

ЦИФРА НОМЕРА

до **6%**

Столько составила индексация, которую провели в метрополитене с 1 мая. А ещё мы подсчитали средний годовой размер соцпакета работника метро.

стр. 4-5

ЦИТАТА НОМЕРА

«Инфраструктура центра однозначно будет увеличиваться, и в планах – вторая очередь ЕДЦ, это ещё одно здание рядом».

Андрей Елисеев,
начальник Единого
диспетчерского центра

стр. 7

ХОТИТЕ ЧИТАТЬ КОРПОРАТИВНЫЕ НОВОСТИ ОНЛАЙН?

Подписывайтесь на наши каналы!



Супервайзер станции, водитель трамвая, работник по обслуживанию пути – это лишь малый перечень профессий, которые будут погружены в Национальную систему квалификаций. Над формированием профстандартов трудятся работодатели отрасли.



стр. 6

Развитие в цифрах

30 000 ТОНН РЕЛЬСОВ

ПРОИЗВЕДЁТ ЧЕЛЯБИНСКИЙ
МЕТАЛЛУРГИЧЕСКИЙ КОМБИНАТ
ДЛЯ МОСМЕТРО

Такого количества хватит на более чем 250 км путей — это примерно как общая длина трёх линий метро или расстояние от Москвы до Ярославля.

Благодаря закупке наше предприятие сможет обновить инфраструктуру и тем самым сделать поездки безопаснее. Кроме этого, крупным заказом метро поддерживает отечественный завод и помогает сохранить рабочие места, сообщает Telegram-канал «Дептранс Москвы».

453 МЕТРА

СОСТАВИТ ПРОТЯЖЁННОСТЬ НОВОГО
ПУНКТА ТЕХОСМОТРА

Объект расположили за строящейся станцией «Кленовый бульвар» восточного участка БКЛ. Локация продиктована эксплуатационной схемой совместного функционирования Большого кольца, Солнцевской и Некрасовской линий, на которых курсируют в общей сложности порядка 120 составов в сутки. По данным stroi.mos.ru, открытие планируется в 2023 году.



Строительство электродепо «Южное»

1176 РАБОЧИХ МЕСТ

ПОЯВИТСЯ С ОТКРЫТИЕМ ЭЛЕКТРОДЕПО «ЮЖНОЕ»

Сейчас возводятся отстойно-ремонтный и административно-бытовой корпуса. Общая площадь помещений составит 85 000 кв. метров. Общестроительная готовность депо, которое будет обслуживать Замоскворецкую линию, оценивается в 21%, сообщает stroi.mos.ru.

— Особая традиция —

В ПРЕДДВЕРИИ 9 МАЯ В «СЕВЕРНОМ» ПРОШЁЛ ТОРЖЕСТВЕННЫЙ МИТИНГ,
А В ДЕНЬ ПОБЕДЫ НАШИ КОЛЛЕГИ ПОЗДРАВИЛИ ВЕТЕРАНОВ.

В метрополитене давно сложилась традиция собираться накануне Дня Победы в самом первом электродепо, чтобы вспомнить славные страницы нашей военной истории. В мероприятии приняли участие ветераны войны, труженики тыла, узники концлагерей, руководство Дептранса и метрополитена, профсоюз предприятия, Советы молодёжи и ветеранов метро, а также дети работников из Клуба «35-й отряд».

В 1941 году в армию и ополчение ушла треть работников метро. Оставшиеся усердно труди-

лись. А в 1943-м, накануне битвы на Курской дуге, на деньги метрополитеновцев был построен бронепоезд. В бой он отправился с площадки электродепо «Северное».

Ярким моментом дня стал вынос Красного знамени Государственного комитета обороны. Его вручали предприятиям, добившимся наивысших показателей в военное время. Наш коллектив 12 раз получал переходящее знамя. После Победы эту реликвию вручили метрополитену на постоянное хранение.

А 9 Мая наши коллеги поздравили ветеранов войны, тружеников тыла, узников концлагерей и ветеранов труда метрополитена и вручили им подарки от руководства и профсоюза.



Электродепо
«Северное».
Торжество в честь
Дня Победы



Наши волонтеры приехали к ветеранам с подарками

Следующая станция — «Рижская»

7 МАЯ Пассажиры метро вновь услышали это объявление. Станция была закрыта на капитальный ремонт более 1,5 лет.

Было



Стало



Теперь на «Рижской» четыре эскалатора вместо трёх. Они на 30% вместительнее, безопаснее и потребляют меньше энергии

Реконструкция «Рижской» состоялась спустя 64 года после её открытия. Сотрудники метрополитена проделали большую и кропотливую работу, которая шла под контролем Департамента культурного наследия Москвы.

Главным вызовом стала замена устаревших эскалаторов. «Специалистам пришлось практически заново выполнить гидроизоляцию 100-метрового эскалаторного хода. И только после этого можно было приступить к монтажу новых машин российского производства», – написал в своём блоге мэр Москвы Сергей Собянин.

Для балюстрады новых эскалаторов воссоздали декоративные решётки громкоговорящего оповещения, отреставрировали 42 светильника, по историческим чертежам дополнительно изготовили 21 торшер. Также на станции восстановили 19 деревянных дверей,

лепной декор. Полностью заменили коммуникации, напольное покрытие и облицовку стен, отремонтировали кассы.

Кроме того, «Рижская» стала первой станцией метро, где обновили все турникеты. Их семь, и каждый принимает банковские карты. «Мы продолжаем внедрять высокотехнологичное отечественное оборудование в транспортную инфраструктуру. В этом году оснастим все турникеты в метро для приёма банковских карт, также планируем обновить оборудование на МЦК», – рассказал Максим Ликсутов, руководитель Департамента транспорта и развития дорожно-транспортной инфраструктуры города Москвы.

К 2027 году «Рижская» соединит Калужско-Рижскую и Большую кольцевую линии метро, три диаметра МЦД и Рижский вокзал. Это будет один из крупнейших транспортно-пересадочных узлов столицы.



Гранит для напольного покрытия привезли с месторождений Ленинградской области и Башкортостана

Новая реальность

В УЧЕБНОМ ЦЕНТРЕ СЛУЖБЫ БЕЗОПАСНОСТИ МЕТРОПОЛИТЕНА ПОСТРОИЛИ МАКЕТ ТОННЕЛЯ.



Спроектировали и построили стенд преподаватель II категории Андрей Андриенко и комендант Учебного центра Евгений Маричев

Идея создания стенда для изучения программы правил прохода и нахождения в тоннелях и мер безопасности работающих принадлежит начальнику Учебного центра СБ Нариману Акманову. Подобное сооружение он увидел на форуме транспортной безопасности в Нижнем Новгороде. Себе сделали ещё лучше.

В электродепо «Братеево», где базируется Учебный центр, нашли нужные материалы – дерево для каркаса, оцинкованные листы, краска, резина. Строили своими силами. Двухметровый макет получился максимально реалистичный. Воссозданы все детали: путевка, кронштейны с кабелем, светильники со щитами, телефон тоннельной связи, видеокамеры. Баннер с изображением поезда даёт полное ощущение глубины тоннеля.

Новый макет опробовали и включили в образовательную программу Службы безопасности. Практиковаться стало проще.

Из чего состоит **СОЦИАЛЬНЫЙ ПАКЕТ**

ТОП-10 ЛЬГОТ ПО КОЛЛЕКТИВНОМУ ДОГОВОРУ МОСКОВСКОГО МЕТРОПОЛИТЕНА 2021–2023 ГГ.

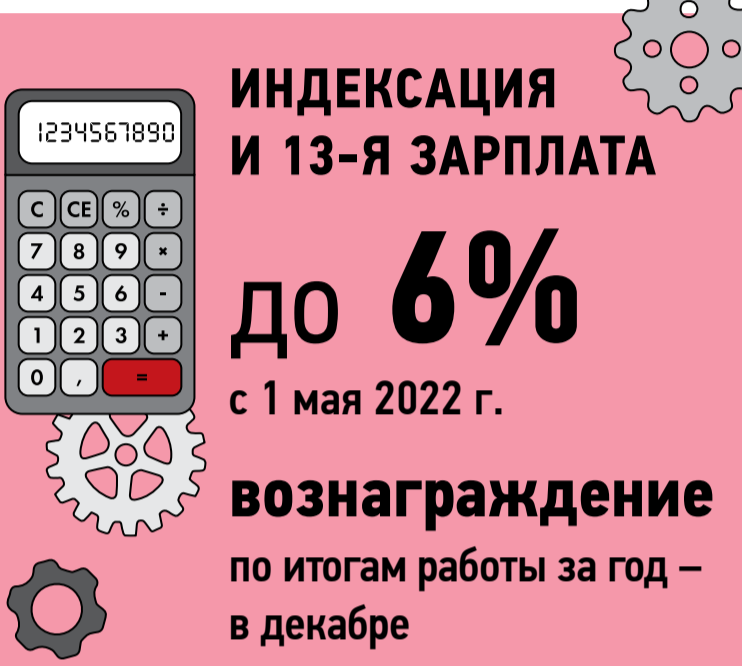


ИНДЕКСАЦИЯ И 13-Я ЗАРПЛАТА

до 6%

с 1 мая 2022 г.

вознаграждение
по итогам работы за год –
в декабре



**ЕЖЕГОДНЫЙ ДОПОЛНИТЕЛЬНЫЙ
ОПЛАЧИВАЕМЫЙ ОТПУСК**

7–14 дней
– за вредные/опасные условия труда
и сокращенная продолжительность рабочего времени

2–6 дней
после 2 лет непрерывной работы



ЗА ВЫСЛУГУ ЛЕТ

**ДОПЛАТА
ЗА СТАЖ**

премия

при получении знака
«Ветеран труда метрополитена»
min оклад рабочего с повременной
оплатой труда



ПЕНСИОНЕРАМ

выплата при уходе
на пенсию впервые

**от 0,5
до 6**
среднемесячных
заработков

+25% при наличии
определенного вида наград



РОДИТЕЛЯМ

16 000 ₺
при рождении/усыновлении ребёнка

5 000 ₺
ежемесячно в отпуске по уходу за ребёнком
от 1,5 до 3 лет

**летние оздоровительные
лагеря** для детей с 6 до 15 лет




**В РАЗНЫХ ЖИЗНЕННЫХ
СИТУАЦИЯХ**

от 3 000 ₺
материальная помощь работникам
и неработающим ветеранам труда
метрополитена

16 000 и 8 000 ₺
на погребение умершего работника
и неработающего пенсионера

компенсации
при несчастных случаях на производстве
и профессиональных заболеваниях



работника метро

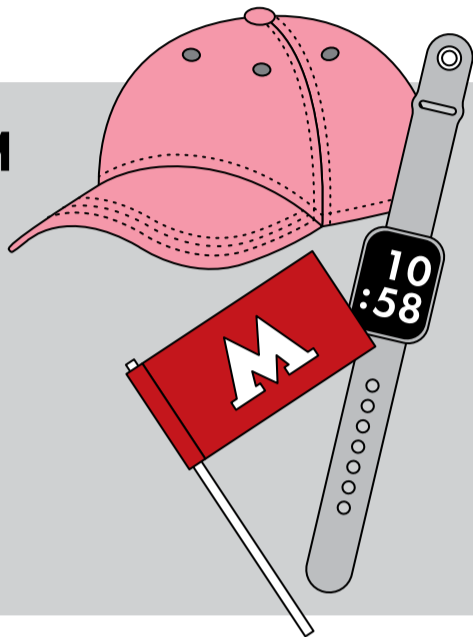
МОЛОДЫМ СПЕЦИАЛИСТАМ

5 000 ₽

в возрасте до 25 лет с профобразованием по аккредитованным государством программам при первом трудоустройстве по специальности в течение 3 месяцев после учёбы

от 3 min окладов

рабочего с повременной оплатой труда работнику-призывнику при возвращении в метро не позднее чем через 3 месяца после службы



НА УЧЁБУ

стипендии

учащимся
Корпоративного
университета

оплата

времени переподготовки
и повышения
квалификации

ВОЗМОЖНОСТИ

целевого обучения и др.



НА ТРАНСПОРТ

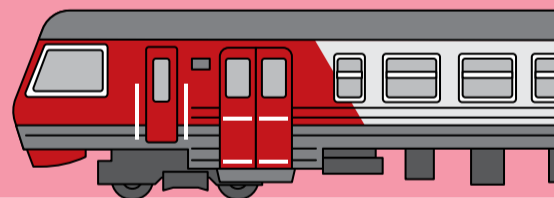
от 3 000 ₽

в зависимости от вида наград

ежегодно при уходе в отпуск

возмещение проезда

пригородным сообщением
от дома до работы и обратно
по Москве и области



ОТДЫХ И ВОССТАНОВЛЕНИЕ

льготный тариф

в Оздоровительном комплексе
метрополитена

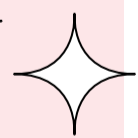
санаторно-курортное лечение

за работу во вредных/опасных
условиях труда

спецпитание

локомотивным бригадам и донорам

спортивно-массовые мероприятия



М

153 000 ₽

в среднем
на работника
в год



Подробнее о
льготах – в
Коллективном
договоре. Текст
документа – на
сайте профсоюза
метрополитена

Инструменты развития потенциала

КАЖДЫЙ ЛИ СОТРУДНИК ИМЕЕТ
ПОТЕНЦИАЛ И КАК ЕГО РАЗВИТЬ?
ОБ ЭТОМ РАССКАЗАЛИ СПЕЦИАЛИСТЫ
СЕКТОРА РАЗВИТИЯ КОМПЕТЕНЦИЙ
В КОЛОНКЕ «РУКОВОДИТЕЛЯМИ
СТАНОВЯТСЯ».

За последние 10–15 лет мир профессий пережил кардинальную трансформацию: организации усложнились, а требования к экспертам и специалистам поменялись. Говоря о потенциале как о комплексе качеств, возможностей и внутренних сил, эксперты задались вопросом о наличии потенциала у сотрудников и способах его развития.

Предвосхищая сомнения, отвечаем: да, у каждого человека есть потенциал. И вопрос скорее не в наличии, а объёме. И снова хорошие новости: потенциал можно развивать и увеличивать. Вопрос только в желании и условиях.

Когда в команду приходит сотрудник с низким потенциалом, скажем так, «размером с зёрнышко», достаточно поместить это «зёрнышко» в нужную «почву» – корпоративную культуру, учебную группу, команду по интересам, – и оно начнёт прорастать, его потенциал увеличится, а организация обретёт лояльного и результативного работника.

Если говорить о конкретных инструментах развития потенциала, то их существует безграничное множество: начиная со старых добрых книг и статей, заканчивая встроенными в рабочий процесс обучающими сессиями. Задача инструментов развития – не только дать новые знания, но и помочь увидеть положение дел, дать сотруднику ресурс изменения.

Эксперты по развитию выступают скульпторами, которые любят, ценят и уважают каждое творение. Неважно, из какого материала произведение создано. Скульптор берёт заготовку, смотрит на неё и понимает, какие смыслы внутри таятся! А дальше, как говорил Микеланджело, «отсекаем всё лишнее». Да-да, лишнее. Скульптор не удаляет ценное – то, что требуется будущему творению, чтобы проявить уникальность, стать этим незабываемым и неповторимым произведением искусства!

Наши корпоративные коучи и тренеры – профессиональные «скульпторы», которые помогут раскрыть потенциал. Если вы чувствуете, что готовы развиваться, но не знаете, как сделать первый шаг, начните с прочтения книги Робина Шарма «Святой, сёрфингист и директор» и приходите на открытые тренинги по темам «Коммуникации с коллегами» и «Стрессоустойчивость».

СТАТЬ УЧАСТНИКОМ ПРОСТО.
ОТПРАВЬТЕ ЗАЯВКУ НА ПОЧТУ
DEGTYAREVA-EA@MOSMETRO.RU

В ПИСЬМЕ УКАЖИТЕ:
– НАЗВАНИЕ ТРЕНИНГА
– ФИО
– ДОЛЖНОСТЬ
– ПОДРАЗДЕЛЕНИЕ
– КОНТАКТНЫЙ ТЕЛЕФОН

КОЛИЧЕСТВО МЕСТ ОГРАНИЧЕНО.

Максим МАКОВИК,
бизнес-тренер Корпоративного университета
Транспортного комплекса Москвы

К
а
д
р
о
в
ы
йВ
о
п
р
о
с

Вместе к новым стандартам

В ДЕКАБРЕ 2021 ГОДА СОЗДАНА АССОЦИАЦИЯ РАБОТОДАТЕЛЕЙ ВНЕУЛИЧНОГО ТРАНСПОРТА РОССИИ. ДЛЯ ЧЕГО ОБЪЕДИНИЛИСЬ ПРЕДПРИЯТИЯ ОТРАСЛИ – РАССКАЗЫВАЕМ.

Объединение работодателей – социально ориентированная некоммерческая организация. Здесь мнения и предложения формируются в единую концепцию. Так лоббирование интересов на федеральном уровне становится более эффективным, ведь инициатива исходит не от одного предприятия, а всей отрасли сразу. В область интересов объединения входят социально-трудовые и связанные с ними экономические отношения, в том числе профессиональное образование, охрана здоровья работников, содействие занятости населения.

Ассоциация позволит сделать успешные практики общепринятыми. К примеру, Московский метрополитен является визионером и абсолютным лидером в области профориентации. Клуб для детей работников «35-й отряд», музей метро, студенческий отряд и другие проекты могут быть реализованы в каждом метрополитене России. Если есть запрос, желание и готовность развивать интересный, востребованный отраслью проект, преградой для его внедрения становится недостаток финансирования, с которым часто сталкиваются регионы. Но, объединив усилия, можно получить финансирование в рамках Национального проекта и масштабировать кейс на предприятия внеуличного транспорта и смежных отраслей промышленности по всей стране.

Что ещё? Законотворчество. Объединение работодателей в целях устойчивого развития предприятий отрасли наделено полномочиями вносить предложения о принятии новых законов и актуализации действующих нормативных актов. Примером может служить законодательная инициатива Петербургского метрополитена. Коллеги подняли вопрос об отсутствии в ст. 32 Федерального закона №123-ФЗ «Технический регламент о требованиях пожарной безопасности» метрополитенов, а значит, им нельзя присвоить класс функциональной опасности. Это ведёт к двойным стандартам: надзорные органы относят станции метро к общественным зданиям, а Минстрой – к производственным. Совместные действия в рамках Ассоциации призваны исключить такие несовершенства нормативно-правовой базы.



Работники пассажирских сервисов метрополитена одними из первых получили профстандарт

Дополнительно объединение ставит перед собой задачи по развитию национальной системы квалификаций. Для этого на базе Ассоциации создан Совет по профессиональным квалификациям городского пассажирского транспорта (СПК). На сегодняшний день в него входят представители из Москвы, Санкт-Петербурга, Новосибирска, Екатеринбурга, Нижнего Новгорода, Самары, Казани, Ростова-на-Дону, Краснодара, Омска, Симферополя, Курска и других городов.

Теперь государственные образовательные стандарты будут формироваться на основе требований, прописанных в профстандарте – федеральном нормативном акте. За СПК закреплены функции описания квалификации, проведения профессионально-общественной аккредитации образовательных программ и оценки качества подготовки выпускников.



Павел Ковалёв,
президент Ассоциации работодателей внеуличного транспорта России,
председатель Совета по профессиональным квалификациям городского пассажирского транспорта

Единые квалификационные требования для каждой профессии нужны прежде всего для того, чтобы устранить пропасть между системой образования и потребностью отрасли. Сейчас выпускники совершенно не готовы к реальной работе, поэтому мы вынуждены восполнять пробелы – создавать собственные учебные центры, внедрять системы наставничества и адаптации, хотя государство в полной мере обеспечивает финансированием вузы и колледжи.

В реестр профстандартов уже внесены «Супервайзер станции метрополитена», «Работник пассажирских сервисов метрополитена» и «Работник по комплексному обслуживанию специальных устройств метрополитена». На 2023–2024 годы запланирована регистрация порядка 30 профессиональных стандартов. Среди них «Работник по обслуживанию тоннелей метрополитена», «Водитель трамвая», «Работник по обеспечению транспортной безопасности на метрополитене». Ознакомиться с уже принятыми профстандартами можно на сайте Реестра независимой оценки квалификаций nok-nark.ru.

Алина КОЛЕСНИКОВА

КОМУ НУЖНЫ ПРОФСТАНДАРТЫ?

РАБОТОДАТЕЛЯМ, ЧТОБЫ

- структурировать профессиональную деятельность работников
- организовать обучение и оценку
- развить систему мотивации
- улучшить отраслевые стандарты качества

РАБОТНИКАМ, ЧТОБЫ

- понять, какие знания и умения необходимы для их профессии или должности
- определить свой уровень и развить компетенции
- получить дополнительное образование
- спланировать пути карьерного роста

ОБРАЗОВАТЕЛЬНЫМ ОРГАНИЗАЦИЯМ, ЧТОБЫ

- сформировать и актуализировать образовательные стандарты
- сократить разрыв между знаниями, которые они дают, и компетенциями, которые реально востребованы рынком труда
- подготовить высококвалифицированные кадры для отрасли

Всё – для клиентоориентированного сервиса

ЕДИНЫЙ ДИСПЕТЧЕРСКИЙ ЦЕНТР ВОЗГЛАВИЛ АНДРЕЙ ЕЛИСЕЕВ. ОН РАССКАЗАЛ О ПЕРСПЕКТИВНЫХ ПРОЕКТАХ В САМОЙ ИННОВАЦИОННОЙ СТРУКТУРЕ МОСМЕТРО.

Н
а
з
н
а
ч
е
н
и
е

– Чем Вас привлёк метрополитен?

– Скажу искренне: динамичным развитием. Для меня важно работать в значимой компании, в которой виден результат и где твой опыт может пригодиться. Кроме того, в мосметро работают люди, уже знакомые мне по прежней работе и близкие по духу. Конкретно ЕДЦ задаёт темп всему сервису предприятия.

– Какая задача наиболее актуальна сейчас?

– В ЕДЦ заложена правильная концепция. Моя задача – сделать так, чтобы всё работало. При всей динамичности московского транспорта и метрополитена следует ускорить перевод стандартных функций от человеческого фактора в цифровизацию. Естественно, алгоритмы пишет человек, но при этом важна скорость принятия решений и оперативность подсчётов, вся эта быстрота...

– Готовы ли работники учиться новому?

– Мне кажется, людям в ЕДЦ интересно с точки зрения обмена опытом, потому что сюда переходят лучшие специалисты служб. Фильтр – это результаты их предыдущей деятельности.

Действующие руководители уже пересмотрели своё отношение к результативности, и новых управленцев я подбираю с прицелом на то, чтобы они действительно хотели сделать что-то лучше. Потому что сейчас мы создаём задел на будущее.

– На опыт каких организаций можно ориентироваться в плане диспетчерской работы? Верно ли, что у ЕДЦ нет аналогов в мире?

– Я посетил более 30 стран по работе. Были производства, где я видел нечто подобное, но не в таком масштабе.



Андрей Елисеев в своём кабинете

– ЕДЦ влияет на уровень клиентоориентированности?

– Конечно, и уже скоро положительная динамика будет всё заметнее для пассажиров метрополитена и входящих в него структур. Приведу пример. На трамвайных остановках есть расписание, но оно составлено без учёта пиковых нагрузок, в итоге движение отклоняется от графика. Сейчас разрабатывается проект, когда автоматически будет определяться, сколько человек ждут на той или иной остановке, критично это или нет. И это не оператор на мониторе посчитает пассажиров, а с улицы поступит сигнал, нужно ли повысить скорость транспорта или вывести дополнительные составы на линию. Принятие таких решений должно аккумулироваться в ЕДЦ. Это и есть клиентоориентированный сервис. У нас для этого есть всё необходимое – инфраструктура, транспорт, смежные специалисты.

– То есть это новый локальный проект для Трамвайного управления?

– Да, трамваям уделяем много внимания. С точки зрения автоматизации мне важно, чтобы была задействована вся структура. Допустим, на линии встал трамвай. Что мы делаем? Уже запущена система оповещения руководителей всех служб на телефон – что произошло и как изменилась схема движения. В сообщении конкретизируются все остановки, которые подверглись нарушению сервиса, и высвечивается алгоритм действий, предложенный диспетчеру. Таким образом, процесс решения проблемы видят все, руководителям не нужно звонить и давать распоряжения.

– Какие проекты вы обсуждаете с властями столицы?

– Я опять скажу о трамваях. Мы налаживаем сотрудничество с ГИБДД. Совместно обрабатываем наиболее быстрые пути выхода из ДТП. Это особенно важно, потому что любое трамвайное происшествие буквально парализует движение района. У нас постоянная связь с ситуационным центром ГИБДД по округам города. Кроме этого, мы анализируем историю и статистику и определяем наиболее проблемные участки движения.

– ЕДЦ оптимизирует какие-либо процессы в метро?

– Мы запустили систему отслеживания нарушений работы служб метро и того, как проблемы отрабатываются. Аккумулируем и анализируем отчёты служб. По итогам они получают оценки своих руководителей. Мне кажется, это такой хороший информационный лифт, который позволяет озвучить свои потребности непосредственно высшему руководству и получить быстрый ответ.

– Хватит ли мощностей ЕДЦ для обработки информации растущего Транспортного комплекса?

– У нас есть резервы. Сейчас в коллективе около 800 человек. Инфраструктура центра однозначно будет увеличиваться, и в планах – вторая очередь ЕДЦ, это ещё одно здание рядом.

– Вы смежный руководитель, потому что у служб есть свои начальники. Выработываете с ними общий управленческий подход?

– Я работаю не только с людьми, которые мне подчиняются, а вообще со всеми. Двери моего кабинета открыты любому сотруднику. В этом плане в метрополитене по сравнению с бизнесом проще, потому что задача более очерчена, и результат понятнее.

– Как стать успешным руководителем?

– Нужно упорно трудиться над собой. И руководитель должен быть предсказуем. Это одно из главных качеств. Не то чтобы можно было его «просчитать», нет. Важно, чтобы у начальника была чёткая линия, и подчинённые понимали, что будет оценено хорошо, а что негативно. Я демократичный руководитель на уровне выработки решений и авторитарный, когда решение уже принято.

– Кем Вы хотели стать в детстве?

– У меня было серьёзное увлечение – хоккей, которому помешала травма. Теперь я регулярно тренируюсь в команде метрополитена.

Андрей Елисеев окончил

Нижегородский государственный технический университет по специальности «Оборудование и технология сварочного производства», квалификация – «инженер».

С 1992 года работал на Выксунском металлургическом заводе в составе крупнейшего металлургического предприятия АО «ОМК», основное направление которого – нефте-, газопроводные трубы и железнодорожные колёса. Начиная с рабочих специальностей и впоследствии занимал руководящие должности в сферах развития персонала, производственных технологий и развития производственной системы.

В 2007 году прошёл профессиональную переподготовку в крупнейшей школе бизнеса России – Международном институте менеджмента ЛИНК.

В 2019 году назначен управляющим директором Благовещенского арматурного завода (в составе АО «ОМК»).

С 2021 года начал работу в Московском метрополитене.

Краснопресненское – это в Строгине

25 МАЯ САМОЕ СОВРЕМЕННОЕ ТРАМВАЙНОЕ ДЕПО ПРАЗДНУЕТ ЮБИЛЕЙ – 20 ЛЕТ НА НОВОМ МЕСТЕ.



Краснопресненское трамвайное депо. Вид из окон диспетчерской

В этот день в 2002 году коллектив и весь подвижной состав депо переехали на площадку в Строгино. Это было как второе рождение предприятия. Весть о событии облетела СМИ. «Трамвай уехал с Красной Пресни в лучшее депо страны», – сообщали газеты. «Сравнить есть что! – рассказывал корреспондент «Известий». – Патриархальный дворик Пресни, потресканный кирпичный корпус с деревянными воротами – и строгинский гигант».

Краснопресненское стало самым крупным из пяти трамвайных депо столицы и сохраняет этот статус сегодня. Общая территория – более 9 га. Площадь производственных корпусов – 11 000 кв. метров.

Провести нас по депо мы попросили Ивана Баканова. В Краснопресненском он более 20 лет, трудился в разных должностях, в том числе в управленческой команде предприятия, сегодня работает слесарем. Иван Фёдорович видел, как строился объект, и присутствовал на его открытии.

«Когда-то на этой территории был пустырь, – вспоминает он. – Даже хуже: сюда свозили бытовой и строительный

мусор. Я жил в районе Строгино и внимательно следил, как идут работы. В те годы я устроился в Краснопресненское депо – ещё на старую площадку. И ждал открытия новой».

Строители Моспромстроя сдали объект в рекордные сроки. В январе 2001 года они пришли практически на свалку, а в мае 2002-го инновационное депо было готово к работе, и его сотрудникам предстояло перебазировать огромное транспортное предприятие без отрыва от производства.

Иван Фёдорович хорошо запомнил торжественное 25 мая 2002 года. У него был двойной праздник: «Утром подвижной состав вышел из Красной Пресни на городские маршруты, а ночевать трамваи зашли уже сюда, в новый дом. Дата совпала с моим днём рождения. Мне исполнилось тогда 45 лет».

Пересекаем территорию. Внимание привлекает памятный камень. Его привезли со старой площадки, как поясняет мой собеседник, а вот табличка на нём новая. Надпись гласит: «Краснопресненское трамвайное депо основано в 1919 году. Былые традиции и технологии XXI века объединились при создании

нового трамвайного депо в 2002 году». К слову, в Строгине можно увидеть много артефактов из Пресненского трамвайного парка. Во время переезда ценные предметы прошлого решили сохранить. Для них выделили помещение – получился целый музей. Здесь есть макет трамвайной остановки начала XX века, созданный руками талантливых работников. И потрясающее панно во всю стену!



Иван Баканов в депо более 20 лет, участвовал в переезде на новую площадку

Фотограф ММ запечатлел на его фоне нашего проводника.

Не менее прошлого интересно настоящее Краснопресненского. С недавнего времени депо стало туристическим объектом. Здесь начал проводиться экскурсия «Метротур». Посетителям предлагают увидеть самое современное трамвайное депо, а также новейшие трамваи – «Витязь» и «Львёнок».

Начальник депо Иван Видясов возглавил эту площадку несколько месяцев назад – и практически сразу после прихода участвовал в организации первой экскурсии: «Не ожидал, что будет такой интерес. Рассчитывали, что соберём группу человек в 20, а заявок сразу же пришло в три раза больше. Оказалось,

Прибыл новый «Витязь-Москва». Исторически депо отрезано от остальной трамвайной сети города, и вагоны сюда доставляют на огромных автоприцепах



Иван Видясов возглавил Краснопресненское депо незадолго до юбилея, сегодня под его руководством идёт активное обновление парка подвижного состава

что многим интересно, где ночуют трамваи и как устроено депо».

Кстати, в устройстве этого депо есть эксклюзивный момент: оно самое комфортное для работы водителей трамвая. «Здесь продумана система управления стрелочными переводами, чтобы персоналу было легче управлять расстановкой подвижного состава на большой площади, – поясняет начальник депо. – Каждый трамвай оборудован датчиками. Когда он въезжает в депо, оператор видит его у себя на дисплее, выстраивает путь на стоянку и автоматически переводит стрелки. Водителю не надо выходить из кабины».

Сегодня депо проходит новые этапы развития. Активно обновляется и расширяется парк подвижного состава, с увеличением задач растёт штат.

«С 1 мая у нас пять дополнительных выходов на линию, то есть ежедневно депо направляет к пассажирам 86 трамваев, преимущественно – современных. Мы постоянно их получаем». В подтверждение этих слов наш собеседник замечает: «Вот только что пришло сообщение: встречаем ещё три «Витязя»».

История продолжается...



История депо началась в 1909 году, когда рядом с Ваганьковским кладбищем заложили Пресненский трамвайный парк. В 2002 году, в связи со строительством развязки Третьего транспортного кольца и снятием трамвайной линии по Беговой улице, депо перенесли в Строгино. Были планы переименовать его в Строгинское, но по желанию горожан решили оставить историческое название – Краснопресненское.

Ваши данные верны?

РАССКАЗЫВАЕМ, КАК АКТУАЛИЗИРОВАТЬ ИНФОРМАЦИЮ В ТЕЛЕФОННОМ СПРАВОЧНИКЕ, А ТАКЖЕ В УЧЁТНОЙ ЗАПИСИ КОРПОРАТИВНОЙ ЭЛЕКТРОННОЙ ПОЧТЫ МЕТРОПОЛИТЕНА ДЛЯ КОРРЕКТНОГО ОТОБРАЖЕНИЯ В OUTLOOK.

ДЛЯ ТЕХ, У КОГО ЕСТЬ РАБОЧИЕ ТЕЛЕФОНЫ

Актуализировать данные в справочнике лучше сразу всем подразделением, но можно подать индивидуальные заявки.

1 ГОТОВИМ ИНФОРМАЦИЮ О КОНТАКТАХ, КОТОРЫЕ НУЖНО ВНЕСТИ ИЛИ ИСПРАВИТЬ

№ п/п	Местный номер	Абонент	Городской номер	ФИО (полностью)	Адрес размещения
Наименование подразделения					
1.	1-11-11	Наименование должности (например, начальник Службы)	8-499-111-11-11	Иванов Иван Иванович	пр. Мира, 41, стр. 2, каб. 111
Наименование отдела в подразделении					
2.	2-22-22	Наименование должности	8-499-222-22-22	Петров Пётр Петрович	пр. Мира, 41, стр. 2, каб. 112
3.	3-33-33	Наименование должности	местный	Сидоров Сидор Сидорович	пр. Мира, 41, стр. 2, каб. 112

2 НАПРАВЛЯЕМ ПИСЬМО ЧЕРЕЗ СИСТЕМУ ЭДО НА ИМЯ НАЧАЛЬНИКА СЛУЖБЫ СВЯЗИ ДИРЕКЦИИ ИНФОРМАЦИОННО-ТЕХНОЛОГИЧЕСКИХ СИСТЕМ И СИСТЕМ СВЯЗИ

Образец

В связи с произошедшими структурными изменениями и созданием Суперподразделения прошу Вас дать поручение ответственным исполнителям внести правки в телефонный справочник в соответствии с приложением.

3 ЗАПРОС ОБРАБАТЫВАЕТСЯ ПРИМЕРНО ПЯТЬ ДНЕЙ

ДЛЯ ТЕХ, У КОГО ЕСТЬ OUTLOOK

Заявку можно подать как персонально, так и от всего подразделения, например при реструктуризации.

ЕСЛИ ИНДИВИДУАЛЬНО

1 НАПРАВЛЯЕМ ЗАЯВКУ В ТЕХПОДДЕРЖКУ НА ПОЧТУ ITSD@MOSMETRO.RU

- Тема письма: актуализация корпоративной учётной записи
- Описание запроса, сути заявки: внесение изменений в учётную запись
- Фамилия, имя, отчество: ...
- Корпоративный e-mail (ivanov-ii@mosmetro.ru): ...
- IP-адрес подключаемого компьютера (рабочей станции): ...

Вводим обновлённые данные!

- Рабочий адрес (улица и номер дома): ...
- Номер кабинета: ...
- Номер рабочего телефона: ...
- Должность: ...
- Отдел: ...
- Служба/подразделение: ...
- Непосредственный руководитель (ФИО): ...

2 ЗАЯВКА ОБЫЧНО ОБРАБАТЫВАЕТСЯ В ТЕЧЕНИЕ РАБОЧЕГО ДНЯ

ЕСЛИ ТРЕБУЕТСЯ ВНЕСТИ МАССОВОЕ ИЗМЕНЕНИЕ

1 СОБИРАЕМ ИНФОРМАЦИЮ В ОДИН ФАЙЛ EXCEL. ВЫ НАЙДЁТЕ ЕГО ПО АДРЕСУ: \\fs.mosmetro.ru\Московский метрополитен\Общая ММ\образец таблицы учетных данных пользователей ММ

ВАЖНО! При заполнении таблицы НЕ допускается объединение ячеек. Каждый атрибут должен занимать ОДНУ ячейку. Таблицы, в которых не соблюдается вышеуказанное требование, приниматься к обработке не будут.

Информация о сотрудниках Наименование подразделения

Фамилия	Имя	Отчество	Оргструктура				Расположение		Контакты		
			Подразделение метрополитена (служба, обособленное подразделение, филиал и т.д.)	Отдел или сектор	Должность	Вышестоящий руководитель	Адрес	Номер кабинета	Городской	Местный	Эл. почта (пустое, если нет)
Иванов	Иван	Иванович	Наименование подразделения	Название отдела, сектора и т.п.	Наименование должности	Фамилия, имя, отчество	Указать	Указать	+74991111111	11111	ivanov-ii@mosmetro.ru

2 НАПРАВЛЯЕМ ЗАЯВКУ В ТЕХПОДДЕРЖКУ НА ПОЧТУ ITSD@MOSMETRO.RU

- Тема письма: актуализация корпоративной учётной записи
- Описание запроса, сути заявки: внесение изменений в учётные записи в связи с ...
- Контакт для связи, телефон ответственного за обращение/заявку: ...

3 ЗАЯВКА ОБЫЧНО ОБРАБАТЫВАЕТСЯ В ТЕЧЕНИЕ ДВУХ-ТРЕХ РАБОЧИХ ДНЕЙ

«День донора» в метрополитене

ЗДРАВПУНКТЫ ПРЕДПРИЯТИЯ ЖДУТ ЖЕЛАЮЩИХ СДАТЬ КРОВЬ. ПРИВОДИМ КАЛЕНДАРЬ НА ИЮНЬ.



9 июня	Эскалаторная служба. ул. Краснопрудная, 9А, стр. 1	8 (495) 622-25-21
16 июня	Сокол. Ленинградское шоссе, 2Б	8 (499) 787-22-75
17 июня	Печатники. Проектируемый пр-д № 3683, 4	8 (495) 684-97-46
21 июня	Митино. Пятницкое шоссе, 48	8 (499) 321-66-08
23 июня	Северное. ул. Краснопрудная, 9А Красная Пресня. ул. Ходынская, 3, стр. 1	8 (495) 622-25-11 8 (495) 622-19-73
24 июня	Варшавское. Варшавское шоссе, 95 Черкизово. Открытое шоссе, 6А, стр. 1	8 (495) 622-13-64 8 (495) 688-00-56

РЕШИЛИ СДАТЬ КРОВЬ?

- Согласуйте со своим руководителем дату.
- Позвоните в здравпункт (телефоны в таблице), чтобы уточнить условия процедуры и расписание – оно может корректироваться.
- Вам положены дополнительные выходные. Узнайте в отделе кадров, как их оформить.

Спортивные хроники

ПОДВОДИМ ИТОГИ СОРЕВНОВАНИЙ СРЕДИ РАБОТНИКОВ МЕТРОПОЛИТЕНА. ТРИ ЧЕМПИОНАТА СПАРТАКИАДЫ, ПЕРВЕНСТВО ПО ШАХМАТАМ И КИБЕРСПОРТ.



17 апреля шахматисты метрополитена разыграли комплект медалей личного первенства. Чемпионом стал Максим Якубович из Службы безопасности, серебро у Дмитрия Ребростого из Дирекции информационно-технологических систем и систем связи, бронза у Дмитрия Беликова из электродепо «Измайлово».



Чемпионом в стрельбе из лука стала команда электродепо «Черкизово». По сравнению с прошлым годом ребята поднялись в рейтинге сразу на шесть позиций. Второе и третье места заняли команды Управления и электродепо «Братеево» соответственно. Причём последняя при равном количестве очков буквально вырвала бронзу у ДИТС благодаря лучшему личному результату.



Завершился первый чемпионат Киберлиги мосметро. В дисциплине DOTA2 5x5 золото взяла команда Vedolagi из Службы платёжных сервисов. Имена победителей: Артём Фомичёв, Гусейн Римиханов, Александр Новиков, Михаил Чкуаселидзе, Равиль Байчурун. На втором месте сборная Champion from the dungeon, на третьем – Mix 3, большинство игроков которой работают в СЦБ.



37 команд, 165 игр, больше месяца напряжённой борьбы. Главный трофей в мини-футболе третий год подряд забирает Служба электроснабжения. Серебро у Службы безопасности. Электродепо «Печатники» замыкает список призёров. Лучшим игроком турнира признан Константин Калинин из Службы электроснабжения. Также награды получили вратарь Михаил Алибеков из Службы безопасности и бомбардир Дмитрий Бабин из Управления.



В чемпионате по плаванию на 50 метров вольным стилем лучше всех проплыла команда Службы профориентации, обучения и развития персонала. На втором месте – Дирекция информационно-технологических систем и систем связи. На третьем – электродепо «Владыкино». Среди женщин быстрее всех оказалась Полина Мельникова из СОП, среди мужчин – Василий Шестаков из Службы подвижного состава.



Участвовали в соревнованиях? Смотрите свои фото в VK «Моё метро»

СПОРТИВНЫЕ МЕРОПРИЯТИЯ ДЛЯ СОТРУДНИКОВ ОРГАНИЗОВЫВАЮТ ДОРПРОФЖЕЛ И ЦЕНТР РАЗВИТИЯ ИМИДЖА РАБОТОДАТЕЛЯ И СОЦИАЛЬНЫХ ПРОГРАММ

Ломая стереотипы

ЖЕНСКОМУ ФУТБОЛУ В МЕТРОПОЛИТЕНЕ – 1 ГОД.

24 апреля 2021 года на поле электродепо «Планерное» прошла первая тренировка женской секции по футболу. Инициаторами её создания стали инструкторы по физической культуре Центра развития имиджа работодателя и социальных программ Анна Гневьева и Галина Федянина. У девушек большой опыт в футболе. Анна является мастером спорта, арбитром международной категории FIFA, многократным победителем чемпионата России, обладателем Кубка России по мини-футболу, трёхкратным чемпионом открытого чемпионата Австралии по футболу. Галина – кандидат в мастера спорта, многократный чемпион России по мини-футболу среди студенческих команд, а также чемпион и бронзовый призёр Европейских студенческих игр. Галя защищала цвета сборной России по футболу на чемпионате мира в Колумбии и чемпионате Европы в Чехии.

Уже спустя несколько месяцев тренировок команда решила заявиться в чемпионат Москвы, который организует крупнейшая любительская женская футбольная лига России, и с первых игр громко заявила о себе. В шестой лиге команда провела беспроигрышную серию, заняла третье место и получила путёвку в пятую лигу, где собраны команды, играющие не один год. Второй этап турнира дался нелегко. Не хватило опыта и забитых мячей, но девчонки проявили характер, трижды сыграв вничью.

Совсем недавно команда отметила свой первый день рождения, устроив грандиозный товарищеский турнир с символичным названием «Первый сезон». В ФОК Трамвайного управления собрались пять женских коллективов, хорошо знакомых друг с другом по чемпионату Москвы. Одержав две уверенные победы, наши девушки взяли свои первые медали.



Женская команда с бронзовыми медалями турнира «Первый сезон»



Галина Федянина,
тренер

По окончании сезона, после перерыва в игровом и тренировочном процессе, нам удалось сыграть в двух турнирах. И та игра, которую я увидела у нашей команды, вселила в меня большие надежды. Многие прибавили в техническом мастерстве, на площадке уже появляются осмысленные перемещения, а не беготня толпой за мячом. Чувствуется уверенность в действиях девчонок, в принятии решений. Я считаю, что мы движемся к поставленной цели семимильными шагами. Всё это было бы невозможно без труда, желания, упорства и, конечно, хорошей материальной базы. Хочется поблагодарить руководство за доверие и предоставленную возможность тренировать спортсменок в хороших условиях. Успешное развитие женской футбольной команды – это заслуга и труд огромного количества людей: от игроков до администраторов ФОКа.



Анна Гневьева,
тренер

Когда мы запускали секцию, ожидали, что желающих будет гораздо больше, чем оказалось на самом деле. Год назад на тренировках собирались всего четыре человека, не было инвентаря, формы. Со временем команда росла, и нам удалось выстроить тренировочный процесс практически на уровне мастеров. Приятно наблюдать, как девчонки прогрессируют, вовлекаются и всё более осознанно подходят к упражнениям. Мы пересматриваем записи товарищеских игр и радуемся прогрессу. Конечно, разные моменты бывают – когда команда проигрывает, надо быть единым кулаком. И у нас отличный кулак! Спасибо игрокам, мы их очень любим и ждём в команду всех желающих. А трофеи, уверенны, у нас впереди!



Видео с тренировок, истории игроков и прочие инсайды в Telegram @womenfutzaIMM

Золото с серебряным отливом

ХОККЕИСТЫ МОСМЕТРО ПРОВЕЛИ ПОТЯСАЮЩИЙ СЕЗОН. ФИКСИРУЕМ ВСЕ ДОСТИЖЕНИЯ.



В качестве разминки перед сезоном наша сборная приняла участие в турнире памяти авиаторов Великой Отечественной войны – Кубок 171-го истребительного авиационного полка. Его ежегодно проводит Российская товарищеская хоккейная лига. Здесь команда Московского метрополитена не встретила серьёзного сопротивления, уверенно обыграла соперников и взяла свой первый после летней паузы трофей.

Главным соревнованием сезона по традиции стал чемпионат Корпоративной хоккейной лиги «Новотранс». Прошлогодняя бронза регулярного чемпионата не устроила парней, поэтому

в этот раз они были настроены только на победу. Спустя 18 игр цель была достигнута. Мосметро – чемпион! Двое наших игроков выиграли ещё и личные номинации. Савва Селезнёв – лучший ассистент, Алексей Ногих – лучший нападающий.

Награждение команды прошло на глазах у сотен коллег, которые приехали поддержать парней в битве за Кубок. Вот что написал об этом обозреватель лиги Алексей Стрелков: «Матч за главный Кубок дивизиона прошёл в сказочной атмосфере переполненных трибун. Такое ощущение, что Московский метрополитен проложил долгожданную ветку столичного метро прямо ко Дворцу спорта в Одинцово». К сожалению, в этот день соперникам повезло больше. Уступив всего одну шайбу, метрополитен стал серебряным призёром Кубка. Что ж, готовимся к следующему сезону.

Более 600 работников метро поддержали свою команду в матче за Кубок

ХОККЕЙНАЯ КОМАНДА БЛАГОДАРИТ КОЛЛЕГ ЗА ТО, ЧТО НАШЛИ ВРЕМЯ И ВОЗМОЖНОСТЬ ПОСЕТИТЬ МАТЧ.
ТАКАЯ ПОДДЕРЖКА ДОРОГОГО СТОИТ.

Алина КОЛЕСНИКОВА

Огонь в сердце, а не в лесу

В РУБРИКЕ «НАРОДНЫЙ КОРРЕСПОНДЕНТ» ИНСТРУКТОР ПО ФИЗИЧЕСКОЙ КУЛЬТУРЕ ГАЛИНА ФЕДЯНИНА РАССКАЗАЛА О ЛЕСНЫХ ПОЖАРАХ И ДОБРОВОЛЬЦАХ, КОТОРЫЕ С НИМИ БОРЮТСЯ.

Мало кто задумывается, от чего возникают лесные пожары. Я сама обратила внимание на эту проблему только после переезда из города в область. Как раз тогда, в 2019 году, при поддержке российского отделения Greenpeace был открыт первый набор добровольных лесных пожарных Центрального региона для обучения и последующих выездов на тушения.

Несмотря на то что мы добровольцы, подготовка и уровень наших знаний не должны отличаться от уровня штатных пожарных. До тушения допускаются только обученные добровольцы, а технике безопасности всегда уделяется особое внимание. У каждого члена группы должны быть правильная одежда (боёвка), удобная обувь, средства индивидуальной защиты органов дыхания, каска (если это местность с деревьями), индивидуальная аптечка. В тушении травы мы применяем воздуходувки, ранцевые лесные огнетушители, склопы-валки. На торфяниках работаем лопатами и мотопомпами с рукавами или рукавными линиями. Для контроля очага используем термощуп.

С наступлением весны, когда сходит снег, у нас начинается активный сезон выездов. Сначала дежурный по дистанционному мониторингу просматривает снимки из космоса и отмечает, где были зафиксированы термоточки (возгорания). Затем по картам он определяет специфику местности. Если это просто поле, то вероятнее всего на снимке зафиксирован травяной пал. А если это бывшее место торфодобычи, есть вероятность, что в результате пала мог «схватиться» торф.

Следующий этап – формирование группы: старший выезда, водитель, картограф или «навигатор», два-три пожарных. В тушениях задействованы все, кроме стар-



Группа добровольных лесных пожарных

шего, он выполняет функцию координатора. У группы есть общественная «Газель», но часто ездим на своих машинах, это позволяет увеличить состав.

Выезжаем в основном на торфяники, но по дороге можем встретить пал. В этом случае старший прини-

мает решение, целесообразно ли тратить на него время. На выезде уходит целый день, так что мы занимаемся пожаротушением преимущественно в выходные. Работаем в основном по Московской области, но бывают экспедиции и в другие регионы.

Помимо непосредственных тушений мы ведём профилактическую работу. Это направление у нас называется экпросвещением. Играем с детьми в различные тематические игры, рассказываем о причинах возникновения природных пожаров и о том, что нужно делать и куда звонить в случае их обнаружения.

Интересно, что природных причин возникновения пожара всего три: извержение вулкана, сухие грозы, падение метеорита. Остальные – человеческий фактор: непотушенный или плохо потушенный костёр, брошенная спичка или окурочок, неосторожное обращение с огнём при сжигании мусора или умышленные поджоги травы. Так что в наших руках сократить количество возгораний до минимума.

Группы добровольных лесных пожарных есть во многих регионах. Обучение для новобранцев проходит один-два раза в год. За анонсами в Центральном регионе можно следить в группе VK @forestfireco.



Галина Федянина на тушении лесного пожара

Небо и земля

В АЭРОПОРТУ ВНУКОВО ПРОШЛА ЯРМАРКА ВАКАНСИЙ МЕТРО.

Авиационная отрасль сегодня переживает непростые времена. Пример – аэропорт Внуково, где часть сотрудников рискует потерять работу. Руку помощи им протянул Московский метрополитен.

Состоялось уже несколько встреч коллектива аэропорта с представителями столичной подземки. Наши специалисты по подбору персонала и юристы рассказали о вакансиях и условиях трудоустройства в метро.

Наше предприятие во все времена было надёжным и перспективным работодателем, штат которого каждый месяц растёт. Так, в марте в метрополитен пришли 964 новых работника, в апреле – 995. Кроме того, метро берёт на себя дополнительные социальные обязательства по улучшению условий для своего персонала. Пример тому – недавняя индексация заработной платы до 6%.



Рекрутеры из метро в аэропорту Внуково

Викторина, кинопоказ и конкурс фото

28 АПРЕЛЯ В МОСМЕТРО ОТМЕТИЛИ ВСЕМИРНЫЙ ДЕНЬ ОХРАНЫ ТРУДА.

Праздник призван привлечь внимание общественности к проблемам сохранения жизни и здоровья трудящихся всего мира. В 2022 году он посвящён теме: «Общими усилиями сформируем позитивную культуру охраны труда». Служба охраны труда Московского метрополитена при поддержке

ППО Управления организовала целый марафон мероприятий, приуроченных к празднику. В них приняли участие более 100 специалистов в области охраны труда. Ключевым событием стала фотовыставка из 68 работ, присланных на конкурс. Победителей определили путём голосования.



I место

Отдел планирования и развития Службы охраны труда



II место

Группа охраны труда Эскалаторной службы



III место

Сектор охраны труда Вагоноремонтного комплекса

Свет в конце тоннеля

МАШИНИСТ ЭЛЕКТРОДЕПО «ПЛАНЕРНОЕ» СПАС ПСА И НАШЁЛ ЕМУ ДОМ.



Машинист
электропоезда
Иван Лосев



Спасённому
псу дали
кличку Блэк

Эта история могла бы закончиться печально, если бы не стечение сразу нескольких случайностей. Утром 30 марта в тоннеле между станциями «Выхино» и «Лермонтовский проспект» заметили большого чёрного пса. Он в ужасе лежал, вжавшись в боковую колею, всего сантиметрах в 20 от проходящих поездов. Машинисты, проезжавшие мимо, приостанавливали составы и пробовали забрать животное, но пёс каждый раз скалился и рычал. Обсуждая, как найти быстрое решение этой ситуации, да ещё и в час пик, вспомнили, что именно сегодня с ними на подмене работает коллега Иван Лосев, заядлый собачник и волонтер зеленоградского приюта. Диспетчер разрешил ему сделать остановку в тоннеле на 30 секунд.

«Меня предупредили, где именно находится животное. Я остановил поезд в нескольких метрах, подошёл к нему, позвал ласково. Он не зарычал и даже позволил накинуть на себя ошейник, который у меня как раз был с собой для выгула подопечных. От пережитого ужаса бедняга не мог идти, поэтому я затащил его в кабину на руках, хотя он весил килограммов 50», – рассказал Иван.

На первое время спаситель забрал пса к себе домой, несмотря на то что в квар-

тире уже живут три собаки. По зоозащитным каналам подали объявления. История чёрного красавчика тронула людей, и уже к вечеру ему предложили две бесплатных передержки. А буквально за пару часов до отъезда Ивану позвонил коллега и предложил забрать пса к себе домой.

Демьян Семенов работает слесарем на Специальной автобазе метрополитена. Не так давно он похоронил своего старого четвероногого друга, а увидев объявление Ивана, не раздумывая решил стать спасённому псу новым хозяином. Назвал Блэком. «Они сразу понравились друг другу», – уверяет Иван.

Но и это ещё не конец истории. На следующий день Ивану позвонила женщина, представилась бывшей хозяйкой черныша. Оказалось, что двухмесячным щенком она подобрала его возле работы, у промзоны на Таганке, и пристроила его там жить в будке. И вот недавно сменившиеся владельцы бизнеса потребовали пса убрать, и женщина стала искать ему новый приют. Словно понимая разговоры людей, пёс сорвался с цепи и сбежал. Остаётся загадкой, как он оказался так далеко. Но в конце метрополитеновского тоннеля он нашёл свет, добро и счастливую собачью судьбу.

Три факта о метро

ПРОДОЛЖАЕМ ЗНАКОМИТЬ ВАС С ЛЮБОПЫТНЫМИ ФАКТАМИ ИЗ ИСТОРИИ МОСКОВСКОГО МЕТРОПОЛИТЕНА.

БУКВА «М»

*Ты не стой у остановок:
Лучше вместе мы войдём
В этот светлый, в этот новый
Необыкновенный дом!
Я всегда его узнаю
И не спутаю ни с чем:
Погляди, над ним, как знамя,
Знак метро – большое «М»!*

Елизавета Тараховская, «М»

У каждой транспортной системы в мире есть свой логотип. У Московского метрополитена – это красная буква «М». В начале 1934 года, когда метро ещё только строилось, был объявлен конкурс на создание символа нового столичного транспорта. Объявление о конкурсе опубликовали в газете, предложив разработать символ метро обычным людям. Необходимо было придумать единый характерный символ для всего метрополитена. И самым главным требованием к нему была узнаваемость.

Однако конкурс результатов не принёс – комиссия отвергла все 97 присланных вариантов. Задачу разработки логотипа решили доверить профессионалам – архитекторам, которые работали над проектами первых станций метро. В итоге, по дошедшим до нас историческим свидетельствам, автором логотипа московского метро стал молодой архитектор Иван Таранов, который



вместе со своей женой Надеждой Быковой разработал проект станции «Сокольники».

Весной 1935 года на фасадах зданий и вестибюлях станций появился символ новой системы общественного транспорта – красная литера «М» и световые надписи «МЕТРО». Эти конструкции выполнялись объёмными с электрической подсветкой – для обозначения входа в метро в тёмное время. Спустя несколько лет от использования массивных букв «МЕТРО» отказались, но полюбившаяся пассажирам буква «М» на входах осталась.

С открытием Кольцевой линии появились первые стандарты символа, устанавливаемого на вестибюлях станций, – это была буква «М» с нижними засечками серого цвета и ярко-красной неоновой трубкой, которая подсвечивалась в ночное время.

В начале 1990-х годов символ входа в метро стал выполняться из каркаса-очертания буквы без засечек, а в 1996 году стал сплошным со светоотражающей поверхностью серого цвета и красной гирляндой по контуру символа.

В 2014 году Студия Артемия Лебедева, изучив абсолютно все варианты изображения буквы «М» за 80 лет, стандартизировала красный символ в строгом начертании. А ярко-красным «М» над входами в метро добавили ещё и цветные кольца в цвет линий.

15 МАЯ

А знаете ли вы, что первоначально открытие Московского метрополитена было запланировано на 7 ноября 1934 года – к 17-й годовщине Октябрьской революции. Но из-за огромных сложностей при строительстве пуск метро перенесли на 1 мая 1935 года.

В апреле 1935 года, когда почти всё уже было готово к запуску нового столичного транспорта, свою первую поездку на метро совершил товарищ Сталин. Но во время поездки на достаточно продолжительное время поезд остановился

в тоннеле. Существует несколько версий того, почему так случилось, но, по самой достоверной, это произошло из-за отказа устройств СЦБ. Расследование показало, что охрана Сталина так старательно выполняла инструкции, что законопатила на подстанции все отверстия, в том числе вентиляционные, оборудование перегрелось и произошло короткое замыкание. Тем не менее Сталин не стал никого наказывать и даже сказал: «Товарищи! Давайте не будем торопиться...» – и дал ещё две недели на полную отладку работы всех систем.

2 мая 1935 года вход в метро был открыт для всех – можно было спуститься и осмотреть станции. Ради этого люди были готовы по несколько часов стоять в очереди. В этот день станции метро посетило 770 тысяч человек. 13 мая 1935 года Центральный исполнительный комитет СССР в соответствии с желанием строителей метрополитена, московских партийных и советских организаций присвоил Московскому метрополитену имя Лазаря Моисеевича Кагановича, который являлся куратором строительства московского метро, став не только его организатором, но и идейным вдохновителем.

14 мая 1935 года состоялось торжественное заседание в Колонном зале Дома Союзов, в этот же день метро начало свою работу по графику, но без пассажиров – весь день поезда ходили строго по расписанию.

Ну а 15 мая 1935 года, ровно в семь часов утра, без торжественных речей и красных ленточек Московский метрополитен открыл двери всех 13 станций первой очереди для пассажиров.

МЕТРО В КИНО

Московский метрополитен смело может претендовать на звание «популярного актёра кино» – здесь были сняты эпизоды нескольких



сотен картин. А первым фильмом, где было показано метро, стала вышедшая на экраны в 1936 году лента режиссёра Григория Александрова «Цирк». Конъюнктурщик по натуре, Александров тонко чувствовал все современные тенденции и, конечно же, не мог пройти мимо такого события, как открытие метрополитена в столице.

В основу сюжета фильма легла пьеса Ильи Ильфа, Евгения Петрова и Валентина Катаева «Под куполом цирка». В ней американская артистка приезжает на гастроли в Советский Союз с цирковым номером «Полёт на Луну» и... решает остаться.

Съёмки фильма «Цирк» начались 13 июня 1935 года, спустя месяц после открытия метрополитена, и проходили на станции «Охотный Ряд». Прибытие поезда на станцию снимали с оглядкой на знаменитый фильм братьев Люмьер «Прибытие поезда на вокзал Ла-Сьота», сохранив ракурс съёмки, уже тогда ставший каноническим.

Впоследствии в апрельском номере информационно-репертуарного бюллетеня «Московский экран» за 1936 год операторы поделились опытом съёмок в метро: «Впервые в художественном фильме, в одном из эпизодов нашей картины показан Московский метрополитен. Нам хотелось даже в незначительных, проходных кадрах показать великолепную архитектуру станции „Охотный Ряд“, выявить динамику мощных эскалаторов, воспроизвести своеобразное освещение станции».

Кстати, метрополитен и «Цирк» встретились вновь в День рождения Московского метрополитена – 15 мая 1936 года, только уже не на съёмочной площадке, а на последней странице газеты «Правда», которая разместила статьи «Сегодня – годовщина пуска метро» и «Новые комедии на экране» в аккурат одну под другой.



Станция «Университет»

МЫ ПРОДОЛЖАЕМ ЗНАКОМИТЬ НАШИХ ЧИТАТЕЛЕЙ С ФОТОГРАФИЯМИ ИЗ РАЗНЫХ ЭПОХ СУЩЕСТВОВАНИЯ МОСКОВСКОГО МЕТРО И ИСТОРИЯМИ, СВЯЗАННЫМИ С ТЕМ, ЧТО ИЗОБРАЖЕНО НА ЭТИХ ФОТО.



Пассажиры на станции «Университет».
Фото: Иван Шагин, 1959 год

Станция была открыта 12 января 1959 года в составе участка «Спортивная» – «Университет». Своё название получила по расположенному неподалёку МГУ им. М.В. Ломоносова. Выбор места станции на значительном удалении от комплекса зданий университета обусловлен тем, что котлован и тоннели невозможно было построить в непосредственной близости от главного здания МГУ. Кроме этого, такое расположение станции обеспечивает близость к маршрутам наземного транспорта и близлежащим жилым кварталам.

ОБЫЧНО ДЛЯ НАПИСАНИЯ НАЗВАНИЯ СТАНЦИИ НА ПУТЕВЫХ СТЕНАХ ИСПОЛЬЗУЮТ ОДИНАКОВЫЕ ПО РАЗМЕРУ БУКВЫ. НО В ЛЮБОМ ПРАВИЛЕ РАНО ИЛИ ПОЗДНО СЛУЧАЮТСЯ ИСКЛЮЧЕНИЯ: «УНИВЕРСИТЕТ» СТАЛА ПЕРВОЙ СТАНЦИЕЙ В МОСКОВСКОМ МЕТРО, НАЗВАНИЕ КОТОРОЙ НА ПУТЕВЫХ СТЕНАХ НАПИСАНО С БОЛЬШОЙ БУКВЫ. ПРИЧИНЫ ЭТОГО ДОПОДЛИННО НЕИЗВЕСТНЫ, НО ЕСТЬ ПРЕДПОЛОЖЕНИЕ, ЧТО ЭТО БЫЛО СДЕЛАНО ИЗ УВАЖЕНИЯ К ГЛАВНОМУ ОБРАЗОВАТЕЛЬНОМУ УЧРЕЖДЕНИЮ СТРАНЫ.

Станция «Университет» стала последней в московском метро, конструктивно схожей с другими станциями глубокого заложения, построенными в стилистике сталинской архитектуры. Вместе с тем её оформление уже отличается заметным аскетизмом. Таким образом, архитектурный стиль станции – переходный от «сталинского» к «хрущёвскому».



Посадка в поезд на станции «Университет».
Фото: Анатолий Сергеев-Васильев, январь 1959 года

По обе стороны проспекта Вернадского (на пересечении с Ломоносовским проспектом) расположены два вестибюля-ротонды, спроектированные архитекторами Надеждой Быковой, Иваном Тарановым и Юрием Черепановым.

Оба вестибюля представляют собой одноэтажные здания с плоской крышей, широким карнизом, опирающимся на ряд спаренных восьмигранных колонн, опоясывающих вестибюли по периметру. Большую часть площади стен занимают высокие окна. Вход и выход из вестибюлей разделены, с внешней стороны между ними стены окаймляет ряд низких и широких скамеек.



Южный наземный вестибюль станции «Университет», июнь 1972 года

Выход в северный вестибюль расположен в торце станции, а проход к южному вестибюлю, где с 1967 по 2015 год находился склад забытых вещей, осуществляется по лестницам из центра зала, затем по переходу и эскалаторному наклону. Северный вестибюль имеет выход на площадь Джавахарлала Неру, южный – на другую сторону проспекта Вернадского к трамвайному кольцу.

В начале 2000-х годов северный вестибюль станции планировали закрыть, демонтировать его наземную часть и встроить в многофункциональный комплекс. Под давлением общественности проект был отменён, а станции «Университет» присвоен охранный статус.

В начале 1960-х годов на станции была снята финальная сцена одного из главных фильмов хрущёвской оттепели «Я шагаю по Москве». Молодой сибирский парень Володя (Алексей Локтев) заходит в поезд, следующий из центра (чтобы ехать, очевидно, в аэропорт Внуково). Но уезжает он на самом деле в оборотный тупик, так как до 1964 года «Университет» была



Герои фильма «Я шагаю по Москве» встречаются на станции «Университет», чтобы проститься

конечной станцией (в кадр даже попадает надпись на указателе «Посадки нет»). Тем не менее для зрителей, которые увидели фильм в 1964 году, сцена уже не выглядела абсурдной – 30 декабря 1963 года Кировско-Фрунзенская (сейчас – Сокольническая) линия была продлена до «Юго-Западной», откуда действительно стало возможным попасть в аэропорт Внуково.

А конец этого фильма помнят, наверняка, все: метростроевец Коля (Никита Михалков), идя по центральному залу станции, запекает: «А я иду, шагаю по Москве...». Удивлённая дежурная у эскалатора сначала делает ему замечание, но затем просит: «Спой ещё!»



Герой Никиты Михалкова из фильма «Я шагаю по Москве» поёт на эскалаторе свою знаменитую песню

ВНИМАНИЕ, КОНКУРС!

Фильм «Я шагаю по Москве» снял Георгий Данелия. А вспомните, в каких ещё фильмах выдающегося режиссёра встречаются сцены, действие которых происходит в метро? Присылайте ваши варианты до 10 июня на почту gazeta@mosmetro.ru. Обязательно укажите имя, фамилию и номер телефона, а также должность и название подразделения, в котором работаете. Среди всех, кто пришлёт правильный ответ, мы разыграем приз.

В ПРОШЛОМ НОМЕРЕ МЫ СПРАШИВАЛИ...

Как называется песня, посвящённая необычному дому, построенному рядом со станцией метро «ВДНХ», и кто её написал?

ПРАВИЛЬНЫЙ ОТВЕТ

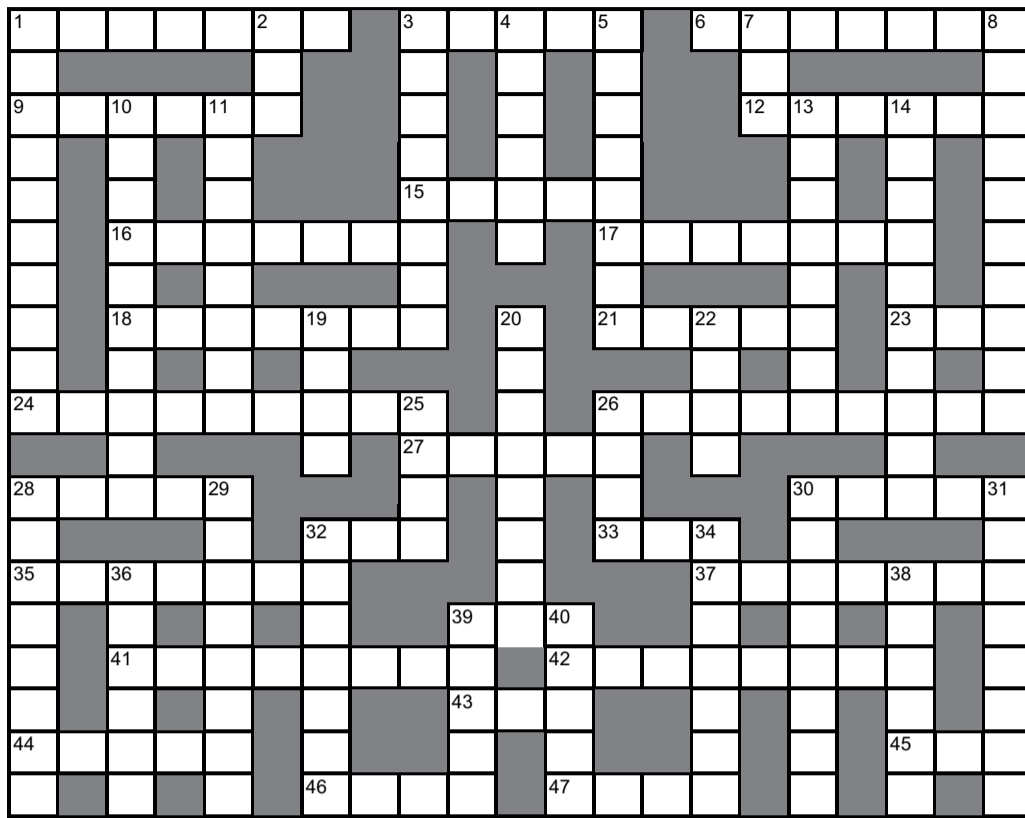
Экспериментальный дом на проспекте Мира был построен в 1968 году по проекту архитекторов Виктора Андреева и Трифона Заикина в стиле брутализм. Основанный французом Ле Корбюзье в середине XX века, он предполагал масштабность, геометричность и необычное использование обычных форм. Самой оригинальной деталью дома на проспекте Мира можно считать балконы – они располагаются в шахматном порядке, в отличие от предыдущих версий этой серии домов. Так же, как и панели – плиты через одну немного выдвигаются вперёд или отступают назад.

Сооружение 25-этажного дома потребовало принципиально нового подхода к обеспечению пожарной безопасности: лифтовые холлы и лестницы здесь были отделены друг от друга. Обычные жители дома, как правило, пользовались лифтами, а на ступеньках лестниц практически каждый вечер собирались молодёжные компании, общались и пели песни. Константин Кинчев, лидер группы «Алиса», прожил в этом доме десять лет – с 1970 по 1980 год. А в декабре 1984 года написал песню «Республика объединённых этажей», посвящённую друзьям детства и родному «Дому на курьих ножках».

И на этот раз все наши читатели, приславшие письма в редакцию, дали правильный ответ. А победителем стала Мария Шатрова, инженер Производственно-технического отдела электродепо «Митино».



«Республика объединённых этажей» на проспекте Мира



ПО ГОРИЗОНТАЛИ:

1. Автор «Чёрного квадрата»
3. Строитель лабиринта на острове Крит
6. Священнослужитель высшей степени в церковной иерархии христианской церкви
9. Архитектор станций «Кропоткинская», «Маяковская», «Площадь Революции», «Новослободская»
12. Травянистое растение с белыми душистыми цветками-колокольчиками
15. Фаворит гонки
16. Начало разлома на поверхности предмета
17. Неоспоримая истина
18. Немецкий физик, открывший икс-излучение
21. Самое высокое на Земле нагорье
23. Корабельный повар
24. Зоолог, изучающий птиц
26. Электронная энциклопедия
27. Автор книги «Локомотивы отечественных железных дорог»
28. Аренда грузового судна
30. Ставка обложения или оплаты
32. Проводник, сопровождающий туристов
33. Станция МЦК
35. Художник, автор эскизов для мозаик на станциях «Маяковская» и «Новокузнецкая»
37. Пассажирский самолёт большой вместимости
39. Агрегатное состояние вещества
41. Советский лётчик, направивший подбитый самолёт на механизированную колонну противника
42. Раздел физики, изучающий звуковые явления
43. Сетевой псевдоним
44. Дерево с мохнатыми почками
45. Закрывающееся крышной отверстие
46. Небольшое парусное судно для прогулок и спорта
47. Знак препинания

ПО ВЕРТИКАЛИ:

1. Конечная станция Калужско-Рижской линии
2. Электрически заряженная частица
3. Одноковшовый экскаватор с гибкой канатной связью стрелы и ковша
4. 10 дней
5. Научно-технический сотрудник научного учреждения
7. Нижняя часть помещения
8. Станция, названная в честь великого русского поэта
10. Зубчатое колесо
11. Всемирная компьютерная сеть
13. Устройство для автоматической остановки поезда
14. Крытый пролёт над платформами вокзала
19. Положение судна, идущего под парусом, относительно ветра
20. Двухколёсная пассажирская повозка без рессор
22. Столица Азербайджана
25. Вид атмосферных осадков
26. Импорт товаров
28. Первостроитель московского метро, автор книги «Наверху – Москва»
29. Станция московского метро, сооружённая на действующем перегоне
30. Устройство для пропуска по одному
31. Южное дерево с плодами в виде зеленоватых съедобных орешков
32. Длинное и узкое крытое помещение, соединяющее отдельные части здания
34. Художник, автор эскиза майоликового панно на станции «Комсомольская»
36. Кисломолочный напиток с фруктовыми добавками
38. Изобретатель шрифта для слепых
39. Состязание в скоростной езде
40. Заход солнца за линию горизонта

ОТВЕТЫ НА КРОССВОРД ИЗ ПРЕДЫДУЩЕГО НОМЕРА:

- По горизонтали:** 1. Горький. 4. Эскалатор. 8. Палитра. 12. Беяево. 14. Ловейко. 15. Дамба. 16. Драже. 17. Носилки. 18. Сансара. 19. Должность. 22. Верб. 25. Контейнер. 25. Олово. 26. Ховрино. 28. Навигатор. 31. Аукцион. 33. Гоциридзе. 36. Таганская. 39. Внедрение. 40. Пикетаж. 42. Вавилов. 44. Робот. 46. Катер. 47. Окно. 48. Внуково. 49. Сочи. 50. Балтийская. 51. Андроновка.
- По вертикали:** 1. Губанков. 2. Рельс. 3. Кремль. 5. Свиблово. 6. Лихтенберг. 7. Открытие. 9. Лавина. 10. Тайга. 11. Авогадро. 13. Единство. 14. Лестница. 20. Кравец. 21. Зодиак. 23. Кунцево. 24. Раритет. 27. Ифрит. 29. Ватерлиния. 30. Тренировка. 32. Конев. 33. Гепард. 34. Дежурный. 35. Пражская. 37. Говорово. 38. Январь. 41. Кабина. 43. Лётчик. 45. Тост. 46. Кино.

КНИЖНАЯ ПОЛКА

Искусство для архитектуры. Москва.

Советская монументальная мозаика 1925–1991

ДЖЕЙМС ХИЛЛ, АННА ПЕТРОВА, ЕВГЕНИЯ КУДЕЛИНА
ПРИ УЧАСТИИ АННЫ БРОНОВИЦКОЙ



Dom Publishers, 2022
ISBN 978-3-86922-079-6



Если в других городах Советского Союза мозаика получила распространение только в эпоху модернизма, в 60-е годы прошлого века, то столичные здания оформлялись и мозаиками в стилистике ар-деко, и соцреалистическими «картинами». Так, вся история советского искусства получила отражение в красочных панно на станциях метрополитена и на фасадах дворцов культуры, музеев, больниц, школ и панельных домов.

Сегодня многие памятники исчезают на глазах, разрушаются или демонтируются,

большинство не имеет охранного статуса, а их авторы остаются неизвестными. В четырёх разделах книги («Ар-деко», «Соцреализм», «Модернизм» и «Постмодернизм») рассказывается о 140 объектах. Произведения Александра Дейнеки, Павла Корина, Бориса Чернышёва, Евгения Аблина, Юрия Королёва, Леонида Полищука и многих других, известных широкой публике, соседствуют с мозаиками художников, имена которых остались за пределами истории искусства и архитектуры.

Идея книги принадлежит английскому фотографу Джеймсу Хиллу, который на протяжении трёх лет разыскивал и снимал памятники советского монументального искусства, не получившие пока должного внимания в России и считавшиеся в постсоветский период всего лишь инструментом агитации.

Книгу «Искусство для архитектуры. Москва. Советская монументальная мозаика 1925–1991» можно купить в книжных магазинах города или заказать с доставкой на сайте издательства Dom Publishers.