семей, а также неработающих пенсионеров метрополитена и членов их семей.

ОБЪЯВЛЕНИЕ

«Моё метро» ищет друзей

Нам нужны добровольцы, готовые честно оценить газету.

Кто такой друг? Тот, кому ты небезразличен, и тот, кто скажет тебе правду. Редакция хочет собрать пул таких неравнодушных читателей, чтобы провести социологическое исследование корпоративного издания — его сильных и слабых сторон, рубрик и тем, жанров и дизайна. Для начала это может быть анкетирование, но в идеале это будет фокус-группа. Мы планируем выбрать удобное для всех время, чтобы встретиться за чаем с печеньем и продуктивно пообщаться о нашей газете.

Тех, кто согласен в этом поучаствовать, просим написать на dialog@mosmetro.ru или в WhatsApp: +7 (965) 252-35-74 и указать свои контакты.

Тема письма: Я друг.

КОМИКС

Случай в бухгалтерии

Всем нам порой не хватает внимательности. Надеемся, наш комикс поможет вам быть собранными и избежать закона бумеранга, который постигал наш герой Слава.

Кстати, а вы знаете, кто из наших бухгалтеров суперпрофессионал? Следите за новостями: в следующем номере мы опубликуем имена победителей конкурса профессионального мастерства.

Газета «Моё метро», декабрь 2018, № 13 (97). **Редакционная коллегия:** Виктор Козловский (председатель редакционной коллегии), Пётр Новиков (главный редактор), Павел Ковалёв, Евгений Тетерин, Елена Юношева, Ольга Посадская, Светлана Стремякова, Ксения Кошман, Артём Худяков.
Фотографии: Дмитрий Иванов, Андрей Свитайло, Максим Рублёв. **Email:** gazeta@mosmetro.ru. **Телефон:** +7 (495) 688-09-81, +7 (965) 252-35-74 (только WhatsApp)
Координаторы проекта: Алексей Литвинов, Елена Кирюхова. **Дизайн и верстка:** Дарья Кричевская. **Иллюстрации:** Андрей и Наталия Снегирёвы, Михаил Заславский, Алексей Межевич. **Корректура:** Елена Горюнова.
Отпечатано в типографии ООО «Типографский комплекс «Девиз», 195027, Санкт-Петербург, ул. Якорная, д. 10, корпус 2, литер А, помещение 44. Тираж 20 000 экз. Заказ № ТД-7344