



## Коллективный договор 2021-2023: ЧТО НОВОГО?

стр. 4

### ЦИФРА НОМЕРА

До **5 000**  
рублей

Плюс шанс сделать доброе дело. Такое вознаграждение может получить тот, кто переболел COVID-19, если станет донором. Плазма с антителами к коронавирусу применяется в комплексе терапии для пациентов стационаров.

стр. 2

### ЦИТАТА НОМЕРА

«Сегодня гаджеты стирают для детей границы реальности. Пример: встаёт на встречу младшеклассник и на полном серьёзе говорит: «Но если я погибну, я же оживу?» Наша задача – действовать на упреждение, чтобы не было поздно».

Виталий Мусиенко, начальник Центра профилактики детского травматизма

стр. 6

### ВОПРОС НОМЕРА

Где прочесть точные определения слов «метрополитен», «пассажир», «машинист» и есть ли стандарт на метротермины?

стр. 3

С 1 января 2021 года вступает в силу новый Коллективный договор Московского метрополитена. Хотите узнать, какие в нем новшества?

**АКТУАЛЬНО**

# Переболели COVID-19? Сдайте плазму

**ВЫПЛАТА ДОНОРУ – ДО 5 000 РУБЛЕЙ**

**В** Москве метод использования плазмы доноров применяют для лечения больных коронавирусом с апреля. У среднетяжёлых пациентов шанс оказаться в реанимации, на ИВЛ, снижается на 63%. А вероятность выздоровления тяжёлых больных, которые получают плазму, увеличивается на 19%.

В соответствии с Постановлением от 19.04.2020 № 412-ПП Правительства Москвы доноры-реконвалесценты плазмы CovRes получают стимулирующие выплаты из расчета 1 250 рублей за каждые 150 мл плазмы либо 5 000 рублей за 600 мл плазмы. Объём разовой донации должен составлять не менее 300 и не более 600 мл (+/- 10%)



Как стать донором с антителами к COVID-19: вопросы и ответы

Проект реализует АНО «Центр аналитического развития социального сектора»



## ВЫ МОЖЕТЕ СТАТЬ ДОНОРОМ, ЕСЛИ

Вы переболели COVID-19

Прошло не менее пяти недель с момента появления первых симптомов, и новых нет

Есть выписки из больницы или поликлиники, результаты КТ или лабораторных исследований

Ваши результаты ИФА-тестирования по количеству титров  
IgG > 40 и IgM ≥ 1,5  
IgG > 80 и IgM ≥ 0

**ЗАПИШИТЕСЬ НА ДОНОРСТВО, ПОЗВОНИВ НА ГОРЯЧУЮ ЛИНИЮ МЕДИЦИНСКОЙ СЛУЖБЫ МЕТРОПОЛИТЕНА: 8 (903) 288-58-82, ЕЖЕДНЕВНО С 8:00 ДО 20:00**

**ЗДОРОВЬЕ**

# Идёт вакцинация от коронавируса

**ЗАПИСЬ НА ПРИВИВКУ – В ОТДЕЛЕ КАДРОВ ВАШЕГО ПОДРАЗДЕЛЕНИЯ**

**У** каждого из нас есть возможность сделать прививку от COVID-19. Также вакцина доступна членам семей работников метро старше 18 лет. Для прививки используют прошедший испытания и зарегистрированный препарат «Спутник V».



## ГОРЯЧАЯ ЛИНИЯ ПО COVID-19 И ВАКЦИНАЦИИ

**8 (903) 288-58-82**

ежедневно с 8:00 до 20:00

Вы можете задать вопросы:

- о вакцине
- о том, как сделать прививку
- о тестировании на COVID-19
- обо всём, что волнует вас в связи с коронавирусом

А также пишите на [dialog@mosmetro.ru](mailto:dialog@mosmetro.ru)

**ПОБЕДЫ**

# Лучшая архитектура и цифровая перезагрузка

**ПРОЕКТЫ ЕДЦ И «САВЁЛОВСКОЙ» ПОЛУЧИЛИ ПРИЗНАНИЕ АРХИТЕКТУРНОГО СООБЩЕСТВА.**

Проект станции метро «Савёловская» получил «серебро» международного архитектурного фестиваля «Зодчество-2020» в номинации «Промышленная архитектура и инфраструктурные объекты», а проект реконструкции Единого диспетчерского центра московского метро взял

диплом Союза архитекторов России в той же категории.

Конкуренты были достойные, например, конструкторско-технологический центр ГК «Калашников», комплекс зданий Балаклавской и Таврической ТЭС. Жюри выбрали наши проекты среди 44 других.

Единый диспетчерский центр находится на Дмитровском шоссе в отреставрированном здании бывшего кинотеатра «Ереван». В нём сплетаются технологии и традиция – на здании можно увидеть новейший медиафасад, а внутри отреставрировали советское мозаичное панно. Вокруг ЕДЦ можно отдыхать и гулять – там благоустроено более 6 000 квадратных метров прилегающей территории.

Станция «Савёловская»



Единый диспетчерский центр метрополитена

## МЫ В ТРОЙКЕ КОНКУРСА ЛУЧШИХ ПРАКТИК

Всероссийский конкурс на лучший опыт подготовки рабочих кадров и специалистов среднего звена ежегодно проводит Национальное агентство развития квалификаций при поддержке Минтруда России. В нём участвуют работодатели и образовательные организации. В этом году остроактуальной стала номинация «Компетенции XXI века: цифровая перезагрузка». Жюри оценивало использование цифровых технологий в процессе обучения сотрудников. Победу в этом направлении не присудили ни одному из участников. Но определили призёров, в число которых вошел Московский метрополитен, занявший третье место.

## МЫ В ЧИСЛЕ ЛИДЕРОВ РОССИЙСКОГО БИЗНЕСА

Российский союз промышленников и предпринимателей подвёл итоги ежегодного конкурса «Лидеры российского бизнеса: динамика, ответственность, устойчивость – 2019». В нём приняли участие предприятия разных отраслей из 31 региона России. Московский метрополитен также вступил в конкурсную борьбу и стал победителем в номинации «За развитие кадрового потенциала».

Так, в 2019 году 61% персонала метро прошёл обучение, переподготовку или повышение квалификации, а это более 38 тысяч работников. На предприятии действует программа развития кадрового потенциала. **ММ**

## НОВШЕСТВО

# Введён первый национальный стандарт в области метрополитенов

С 1 НОЯБРЯ 2020 ГОДА В РОССИИ НАЧАЛ ДЕЙСТВОВАТЬ ГОСТ Р 58897-2020 «МЕТРОПОЛИТЕНЫ. ОСНОВНЫЕ ТЕРМИНЫ И ОПРЕДЕЛЕНИЯ».



О предпосылках создания нового стандарта рассказали коллеги из Службы качества Московского метрополитена

Многие ассоциируют метро с железной дорогой, что неудивительно. Технически они схожи, но есть принципиальные различия, связанные с функциональным назначением (метро – городской пассажирский транспорт), особенностями среды эксплуатации и режимом работы. Это, а также тот факт, что вышедший 10.01.2003 года федеральный закон «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации» № 17-ФЗ не содержал упоминаний о метро, сделали очевидной необходимость принятия отдельного нормативно-правового акта.

МЕТРОПОЛИТЕНА, ОКАЗАВШИЕСЯ ВНЕ ОБЩЕГОСУДАРСТВЕННОГО НОРМАТИВНОГО ПОЛЯ, ВСТАЛИ НА СВОЙ – «НЕЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ» – ПУТЬ, ПРИЧЕМ КАЖДЫЙ НА СОБСТВЕННЫЙ, ЧТО ПРИВЕЛО К НЕОБХОДИМОСТИ СТАНДАРТИЗАЦИИ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ВСЕХ МЕТРОПОЛИТЕНОВ СТРАНЫ.

Так в 2017 году был утверждён федеральный закон от 29.12.2017 года № 442-ФЗ «О внеуличном транспорте». Тогда же по инициативе Московского метрополитена был сформирован технический комитет по стандартизации «Метрополитены» (ТК 150) при Росстандарте. Первый номер в его структуре получил подкомитет «Термины и определения» (ПК 1), задача которого – стандартизация терминов, используемых в области метрополитенов. К проекту первой редакции стандарта было предложено порядка 980 понятий. В окончательный документ включили 56 основных терминов.

Технический комитет наметил план будущих разработок терминологических документов по отдельным направлениям. Сбор предложений по некоторым из них (например, по подвижному составу и инфраструктуре метрополитенов) уже начался.

Итак, сегодня во всех метрополитенах страны при разработке любой документации следует руководствоваться терминами и определениями, установленными ГОСТ Р 58897-2020. **ММ**



Подробнее о работе над новым стандартом – в журнале «Стандарты и качество», № 1000 (10)



Рабочая встреча технического комитета по стандартизации «Метрополитены» (ТК 150). Архивное фото, 2019 г.

Стандартизация понятий, принятых и используемых специалистами в области метрополитенов, продолжается. Принять участие в разработке будущих документов национальной системы стандартизации можно на официальном сайте ТК 150 «Метрополитены»: [tk150.su](http://tk150.su)

## НОВЫЙ ОПЫТ

## Впервые на Worldskills Hi-Tech

НАШИ КОЛЛЕГИ ПРИНЯЛИ УЧАСТИЕ В САМЫХ МАСШТАБНЫХ В СТРАНЕ СОРЕВНОВАНИЯХ ПРОФМАСТЕРСТВА.

### WORLDSKILLS HI-TECH – 2020 ЭТО:

БОЛЕЕ  
**300**



конкурсантов

**15**



стран-участниц

**24**



соревновательные  
компетенции



**VII** Национальный чемпионат сквозных рабочих профессий высокотехнологических отраслей промышленности проходил с 23 по 30 октября. Московский метрополитен впервые присоединился к конкурсу, делегировав специалистов в двух областях – охрана труда и подбор персонала.

Традиционно соревнования проходили в Екатеринбурге, но в этом году их провели в дистанционно-очном формате. Конкурсанты выполняли задания в стенах своих организаций, а эксперты оценивали участников удалённо в режиме онлайн.

**ЧЕМПИОНАТ WORLDSKILLS HI-TECH** проводит Союз «Молодые профессионалы (Ворлдскиллс Россия)» при поддержке Министерства промышленности и торговли РФ, Правительства Свердловской области, АНО «Агентство стратегических инициатив по продвижению новых проектов», крупнейших холдингов и корпораций. Цель конкурса, по определению организаторов, в том, чтобы актуализировать механизмы подготовки кадров на основе международных стандартов и сформировать экспертные сообщества.

Итогом для нас стало четвертое место в сфере рекрутинга. В зачет пошёл наилучший личный результат. Разрыв с третьим местом составил всего пять баллов, так что первое выступление метрополитена на чемпионате профессий можно считать успешным.

#### ВОПРОСЫ УЧАСТНИКУ

– Обидно упустить несколько баллов до призового места?

– Да, хотя изначально я не мечтала о таком результате. Хочу сказать, что несмотря на индивидуальный зачёт, мы сработали командой: были рядом, советовались в перерывах, поддерживали друг друга.

– Как проходило соревнование?

– Три дня подряд мы собирались у компьютеров в Учебно-производственном центре: отвечали на вопросы, разбирали кейсы, проводили интервью с соискателями и заказчиками... При этом задания были с осложнениями: не хватало вводных, нужно было найти информацию в открытых источниках. И всё – в условиях ограниченного времени.

– Это был стресс?

– Нет, но было труднее, чем в жизни. В повседневной практике есть специфика, процессы отработаны, больше уверенности. Здесь нам потребовалось много разноплановых знаний. Но нам создали условия для подготовки к конкурсу. Мы вместе разбирали ситуации, читали литературу. А что касается эмоций – с ними нас учили справляться психологи Центра оценки квалификаций.

– Что было самым запоминающимся?

– Множество объективов, которые нас окружали: конкурсный процесс фиксировали на видео, плюс веб-камеры, плюс мониторинг истории наших поисков в интернете – за всем наблюдали, всё оценивали эксперты.

Но также запомнилась наша командная работа и, надеюсь, запомнится и пригодится новый опыт, который мы приобрели в эти дни. **ММ**

**Дарья Вознесенская** стала самой результативной конкурсницей от московского метро. Работа специалистом по подбору персонала в метрополитене – её первый профессиональный опыт после вуза. Перед выпуском Дарья проходила стажировку в Правительстве Москвы и, попробовав себя в разных организациях города, выбрала метро. А наше предприятие, в свою очередь, увидело в ней потенциал для участия в конкурсе.



# Коллективный договор 2021–2023: ЧТО НОВОГО?

С 1 ЯНВАРЯ 2021 ГОДА ВСТУПАЕТ В СИЛУ НОВЫЙ КОЛЛЕКТИВНЫЙ ДОГОВОР МОСКОВСКОГО МЕТРОПОЛИТЕНА. ОН ПРИНЯТ ВМЕСТО ДЕЙСТВУЮЩЕГО, СРОК КОТОРОГО ИСТЕКАЕТ. МЫ ВНИМАТЕЛЬНО ПРОЧЛИ НОВЫЙ ДОКУМЕНТ, ЧТОБЫ РАССКАЗАТЬ ВАМ, КАКИЕ НОВШЕСТВА ОН СОДЕРЖИТ.

**К**оллективный договор (КД) – правовой акт, который регулирует социально-трудовые отношения между работодателем и работниками, интересы которых представляет профсоюз – первичная профсоюзная организация Московского метрополитена. Именно в КД перечислен социальный пакет, который наше предприятие предоставляет сверх определённого

законом минимума. Договор обновляется каждые три года.

В новой редакции документа сохранены все льготы и гарантии прежнего договора, такие как индексация заработной платы, ежегодные дополнительные оплачиваемые отпуска для работников многих должностей, вознаграждение по итогам года, выплаты при рождении

ребёнка, летний оздоровительный отдых для работников и их детей, транспортные компенсации и многое-многое другое. А кроме того, будущий КД расширен и дополнен. Его составители учли опыт прошлых лет и пожелания коллектива, озвученные председателями первичных профсоюзных организаций подразделений – каждый из них активно включился в работу над документом.

## ИТАК, КАКИЕ ИЗМЕНЕНИЯ ЕСТЬ В НОВОМ КОЛЛЕКТИВНОМ ДОГОВОРЕ?

### Пункт договора, содержащий новшества

#### Небольшие пояснения

#### 5.14. Об условиях труда

«До проведения специальной оценки условий труда обеспечить работникам на вновь организованных рабочих местах оплату труда, гарантии и компенсации, равные оплате труда, гарантиям и компенсациям на существующих рабочих местах с идентичными условиями труда».

В метрополитене проводят специальную оценку условий труда. Если по её результатам они отнесены к вредным и (или) опасным, то работнику дают компенсации: доплаты, сокращение рабочего времени и другие. Новшество в том, что до проведения специальной оценки на вновь организованном месте человек уже может рассчитывать на такие же гарантии, как на таком же рабочем месте.

#### 6.14. О здоровье

«Обеспечивать проведение производственной гимнастики и физкультурных пауз на рабочих местах, где это целесообразно и технологически реализуемо».

Метрополитен совместно с профсоюзом выступает за здоровый образ жизни и много для этого делает. Например, проводит Спартакиаду, организует тренировки. А теперь будет ещё одно новшество – физкультурпаузы.

#### 7.3.1. О поездках на работу

«Бесплатный проезд работников с целью выполнения своих должностных обязанностей в соответствии с установленным графиком работы в пригородных поездах всех категорий, проездные документы на которые оформляются без указания посадочных мест, от места жительства до места работы и обратно в пределах Москвы, включая Зеленоградский, Новомосковский и Троицкий административные округа, и Московской области...»

Раньше компенсировались поездки на работу и обратно из Московской области, новая редакция КД учла ж/д поездки по Москве, некоторые районы которой подчас не ближе к центру, чем Подмосковье. Также предусмотрена оплата проезда в поездах 7000-й нумерации с повышенным уровнем комфорта, в том числе «Спутнике» и РЕКСе.

#### 7.3.4. О рождении и усыновлении

«Выплачивать Работнику (одному из родителей) при рождении ребёнка или усыновлении (удочерении) ребёнка единовременное пособие на каждого новорождённого или усыновлённого (удочерённого) ребёнка сверх установленного законодательством Российской Федерации...»

Теперь на дополнительную выплату от метро могут рассчитывать в том числе те, кто усыновил (удочерил) ребёнка.

#### 7.3.8. О Дне знаний

«Предоставлять по возможности по личному заявлению работникам – матерям, отцам, опекунам детей начальных классов, обучающихся в общеобразовательных учреждениях, – один день отпуска без сохранения заработной платы в День знаний 1 сентября или в другой первый день начала занятий».

Работники метро имеют возможность лично отвести младшеклассников в школу. Это важный день для детей и родителей. А в новой редакции КД предусмотрен такой момент: при несовпадении 1 сентября с началом занятий можно будет взять отпуск без оплаты в реальный День знаний.

### Пункт договора, содержащий новшества

#### Небольшие пояснения

#### 7.3.17. О санаторно-курортном лечении

«Осуществлять санаторно-курортное лечение Работников, работающих во вредных и (или) опасных условиях труда, в Оздоровительном комплексе метрополитена, а также в других санаторно-курортных учреждениях в соответствии с требованиями законодательства Российской Федерации, в порядке, установленном локальными нормативными актами метрополитена».

У метрополитена есть свой Оздоровительный комплекс (ОКМ). Он расположен в Одинцовском районе (okmetro.ru). Кстати, для работников городского транспорта здесь всегда бывают скидки. А работникам метро, связанным с вредными и (или) опасными условиями труда, по новому КД предприятие должно помочь организовать оздоровление в ОКМ или ином санатории.

#### 7.3.18. О выплатах на малышей

«Выплачивать работникам, находящимся в отпуске по уходу за ребёнком в возрасте от 1,5 до 3 лет ежемесячное пособие в размере, установленном локальными нормативными актами метрополитена, за исключением случаев работы на условиях неполного рабочего времени во время нахождения работника в отпуске по уходу за ребёнком».

Размер такого пособия на 1 января 2021 года составит 5 000 руб. в месяц. Если у вас не один ребёнок этого возраста – пособие дадут на каждого малыша. Обязательное условие: пособие предусмотрено только во время отпуска по уходу за ребёнком. Выплаты завершатся с вашим выходом на работу, причём даже на условиях неполного времени.

#### 7.3.19. О молодых специалистах

«Выплачивать молодым специалистам единовременную выплату в размере, установленном локальными нормативными актами метрополитена».

На такую помощь могут рассчитывать работники до 25 лет при первом трудоустройстве по специальности.

#### 7.3.20. О репетициях хора

«Работникам метрополитена – участникам Академического хора метрополитена, производить компенсацию за участие в репетициях и мероприятиях Академического хора метрополитена».

Хор наших работников давно стал визитной карточкой московского метро, и он по праву упомянут в новой редакции КД. Хористов нужно поддерживать!

К слову, вы тоже можете попробовать себя в хоре. Контакт: 8 (985) 350-29-43.



ЗА КОНСУЛЬТАЦИЕЙ ПО ВОПРОСАМ О ЛЬГОТАХ И КОМПЕНСАЦИЯХ МОЖНО ОБРАТИТЬСЯ К КАДРОВИКУ ВАШЕГО ПОДРАЗДЕЛЕНИЯ И К ПРЕДСЕДАТЕЛЮ ПЕРВИЧНОЙ ПРОФСОЮЗНОЙ ОРГАНИЗАЦИИ ВАШЕГО ПОДРАЗДЕЛЕНИЯ

Коллективный договор метрополитена, актуальный на текущий день, размещают на сайте нашего профсоюза – [dprofmosmetro.ru](http://dprofmosmetro.ru). Следите за обновлениями в новом году.

# Женщины-машинисты вышли на финишную прямую

29 ОКТЯБРЯ ПЕРВАЯ ГРУППА ЖЕНЩИН СДАЛА ПОСЛЕДНИЙ ЭКЗАМЕН КУРСА «МАШИНИСТ ЭЛЕКТРОПОЕЗДА». КАК ДЕВУШКИ СПРАВИЛИСЬ С ИСПЫТАНИЯМИ И КАКИЕ ЭТАПЫ ИХ ЖДУТ ВПЕРЕДИ, РЕДАКЦИИ **ММ** РАССКАЗАЛ ЗАМЕСТИТЕЛЬ НАЧАЛЬНИКА УЧЕБНО-ПРОИЗВОДСТВЕННОГО ЦЕНТРА – НАЧАЛЬНИК УЧЕБНОГО ОТДЕЛА ДМИТРИЙ ДЕРГОВУЗОВ.

**В** первую женскую группу машинистов мы набрали 25 действующих сотрудниц метрополитена из разных служб. Это билетные кассиры, дежурные по приёму и отправлению поездов, дежурные станционного поста централизации, дежурные по станции и др. Сегодня в группе обучаются 17 кандидаток в машинисты электропоезда, которые уже успешно прошли испытания.

Первый этап заключался в освоении программы «Помощник машиниста электропоезда». После теоретического курса и прохождения практики в качестве дублёра помощника машиниста девушки сдали экзамены и приступили ко второму этапу. Второй этап – теоретическое обучение по программе «Машинист электропоезда» – длился 3,5 месяца.

Затем женщины были направлены на производственную практику в электродепо «Фили», где в течение месяца учились управлять поездом. Завершилась практика экзаменами по программе «Машинист электропоезда».

Сейчас женщины проходят стажировку, а в конце года студенткам предстоит сдать итоговый экзамен, чтобы получить свидетельства на право управления подвижным составом. Группа будет работать исключительно на инновационных поездах «Москва», которыми укомплектована Филёвская линия. Благодаря обновлению подвижного состава условия труда машиниста стали более комфортными, но профессия осталась всё такой же ответственной и сложной.

В Московском метрополитене женщины работали машинистами электро-

29 октября, экзамен по курсу «Машинист электропоезда»



поездов с 1936 года, но в начале 1980-х годов был введён запрет на приём новых сотрудниц по этой специальности. Запрет объяснили защитой женщин от высоких нагрузок и неблагоприятных факторов труда.

Приказ Министерства труда и социальной защиты Российской Федерации, который снова разрешит женщинам работать по профессии машиниста электропоезда в метрополитене, вступил в силу 1 января 2021 года. **ММ**

К  
О  
М  
А  
Н  
Д  
А

## Удалённая работа: как получить нужные доступы

НЕСКОЛЬКО ИНСТРУКЦИЙ ОТ СПЕЦИАЛИСТОВ ТЕХНИЧЕСКОЙ ПОДДЕРЖКИ МЕТРОПОЛИТЕНА

### АНОНСИРУЕМ РУБРИКУ

В наше время стремительного развития ИТ-технологий почти невозможно представить себе человека, который не пользовался бы смартфоном или компьютером дома или на работе. А если разобраться во всём многообразии техники и методов работы с ней поначалу сложно, то сотрудники технической поддержки готовы прийти на помощь.

К слову, за последний год качество техподдержки у нас заметно улучшилось, и если раньше на работу с заявками подчас уходило три-четыре месяца, то сейчас более 90% из них выполняются за три-четыре дня. А это один из лучших показателей в отрасли.

В планах **ММ** – ввести рубрику, где ИТ-эксперты расскажут о мире смартфонов, компьютеров и других гаджетов, а также будут отвечать на возникающие вопросы, связанные с ними. А для начала представляем краткую памятку для удалённой работы с информационными ресурсами метрополитена.

### ДОСТУП В ЭДО И К СЕТЕВЫМ РЕСУРСАМ

Предоставляется только в соответствии со списками, который подал ваш руководитель.

1. Если вас внесли в список, то вы должны были получить инструкции по подключению к **ЭДО** и **общим папкам** на рабочую почту.

2. Если вы не обнаружили инструкции, позвоните в рабочее время по телефону: **8 (495) 622-08-69** или **2-08-69** (внутренний).

Сотрудники **отдела технической поддержки ИТ** помогут вам.

### ДОСТУП К SAP И 1С

Наличие у вас такого доступа можно уточнить по телефонам выше.

### ДОСТУП К ИНЫМ РЕСУРСАМ

Запросите через вашего руководителя посредством ЭДО.

### ЗАБЫЛИ ПАРОЛЬ И/ИЛИ ЗАБЛОКИРОВАНА УЧЁТКА

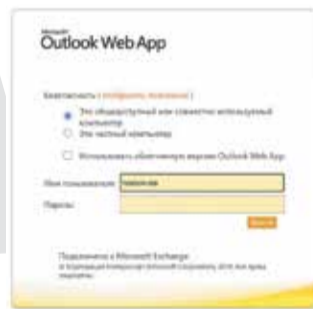
Попросите вашего коллегу или руководителя направить заявку письмом на **itsd@mosmetro.ru**. Сделать это можно как из офиса, так и на «удалёнке». Новый пароль придёт, соответственно, на адрес отправителя заявки, обычно его высылают в течение часа.

Или позвоните по телефонам, указанным выше.

### ДОСТУП В ПОЧТУ

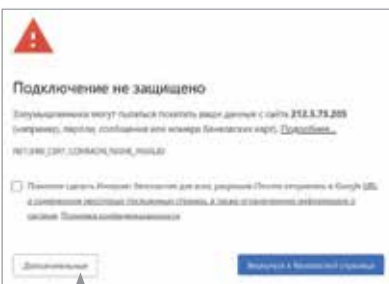
Предоставляется всем работникам.

- 1 В браузере перейдите по адресу: <https://mail.mosmetro.ru/owa/>  
У вас должно открыться такое окно:



- 2 Введите **логин** (пример: ivanov-sa) и **пароль**: они те же, что при входе в вашу учётную запись в Windows.

- 3 Если вместо окна в п. 1 появится окно такого типа:



нажмите кнопку «Дополнительные», а затем в окне:



Памятку для удалённой работы с информационными ресурсами можно скачать по этому QR-коду

### СОВЕТЫ ИТ-ЭКСПЕРТОВ



перейдите по адресу, указанному стрелкой.

- 4 В открывшемся окне заполните **логин** (пример: ivanov-sa) и **пароль**: они те же, что при входе в вашу учётную запись в Windows.

- 5 Появится окно из п. 1. В нём нужно повторно ввести логин и пароль.

### Напоминаем, что заявки в сервис

деск необходимо направлять через:  
– личный кабинет на портале «Техническая поддержка ИТ» [it.mosmetro.ru](http://it.mosmetro.ru);  
– электронную почту: [itsd@mosmetro.ru](mailto:itsd@mosmetro.ru);  
– по телефонам: **8 (495) 622-08-69** или **2-08-69** (внутренний).

# Уроки жизни

## от Виталия Мусиенко



Виталий Мусиенко  
на вручении национальной премии

ЭТОЙ ОСЕНЬЮ НАШ КОЛЛЕГА СТАЛ ЛАУРЕАТОМ НАЦИОНАЛЬНОЙ ПРЕМИИ «ПАМЯТЬ НАРОДА: ВО ИМЯ МИРА». ЭТО ВЫСОКАЯ НАГРАДА ЗА ДОБРЫЕ ДЕЛА, БЕЗ КОТОРЫХ ОН ПРОСТО НЕ МОЖЕТ ЖИТЬ. И ПЕРВЫЕ, КОМУ ОН ПОМОГАЕТ, – ДЕТИ И ПОДРОСТКИ.

**С**обеседник **ММ** – Виталий Мусиенко, начальник Центра профилактики детского травматизма Службы профориентации, обучения и развития персонала Московского метрополитена, полковник внутренней службы в отставке, кандидат философских наук, член Экспертно-консультативного совета родительской общности при городском Департаменте образования.

### ВЗГЛЯД СО СТОРОНЫ

Предварим интервью небольшой картинкой из сегодняшней практики нашего собеседника – глазами корреспондента **ММ**.

Московская школа. В актовом зале собрали старшеклассников: пришли гости от метро провести беседу о безопасности на транспорте. В рядах возня и гам. В глазах подростков – скепсис: опять будут учить жизни. В руках – телефоны: чтобы не скучать. Полковник открывает урок. Он привлекает аудиторию с ходу: никакой вводной дидактики – начинает с примеров и фотографий. При этом нет страшных кадров (детям нельзя). Но вот показать, что стало с обувью тех, кто нарушал правила на эскалаторе, – можно. Наглядность действует. А дальше – не лекция, а диалог. Он подмечает равнодушных в зале, вовлекает их. За каждым правилом у него – жизненные случаи и судьбы. К концу встречи в аудитории тихо. Экраны сотовых не горят. Несколько рук тянутся вверх для вопросов.

### ДЕТИ, ОБИЖЕННЫЕ ВЗРОСЛЫМИ

– **Виталий Иванович, откройте секрет: почему вас слушают даже подростки?**

– Есть опыт работы с людьми. Если кратко, с четырнадцати лет я надел военную форму, а в 25 уже командовал ротой. Полсотни солдат – они же как дети: нужны внимание, забота и авторитет. В знании разных сторон жизни и умении подмечать детали помогла служба в Управлении криминального поиска МВД. Есть педагогический стаж в Академии налоговой полиции. Но именно детей я хорошо узнал, когда после ухода в отставку пошёл работать в социально-реабилитационный центр для несовершеннолетних, попавших в сложную ситуацию.



Патриотические занятия  
с подростками

**ПРЕМИЮ «ПАМЯТЬ НАРОДА: ВО ИМЯ МИРА»** учредили благотворительные организации и Минобороны России. Её вручают за заслуги в сохранении исторической памяти и волонтерском движении. Во время изоляции в пандемию Виталий Мусиенко совместно с фондом «Достойная память» и компанией «Долина овощей» организовал бесплатную доставку продуктов ветеранам войны. Он активно участвует в патриотическом проекте «Живая память»: закладывает аллеи, пополняет библиотеки, проводит детские конкурсы, ведёт патриотическую работу в детских домах и школах. Он инициатор многих славных начинаний.



Урок безопасности в московской школе

– **Почему вы решили работать с неблагополучными детьми?**

– Однажды в командировке в Казани я посетил Раифский монастырь, при котором был детский дом. Настоятель отец Всеволод сказал, что «в нём живут дети, обиженные взрослыми, и мы должны им помочь». Это запало мне в сердце. Я ведь и сам с одиннадцати лет рос без отца. От ошибок юности спасла мамина самозабвенная забота. Поэтому, как только появилась возможность, я начал работать с «обиженными детьми». Мы помогали устроить их, оформить юридически, а главное – их нужно было вернуть к жизни, чтобы они поверили, что она неплоха и в ней есть добро.

– **Как заслужить доверие обиженного ребенка?**

– Искренним вниманием и заботой. Подростки с улицы как психологи: изучают тебя, ищут слабые стороны, чтобы победив, задавив, защититься самим. Они ведь не знают любви, только авторитет. Но надо стать для них не просто авторитетом, а примером. И первое, что я сделал – вместе с ними начал выходить на утреннюю зарядку. И делал всё наравне. А потом я вытянул своих мальчишек на конкурс по троеборью среди кадетских корпусов. Отобрал самых «отчаянных». Тренировались, конечно, вместе. Из девяти команд стали четвертыми – всего за две недели подготовки. Но главное в другом. Они обрели цель и интерес к жизни.

– **Дети с улицы и домашние – два разных мира?**

– Все дети очень разные. Но жизненные примеры учат всех. Расскажу случай. У нас в центре бывали встречи с семейными детьми: играли вместе, устраивали спортивные соревнования, потом пили чай. Такое общение порой меняло наших ребят. Но не только их. Однажды в центр попал мальчишка лет четырнадцати, его задержали сотрудники полиции. Он пробыл у нас недолго, вернулся в семью, а потом начал навещать центр, да ещё с друзьями из школы. Через время пришёл отец одного из парней этой компании и говорит: «Спасибо! Наш сын впервые за четыре года назвал свою маму – мама».

### ЧТОБЫ НЕ БЫЛО ПОЗДНО

– **С 2015 года вы работаете в метрополитене. В чём ваша главная задача?**

– Учить детей правильно вести себя на транспорте. Мы посещаем школы, ведём беседы. Для младшеньких создали учебные мультфильмы. С пятого класса проводим более серьёзную работу. Задача – действовать на упреждение, чтобы не было поздно. Дети в большей опасности, чем взрослые. Они ищут приключения и подражают экстремалам из интернета. Например, зацепинг – популярное увлечение школьников и частая причина трагедий. Современная проблема ещё в том, что гаджеты стирают границы реальности. Пример: встает на встрече мальчишка-младшеклассник и на полном серьёзе говорит: «Но если я погибну, я же оживу?»

Со временем мы пришли к выводу – надо менять подход. Точнее – «заходить» с двух сторон: и к детям, и к родителям. Так что сегодня часто проводим профилактические беседы и со взрослыми.

– **Вы всё время говорите «мы»...**

– Конечно, во всём – и в работе по профилактике, и в патриотических акциях, и в благотворительности – мне помогают неравнодушные люди: это и мои коллеги по метро, и сотрудники УВД на транспорте, и представители фондов. А когда я работал в реабилитационном центре, у меня была прекрасная команда, у которой я многому научился, хоть и занимал должность заместителя директора. К слову, это моё жизненное правило: всегда стараться чему-то учиться у других. В том числе у детей.

– **А дети из реабилитационного центра – вы поддерживаете с ними связь?**

– Обязательно. Как можно бросить их снова?! Они открыли своё сердце. Нельзя закрыть эту дверь! **ММ**



О метро для младшеклассников

# Смотрители «Москвы»

КАК ПРОХОДЯТ БУДНИ ПРИЁМЩИКОВ ПОДВИЖНОГО СОСТАВА?  
ЧТОБЫ УЗНАТЬ ЭТО, МЫ ОТПРАВИЛИСЬ В ЭЛЕКТРОДЕПО «ВЫХИНО».

**П**риёмщик подвижного состава – профессия в метрополитене достаточно новая. Она была введена в 2016 году в связи с обновлением подвижного состава. Если раньше обслуживание поездов осуществляли исключительно работники метро, то инновационные поезда «Москва» потребовали к себе особого подхода. Их обслуживает специальная сервисная компания по контракту жизненного цикла, а её работу от лица Московского метрополитена контролируют как раз приёмщики ПС.

## НАЧАЛО ДНЯ

Ровно 8:00. Кабинет заместителя начальника электродепо «Выхино» по безопасности движения поездов. Сотрудники в яркой спецодежде получают инструкции на день. Двоим из них поручают рассказать мне о своей работе. Заместитель начальника поясняет, что одним спикером здесь не обойтись, потому что должность приёмщика подразумевает два разных направления в работе – техническое и культурное. Что это значит, мне предстоит выяснить позже.

Роль главного проводника в мир приёмщиков подвижного состава берёт на себя Василий Дутов. Отучившись в МИИТе, он устроился по профессии в РЖД, но в октябре 2014 года перешёл в метрополитен на должность инженера технического отдела по механическому оборудованию. Когда в 2016 году появилась информация о новой должности, Василий узнал все подробности и в итоге стал одним из первых приёмщиков ПС на предприятии.

После дежурной пятиминутки отправляемся на участок. Василий проверяет входящую документацию, правильность оформления сводно-технических актов



**Василий  
Дутов**

«С «улицы» на эту должность не попасть. Обязателен стаж работы в Московском метрополитене не менее трёх лет при наличии высшего технического образования. Кроме того, нужно пройти проверку знаний инструкций, а их здесь немало. Также нас регулярно отправляют в Учебно-производственный центр на повышение квалификации. Это необходимо, так как оборудование меняется от серии к серии».

выполненных работ. Среди множества документов, прикреплённых на инфодосках, вижу график оборота электропоездов. Первый заход подвижного состава в электродепо запланирован на 9:53. Есть время расспросить о требованиях к кандидатам на должность приёмщика ПС.

## КУЛЬТУРНАЯ СОСТАВЛЯЮЩАЯ

График работы приёмщиков подвижного состава зависит от направления. Те, кто отвечают за техническую часть, работают по графику два через два. Смены длятся по 12 часов и начинаются либо в 8 утра, либо в 8 вечера. Те же, кто мониторит культурное состояние составов, работают так же, как и обычные офисные сотрудники, – пятидневка с 8 до 17. Пора узнать о культуре в контексте «Москвы». Об этом с энтузиазмом мне расскажет Александр Зубарев.

Помимо обходов и составления актов, у Александра много аналитической работы. Одну за другой он показывает мне таблицы, в которых зафиксированы разные данные. Первая посвящена информационным носителям, или, проще говоря, стикерам, которые мы видим в каждом вагоне. Вторая – графику внешней мойки составов, третья – графику сдачи анализов на COVID-19 всех работников участка. И это лишь малая часть. Смотрю на часы – до прибытия первого состава остаётся совсем немного времени, спрашиваю Александра о его пути в профессию.

– Я работаю в метрополитене уже восемь лет. Начинать в электродепо «Печатники» с должности слесаря по ремонту электроподвижного состава. Через некоторое время мне поручили руководство бригадой, далее был исполняющим обязанности мастера участка планового предупредительного ремонта, а затем перевёлся в электродепо «Выхино» на участок приёмки ПС. Такой вот карьерный рост.

## РАБОТА В «ПОЛЕ»

Примерно в 9:40 заходим на участок ДДЭ. Здесь на огромном мониторе выведена таблица с расположением составов на депо-ских путях. Разобраться с ходу трудно, но парни считывают и фиксируют информацию без проблем.

Первый в этой смене состав заходит чётко по расписанию – в 9:53. Он простоит здесь до 11:36, а значит, у него плановый короткий отстой. Помимо приёмщиков состав встречает группа людей в серых куртках. Это как раз сотрудники сервисного центра «Выхино», обслуживающие состав типа «Москва». Кто-то спускается в канаву, кто-то поднимается в салон. Мы же ждём машиниста, чтобы узнать о недочётах и внештатных



**Александр  
Зубарев**

– Культурная составляющая вагона – это прежде всего его чистота.

Мы проверяем качество уборки, отсутствие вандальных надписей, а также наличие информационных носителей и их состояние. Исправность поручней и форточек тоже входит в нашу зону ответственности. Если у меня возникают замечания по культурному состоянию салона, сразу сообщаю об этом уполномоченному сотруднику сервисного центра электродепо «Выхино». После проверяю качество выполненных работ.

ситуациях, произошедших на электроподвижном составе при работе на линии. Получив короткое «замечаний по составу нет», приступаем к приёмке и передаче состава на техническое обслуживание. Александр обходит салон, фотографирует повреждения на сидениях и делает записи в блокнот. Параллельно мы с Василием с фонариками в руках осматриваем подвижной состав с боков. Наша задача – выявить неисправность, а затем проконтролировать её устранение сотрудниками сервисного центра.

– Выходит, вы можете обнаружить дефекты, лишь взглянув на вагон? – спрашиваю я.

– Когда несколько лет подряд всё это рассматриваешь, любой, даже самый незначительный, нюанс сразу бросается в глаза. Причём все они прописаны в различных инструкциях, по которым эксплуатируется данный подвижной состав. Если мы сейчас обнаружим какую-либо серьёзную неисправность, которую невозможно будет исправить за время отстоя, то этот состав на линию уже не пойдёт.

– То есть интервал движения увеличится?

– Конечно нет. Мы просто выдадим резервный исправный состав.

Впрочем, прибегать к этому нам не пришлось. Единственный дефект, который мы обнаружили, – незначительные подтёки гидравлического гасителя колебаний. Его Василий внесёт в акт приёмки-передачи состава на обслуживание для дальнейшего устранения замечания. До конца смены нам остаётся принять и осмотреть 18 составов, это не считая контроля выполнения плановых ремонтных работ. **ММ**



ШТАТ ПРИЁМЩИКОВ ПОДВИЖНОГО СОСТАВА В МОСКОВСКОМ МЕТРОПОЛИТЕНЕ УВЕЛИЧИВАЕТСЯ ПРОПОРЦИОНАЛЬНО ВНЕДРЕНИЮ ЭЛЕКТРОПОЕЗДОВ СЕРИИ «МОСКВА». НА ДАННЫЙ МОМЕНТ СПЕЦИАЛИСТЫ ЭТОГО НАПРАВЛЕНИЯ ЕСТЬ В ЭЛЕКТРОДЕПО «ВЫХИНО», «ПЛАНЕРНОЕ», «РУДНЕВО», «ФИЛИ», «ИЗМАЙЛОВО», «СВИБЛОВО», «ЧЕРКИЗОВО», «КРАСНАЯ ПРЕСНЯ», «ВЛАДЫКИНО», «ВАРШАВСКОЕ» И «СОЛНЦЕВО».

# Написанные КРОВЬЮ

Продолжение. Начало в № 3 (114)



**Александр Спарбер,**  
ведущий инженер  
отдела НТР  
Службы профориентации,  
обучения и развития  
персонала

**М**ы продолжаем рассказ о Правилах технической эксплуатации железных дорог в нашей стране. Упомянем и ПТЭ метрополитена. Надо понимать, что новые редакции ПТЭ возникали не вследствие прихоти руководства. Их появление каждый раз было продиктовано, во-первых, развитием технических средств железнодорожного транспорта, средств связи и СЦБ, а во-вторых, соображениями безопасности. Конечно, аварии и крушения зависят не только от наличия и знания правил – всегда может вмешаться человеческий фактор или просто стечение обстоятельств – но, по крайней мере, соблюдение основного закона – Правил технической эксплуатации – способно свести их к минимуму.

## ПРИ СОВЕТСКОЙ ВЛАСТИ

Итак, свершилась революция, закончилась Гражданская война. Страна была в состоянии, которое называют словом «разруха». Управление отраслями народного хозяйства надо было фактически налаживать заново. В том числе управление железными дорогами, без чёткой и бесперебойной работы которых не могла функционировать никакая другая отрасль.

Для этого в 1921 году были утверждены первые при советской власти «Правила технической эксплуатации железных дорог, открытых для общего пользования». Их принципиальным отличием от предыдущих (1898 года) было то, что они действовали для всех железных дорог СССР и составляли основу всех остальных приказов и положений. Никакой самостоятельности, никаких особых правил для каждой дороги, никакого крупного и мелкого шрифтов. Самое большее, что позволялось отдельной дороге, – дополнять и конкретизировать. Но общие ПТЭ стали одинаковыми (и обязательными) для всех. Хотя, в принципе, структура документа осталась прежней. Появился только один новый раздел: «Содержание устройств связи и пользование ими».

В этих ПТЭ самым важным разделом является отдел IV, посвящённый движению поездов. Правила этого раздела обобщили многолетнюю практику не только отечественных, но и зарубежных железных дорог с точки зрения безопасности движения.

Правила дополнялись целым рядом приложений и инструкций, причём каждой дороге вменялось в обязанность развивать правила применительно к местным условиям работы. Всякий железнодорожный служащий был обязан твердо знать все правила, положения и инструкции, касающиеся круга его деятельности. И любой поступающий на службу проходил подготовку и проверялся на знание этих инструкций. Особенно важно было знание сигналов и правил сигнализации.

Во всяком случае так должно было быть. Ну, всё вроде бы делалось для того, чтобы предотвратить столкновения поездов и сход с рельсов. А между тем уровень аварийности всё равно оставался крайне высоким. Более того: он увеличивался. Достаточно сказать, что если в 1923 году произошло 8976 аварий и крушений,



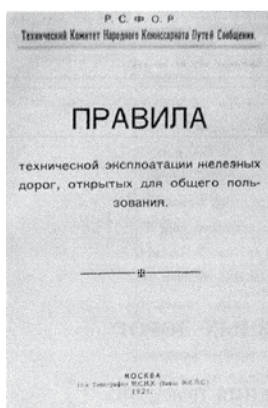
Последствия  
крушения поезда  
№ 110 на перегоне  
Изола – Невель.  
22 октября 1924 года

то в 1934 году – 61142! Чудовищные цифры. Погибли сотни людей, тысячи были ранены. Не говоря уже о материальном ущербе: только прямые убытки составили 60 млн руб., не считая огромных потерь в результате дезорганизации движения и сокращения объёмов погрузки. Если учесть, что за тот год железнодорожным транспортом было получено 19 тыс. вагонов, а разбито и повреждено более 65 тыс., то становится очевидным, что крушения и аварии стали основным злом на железных дорогах.

Почему это происходило, можно только догадываться. Всё же «проклятый» царский режим готовил хороших специалистов, грамотных инженеров. Да и рабочие в основном были потомственные. Отец железнодорожник – и сын становился железнодорожником, с детства впитывая эту науку. Котёл же революции и Гражданской войны всех перемешал, частью уничтожил, частью выплюнул – и в итоге работать на железную дорогу приходили случайные, неподготовленные люди.

Наибольшее число происшествий имело место из-за разрывов, саморасцепов поездов и схода с рельсов подвижного состава на перегонах и станциях. Многие аварии и крушения явились следствием излома рельсов, осей и бандажей колёсных пар. Так, 23 февраля 1934 года на перегоне Паприха – Вологда Северной железной дороги произошёл излом ходовой части вагона в поезде; вагон сошёл с рельсов и 8,5 км двигался по шпалам, разрушая их и приводя в негодность скрепления и охранные бруссы. Все эти данные приводятся в приказе НКПС № 18 от 19 марта 1935 года «О борьбе с крушениями и авариями».

А техническая база железнодорожного транспорта в это же время совершенствовалась. Внедрялась автосцепка – и сократилось количество разрывов в поездах. Стала внедряться автоблокировка – и уменьшилось число наездов на хвостовые вагоны впереди идущих поездов. После 1925 года стало всё шире использоваться диспетчерское руководство движением и начато производство соответствующей аппаратуры для поездной



Титульный лист  
ПТЭ 1921 года



связи. В общем, в наличии были оба компонента, настоятельно требующие разработки новых Правил технической эксплуатации. Что и было сделано в 1936 году.

Новые ПТЭ железных дорог СССР были утверждены наркомом путей сообщения Лазарем Кагановичем 15 июня 1936 года. Приказ № 95/Ц заканчивался так: «Точное выполнение «Правил технической эксплуатации железных дорог СССР» должно привести к скорейшей ликвидации крушений и аварий. Требую поэтому от всех железнодорожных работников беспрекословного и чёткого выполнения ими «Правил технической эксплуатации железных дорог СССР». Конец цитаты.

Они были значительно переработаны, введена новая структура, сохранившаяся до введения новой редакции в 1979 году, были чётко установлены требования к ширине колеи, требования к автоблокировке, централизации стрелок и сигналов, линиям связи, контактной сети и т.д. Появился новый раздел – приём на работу и техническая проверка знаний работников. Эти правила неоднократно переиздавались.

Далее коротко. Министром путей сообщения СССР Борисом Бещевым 19 марта 1952 года были утверждены, а в 1955 году изданы новые ПТЭ, в которые по мере совершенствования и внедрения новых технических средств вносились изменения. Они пересматривались и утверждались в 1959 и 1963 годах.

Следующие ПТЭ были утверждены в 1970, а введены в 1972 году. К тому времени железнодорожный транспорт перешёл на более высокую ступень оснащения и развития. Учитывались и крушения пассажирских поездов прошлых лет.

5 июня 1979 года министром путей сообщения СССР Иваном Павловским были утверждены новые ПТЭ. В них, в частности, впервые предусматривается автоматическая локомотивная сигнализация, применяемая как самостоятельное средство сигнализации и связи.

Наконец, последние ПТЭ в СССР были утверждены в январе 1986 года министром Николаем Конаревым. В 1987 году они были введены в действие одновременно с инструкциями по сигнализации и движению поездов и маневровой работе на железных дорогах СССР, а также новыми инструкциями по обеспечению безопасности движения поездов при путевых работах, техобслуживании и ремонте устройств СЦБ, работах на контактной сети с изолирующих съёмных вышек и инструкции по эксплуатации тормозов подвижного состава.

## В РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

К тому времени были не только внедрены новые технические средства и прогрессивные технологии на железнодорожном транспорте. Произошёл переход к рыночным отношениям. Изменились сами условия работы. Действующие нормы необходимо было привести в соответствие с ними, что и было сделано. Новые, первые в Российской Федерации, ПТЭ были утверждены 26 апреля 1993 года министром путей сообщения Геннадием Фадеевым.

Ряд новых требований, направленных на повышение безопасности движения в условиях реорганизации системы управления перевозками и использование новых технических средств, включили в себя ПТЭ, утверждённые 25 мая 2000 года министром путей сообщения Николаем Аксёненко. Изменения были разработаны в период структурных преобразований, когда нормативные требования приводились в соответствие

с новым законодательством. Так, было введено требование об обязательной сертификации устройств, механизмов и оборудования, подвижного состава и т.д. Впоследствии в эти Правила вносились некоторые изменения.

Наконец, уже после создания в октябре 2003 года акционерного общества «Российские железные дороги» (РЖД) (единственным акционером которого является Российская Федерация) разработаны и утверждены приказом Минтранса России от 21 декабря 2010 года № 286 новые Правила технической эксплуатации железных дорог РФ. В июне 2012 года отдельным приказом Минтранса в них были внесены изменения и дополнения.

И на сегодняшний день мы имеем единый документ: ПТЭ, которые устанавливают систему организации движения поездов, функционирования сооружений и устройств инфраструктуры железнодорожного транспорта, подвижного состава, а также определяют действия работников при технической эксплуатации железнодорожного транспорта РФ общего и необщего пользования и обязательны для выполнения всеми организациями и индивидуальными предпринимателями.

## ПТЭ МЕТРОПОЛИТЕНА

Надо сказать, что Московский метрополитен несколько раз в своей истории менял свою подчинённость, то переходя из ведения НКПС (МТС) в подчинение Моссовета, то возвращаясь обратно. Эти перемещения в значительной степени влияли на жизнь метро и его работников. В том числе на Правила технической эксплуатации.



Первоначально, в момент своего создания, Московский метро (тогда это слово было мужского рода) входил в состав НКПС. Но 4 ноября 1937 года приказом № 724 он переводится в ведение Моссовета. И уже 19 ноября выходят первые ПТЭ, составленные, правда (как это и указано на титульном листе), на основе ПТЭ железных дорог.

Но формально Устав и ПТЭ железных дорог перестают действовать, а то, что не вошло в ПТЭ, регламентируется дополнительными инструкциями.

Однако в июле 1939 года метрополитен вновь переводят в НКПС. И снова начинают действовать железнодорожные ПТЭ и другие инструкции и правила. А также и дополнительные, отражающие специфику метрополитена.

Через 15 лет, 1 января 1955 года Московский метрополитен вновь передают из МПС в ведение Моссовета. А 4 января 1957 года Решением исполкома Моссовета № 1/15 утверждаются новые, теперь уже метрополитеновские, Правила технической эксплуатации. Вводятся в действие они с июля того же года.

Следующие ПТЭ были утверждены председателем исполкома Моссовета В. Промысловым 27 июля 1966 года Решением № 28/31.

Но в 1975 году в составе МПС было образовано Управление метрополитенов, куда вошли не только Московский метрополитен, но и вообще все метрополитены Советского Союза. Вроде бы решение это было принято после (а то и вследствие) пожара, который произошёл в феврале 1975 года на станции «Площадь Революции», практически у самых стен Кремля. Пожар тогда потушили быстро, но пострадали от дыма более 300 человек. Так метрополитеновцы снова стали железнодорожниками, надели железнодорожную форму и знаки отличия, а все инструкции, уставы, техническую документацию начали опять приводить в соответствие с нормами железных дорог.

А затем метрополитеновцы изучали ПТЭ, утверждённые МПС в 1986 году. Плюс инструкции.

Но в 1991 году, как все мы знаем, Советский Союз распался. Главное управление метрополитенов было упразднено, а сами метрополитены – выведены из МПС и переданы в ведение городов. Соответственно, Московский метрополитен стал муниципальным предприятием, а чуть позже – Государственным унитарным предприятием. Но необходимо было сохранить связь между метрополитенами – и поэтому 6 апреля 1992 года была создана Ассоциация «Метро». И до недавнего времени все ПТЭ утверждались не министром путей сообщения и не председателем Моссовета, а целой группой представителей российских городов (обычно это заместители мэров по транспорту) и согласовывались Генеральным директором Ассоциации. Зато это были не «ПТЭ железных дорог» и не «ПТЭ Московского метрополитена», а «Правила технической эксплуатации метрополитенов Российской Федерации», то есть единые для всех метрополитенов. В настоящее время основным законом метрополитенов являются Правила, утверждённые в 2001, и изданные в 2003 году. Они состоят из 18 разделов.

ОДНАКО ВРЕМЯ ЛЕТИТ БЫСТРО,  
И С 1 НОЯБРЯ 2020 ГОДА  
МЕТРОПОЛИТЕНОВЦЫ  
РУКОВОДСТВУЮТСЯ НОВЫМИ ПТЭ.

Дело в том, что в декабре 2017 года был принят федеральный закон «О внеуличном транспорте и о внесении изменений в отдельные законодательные акты» (принят Государственной Думой 14 декабря, одобрен Советом Федерации 26 декабря). Так вот: в статье 5 этого закона утверждение типовых правил технической эксплуатации внеуличного транспорта (читай – метро) относится к полномочиям федеральных органов исполнительной власти. А в статье 9 подробно изложены требования к этим правилам. Посему таковые типовые ПТЭ были разработаны и утверждены приказом министра транспорта Е.И. Дитриха 21 декабря 2018 года.

Но вы, наверное, обратили внимание на слово «типовые». Потому что в статье 7 указанного выше закона мы читаем, что утверждение правил (без слова «типовых») технической эксплуатации внеуличного транспорта входит в полномочия органов исполнительной власти субъектов РФ. В данном случае – Москвы. И поэтому новые Правила технической эксплуатации, по которым нам с вами предстоит жить, – это правила именно Московского метрополитена. Утверждены они 28 апреля 2020 года мэром Москвы, а вступили в силу, как уже говорилось, 1 ноября сего года. **ММ**

## ПО ВОСПОМИНАНИЯМ НАШИХ ВЕТЕРАНОВ

# Детство, украденное войной

Смотрите  
видеoverсию  
материала

КОГДА НАЧАЛАСЬ ВОЙНА, ОНИ ПРОВОДИЛИ НА ФРОНТ СВОИХ ОТЦОВ. А ИМ САМИМ ДОСТАЛАСЬ ТРУДНАЯ ДОЛЯ – ЖДАТЬ И ВЕРИТЬ В ПОБЕДУ. А ЕЩЁ ТРУДИТЬСЯ ОТ РАССВЕТА ДО ЗАКАТА. И ГОЛОДАТЬ. И СТРАДАТЬ В ПЛЕНУ. И ВЫЖИТЬ, ЧТОБЫ ВСТРЕТИТЬ ТОТ САМЫЙ МАЙ 45-ГО ГОДА.

## В ОККУПАЦИИ

Путь войск вермахта на Москву лежал через Смоленск. Нина жила в одной из областных деревушек со своей мамой и двумя братьями. В 1941 ей исполнилось шесть. Братишки были немного постарше. Отец ушёл на фронт в первых рядах. А мама ждала четвертого ребенка. Вскоре в окрестностях появился враг.

Увидев чужих мужчин на берёзах с другой стороны реки, дети не сразу поняли, что это немецкие снайперы и что они убивают. Бои разгорались, и смерть приближалась. Но маленькие мальчики и девочки поначалу смотрели ей в глаза беззаботно и бесстрашно, по-детски.

«Мы часто видели убитых, – вспоминает Нина Тимофеевна Белякова, – хотя как-то совсем их не боялись. Перелезали через тела и бежали дальше. А ещё нас привлекали очень красивые баночки с конфетами монпансье, которые были у убитых немцев. Мы их собирали. Мы не понимали ещё ни беды, ни опасности».

После двух месяцев ожесточённых боёв осенью 41-го года гитлеровцы заняли Смоленщину. Есть данные, что

за время оккупации на смоленской земле было расстреляно, повешено, сожжено, закопано живыми, отравлено в душегубках, замучено более 150 тысяч мирных жителей и более 250 тысяч военнопленных. Около 165 тысяч человек фашисты угнали в Германию. Население области сократилось вдвое.

«Нас поселили в окопы, наши хаты разобрали на блиндажи, оставили одни только печи, – рассказывает Нина Тимофеевна. – А через время всех начали собирать в колонны и угонять».

На этом пути в неизвестность мама Нины решилась на отчаянный шаг, чтобы дать шанс на спасение своему четвертому, новорожденному ребенку. Но судьба их хранила, и избавление пришло неожиданным образом

«Нас гнали несколько дней. Мама была в положении, и на этом пути она родила девочку. Тогда она оставила её, положила под дерево, не забрала с нами. А мы пошли дальше. И вдруг нас догнал немец: он нёс младенца, завернутого в тряпки. Нас втроём: маму, меня и эту маленькую сестренку оставили в одной из деревень по пути. А вот моих братишек увели».

**Нина Тимофеевна Белякова, ветеран труда Московского метрополитена. Награждена медалями «Непокорённые», к юбилеям Победы, «В память 850-летия Москвы» и «Ветеран труда»**



Новорожденную малышку назвали Надеждой. Оккупация длилась больше двух лет – до осени 43-го. И нужно было не сломаться, терпеть и надеяться. Впереди ещё были испытания.

«Помню, в последний год оккупации Надю, меня и всех детей собрали в сарае. А матерям приказали копать окопы. Разлучили нас. Но мы что? Вспоминается, что и не плакали. Мы играли и пели. Среди нас была одна девчонка, которая здорово исполняла частушки. Даже немцы хлопали».

Было очень голодно. Помню, у реки росла кукуруза, и немцы скармливали её лошадям. Но немножко оставалось, и нас выпускали, чтобы мы могли поесть. Мы лезли прямо в холодную воду, вылавливали сохранившиеся початки».

Осенью 1943 года Смоленщину стали освобождать. Но дома у семьи Нины больше не было. Жить пришлось в окопах. И голод продолжался. Дети выскивали в поле гнилую картошку, взрослые пекли из нее лепёшки, и эта еда казалась необычайно вкусной.

А когда война окончилась, надежды стали сбываться. В 46-м вернулись братья. А в 47-м они вновь обрели отца. Это было как чудо!

«Мы же получили извещение, что он погиб, – объясняет Нина Тимофеевна. – А оказалось, что он был ранен, лежал в госпитале в Москве. Его там вылечили и дали комнатку. И он тоже не знал, что мы живы. Но когда узнал, тотчас уехал из Москвы к нам».

Повзрослев, Нина приехала в столицу. В 1969 году рядом с домом, где она поселилась, построили депо «Замоскворецкое». Она связала свою судьбу с метрополитеном. Проработала здесь 33 года мойщиком-уборщиком подвижных составов. Трудилась ночами, заботилась о семье и никогда не унывала.

«Надо жизнь любить, не думать о плохом, – советует она, – а всегда надеяться на лучшее».



В 1943 году Смоленщину освободили. Но возвращаться было некуда. Дома у семьи уже не было

**Игорь Александрович Сорокин**, ветеран труда Московского метрополитена. Награжден медалями «70 лет Вооружённых сил СССР», «В память 850-летия Москвы» и «Ветеран труда»



## ПОД ОБСТРЕЛОМ

Осенью 1941 года гитлеровцы подошли к столице. Отец Игоря к этому времени ушёл на фронт. Мама работала в две смены. Четырёхлетнего мальчика она оставляла в бомбоубежище, которое вырыли недалеко от их рабочих барачков. Немецкие самолеты то и дело налетали на город. В небе для защиты от них стояли аэростаты. «Было страшновато», – признаётся Игорь Александрович.

Врага отбросили от города зимой 42-го года. Это был триумф русского духа. Мир увидел, что непобедимость Третьего рейха – миф, что стратегия блицкрига провалилась и немцам надо готовиться к затяжной войне. А для советских людей и их детей продолжались испытания.

«Был голод, – вспоминает наш собеседник. – Ели кашлицу, клевер. Если находили боярышник, то это была удача».

Но и жизнь продолжалась. Игорь подрос и пошёл в школу. Все ученики

рованный полк направили в Будапешт. Это примерно шесть часов ходу. И вот всё время пути венгры махали нам кулаками, плевались, кричали, чтоб мы убирались. Но мы не обращали внимания и доехали до Будапешта. А потом патрулировали по городу на танках.

Впоследствии там менялись правительства. И у нас долго не было приказа стрелять. А в нас стреляли. Когда наконец нам разрешили действовать, мы навели порядок за считанные дни. Правда, перестрелки ещё продолжались какое-то время. В 1956 году в Венгрии погибли примерно семьсот наших солдат».

По возвращении для Игоря Александровича наконец началась мирная жизнь и определилась его судьба на многие годы. Он поступил в МИИТ и, окончив вуз, получил распределение в Московский метрополитен. Сначала он трудился на заводе по ремонту подвижного состава, потом возглавил нормативную станцию по труду. Его стаж в метро составил более 40 лет.

## ВСЁ ДЛЯ ФРОНТА!

К началу войны он окончил шестой класс. О школе на время пришлось забыть. Отца взяли на фронт, а он пошёл работать.

Николай жил во Владимирской области, необычайно много давшей нашему фронту для Победы. Когда мужчины ушли воевать, женщины и дети, оказавшиеся в тылу, работали, не жалея себя. От зари до зари. Во владимирской деревне появилось выражение «фронтовой гектар». Это была площадь сверхплановых посевов.

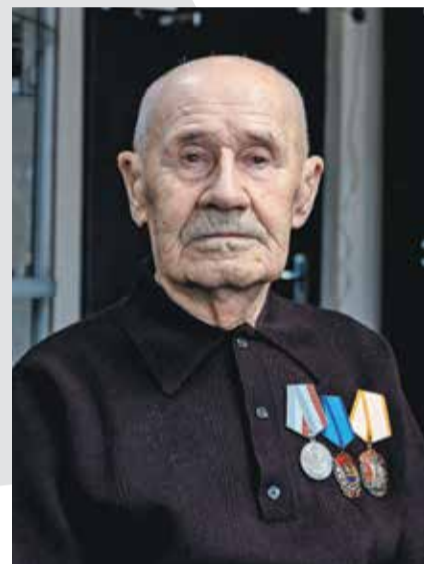
Николай стал трактористом. Однажды его железный конь сломался, и тогда храбрый и искренний мальчишка решил на поступок, который опасались совершить его взрослые началь-

беспокойства. Он мне помог. В течение трёх-четырёх дней трактор починили и начали пахать».

День Победы он встретил на своём обычном трудовом посту – в поле: «Работал на тракторе. Вижу, ребята молодые спешат на конях. Прискакали и сообщили, что война закончилась. Всё! После этого, конечно, было торжество. И секретарь обкома партии из Владимира приезжал – поздравлял нас как ударников труда».

А после войны Николай Захарович сменил рычаг трактора на руль боевой машины и побывал в побеждённой Германии, куда его призвали служить в 48-м году. Что он увидел здесь? Великодушные победителей к побеждённым и лёд в отношениях союзников. Он

**Николай Захарович Платов**, ветеран труда Московского метрополитена. Удостоен орденов Трудового Красного Знамени, «Знак Почёта», награждён медалями к юбилею Победы и «За доблестный труд в Великой Отечественной войне 1941–1945 гг.»



ники: «Сломался коленчатый вал. Руководство не предоставило замену, и тогда я, не размышляя, поехал прямо в обком партии во Владимир, добился приёма первого секретаря и выразил ему свои

на себе почувствовал веяние новой – холодной – войны».

«Победители побеждённым помогали, – вспоминает он. – Из Советского Союза направляли как подарки машины ГАЗ-51, а у самих была нехватка техники. И ещё. В то время международные отношения были уже накалённые. Начали всё делить. Помню, мы с американцами одновременно проводили манёвры. Но каждый – на своей стороне реки. Встречи не было. Мы больше не были союзниками».

Демобилизовавшись, Николай Захарович приехал в Москву и устроился работать в метро. Он трудился слесарем по ремонту подвижного состава. Его стаж на метрополитене – больше 50 лет. Об этом времени ветеран рассказывает с охотой и воодушевлением. Хотя и ранние свои воспоминания, омрачённые тенью войны, он всегда заключает оптимистично: «Много чего было, да... Но всё хорошо!» **ММ**



Советские дети после разгрома немецких войск под Москвой

терпеливо ждали возвращения отцов. С Победой!

«Я помню, был урок рисования. Все изображали наши танки Т-34 с красными звёздами и немецкие со свастикой. Так вот наши всегда побеждали. Вера в Победу была абсолютная!

Хорошо запомнилось 9 мая 45-го года. Был салют, все кричали: ура, ура! И ждали отцов, кто жив. Мой отец пришёл в конце 45-го».

А когда Игорю исполнилось 19 лет, его призвали в армию и направили служить в Венгрию. Здесь детям советских воинов-победителей предстояло встать под пули. Это был 1956 год, когда в Венгрии, выступавшей во время Второй мировой войны на стороне гитлеровской Германии, произошли трагические события – вооружённые антисоветские выступления.

«Моя часть находилась на границе с Австрией, – рассказывает Игорь Александрович. – По тревоге наш механиз-

На полях Владимирской области в годы войны трудились в основном женщины и дети. Они на четверть увеличили посевные площади и выдавали урожай сверх плана



# Метрополитен Гаосюна: жемчужина Тайваня

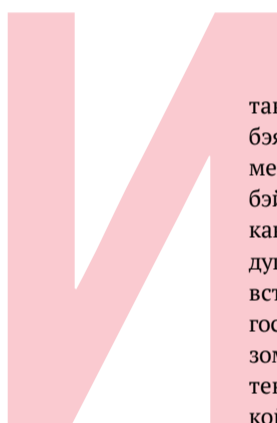
«МОЁ МЕТРО» ПРОДОЛЖАЕТ ЦИКЛ ОБЗОРОВ О МЕТРОПОЛИТЕНАХ МИРА.



**Анна Суханова,**  
ведущий специалист  
отдела научно-  
технического развития  
Службы профориентации,  
обучения и развития  
персонала



ПРОБЛЕМА ОПРЕДЕЛЕНИЯ ПОЛИТИЧЕСКОГО СТАТУСА ТАЙВАНЯ СЛОЖНА: РАСПРИ ПО ЭТОМУ ПОВОДУ МЕЖДУ КНР И КИТАЙСКОЙ РЕСПУБЛИКОЙ, КОТОРУЮ, КСТАТИ, ПРИЗНАЮТ ДАЛЕКО НЕ ВСЕ СТРАНЫ, ДЛЯТСЯ УЖЕ МНОГО ЛЕТ. К СЧАСТЬЮ, НАША ГАЗЕТА НИКАКОГО ОТНОШЕНИЯ К МИРОВОЙ ПОЛИТИКЕ НЕ ИМЕЕТ, ПОЭТОМУ В ЭТОЙ СТАТЬЕ МЫ ПРОСТО РАССКАЖЕМ ОБ ОДНОМ ИЗ МЕТРОПОЛИТЕНОВ ТАЙВАНЯ.



М так, метро Гаосюна. Почему не Тайбэя, спросите вы, всё-таки столичный метрополитен. А дело в том, что Тайбэй и Гаосюн отличаются друг от друга как небо и земля: первый – светлой и душный, второй – утопающий в зелени, встречающий своих многочисленных гостей прохладным океаническим бризом. Столь же различны их метрополитены: тайбэйское метро лишено всякой индивидуальности и имеет чисто утилитарное значение, в то время как метро Гаосюна выделяется наличием дизайнерского подхода к оформлению и архитектурным размахом. Недаром гаосюнский метрополитен называют жемчужиной общественного транспорта Тайваня.

Гаосюнский метрополитен очень молод: ввод в эксплуатацию состоялся в 2008 году. Состоит он пока из двух линий – Красной (23 станции) и Оранжевой (15 станций) общей протяжённостью 42 км. Большинство станций – подзем-

ные. В самом скором будущем планируется открытие третьей линии метро. Для разгрузки наземного трафика такого компактного метро вполне достаточно, его годовой пассажиропоток даже с учётом туристов сравнительно мал: всего 68 млн человек. Есть ещё линия лёгкого метро, интегрированная в общую транспортную сеть, по городу курсируют автобусы и такси, а основной транспорт – это мопеды и мотоциклы. Одна линия метро проходит через весь город с севера на юг, другая – с запада на восток. Поскольку город располагается в сейсмологически опасном регионе, проектировщикам пришлось долго и тщательно продумывать планы строительства метрополитена, которое заняло почти 9 лет. Тщательно изучался ландшафт, были спроектированы специальные сейсмоустойчивые конструкции, применены технологии, гасящие колебания и вибрации почвы. Особенности расположения острова постоянно заставляют

жителей мегаполиса быть настороже, ожидая разрушительных подземных толчков, поэтому в метро Гаосюна, как и в метро Тайбэя, как, впрочем, везде на Тайване, имеется современная система оповещения о землетрясении, которая позволяет заранее узнать о надвигающейся катастрофе и принять заученные с детства меры безопасности.

Ширина колеи метро Гаосюна – европейская, 1435 мм. Электрификация – третий рельс с напряжением постоянного тока 750 Вт. Расстояния между станциями небольшие. Поезда, состоящие из трёх вагонов (хотя станции спроектированы таким образом, чтобы принимать поезда длиной в шесть вагонов), курсируют каждые 1–3 минуты, что позволяет не создавать большого скопления пассажиров на платформе. В каждом вагоне установлены системы кондиционирования и шумоподавления, ЖК-дисплеи и LED-светильники. Wi-Fi доступен на всех станциях,



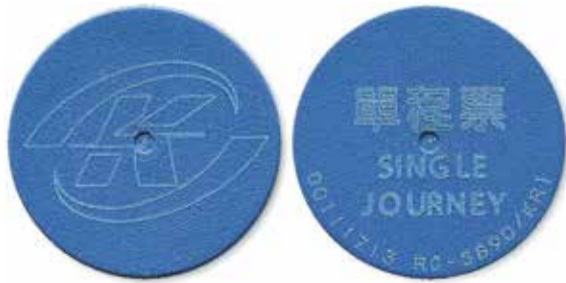
Схема линий метро Гаосюна (Тайвань)



Гаосюнский метрополитен был открыт в 2008 году



Метро Гаосюна можно считать арт-объектом



Для проезда предусмотрены жетоны с встроенными смарт-чипами

а в вагонах прекрасно ловит 4G; сейчас ведутся работы по внедрению формата 5G. Парк подвижного состава представлен поездами производства Siemens AG, в основе которых современный частотно-регулируемый электропривод с преобразователем частоты на принципиально новой элементной базе, главным образом – на биполярных транзисторах с изолированным затвором (БИТЗ/IGBT). Любопытный факт: полосы на вагонах гаосюнского метрополитена и сиденья в вагонах – сплошь зелёные. Этот цвет используется, поскольку в Гаосюне сильны политические позиции Демократической прогрессивной партии и Зелёной коалиции.

На всех станциях имеются туалеты, лифты и эскалаторы для подъёма и спуска, камеры хранения для туристов, есть Бюро находок. Станции и вагоны оснащены многочисленными информационными табло; информация отображается аж на пяти языках: на мандаринском наречии китайского языка, на хакка (диалект китайского языка), на тайваньском и английском, и на большинстве станций – на японском. На пяти языках также звучат все аудиооповещения. Выходы из метро традиционно для большинства метрополитенов пронумерованы, что сильно упрощает навигацию. Платформы отделены от путей станционными раздвижными дверями.

Приятно удивляет, какое внимание власти Гаосюна уделили маломобильным пассажирам и пассажирам с различными физическими особенностями. На каждую станцию и во все поезда обеспечен безбарьерный доступ: прямые, действительно удобные пандусы, широкие турникеты на входе и выходе из метро, соответствующе отрегулированные по высоте вендерные автоматы, чтобы пассажирам, передвигающимся с помощью инвалидных колясок, было удобно покупать билеты, отдельные лифты для маломобильных граждан, специальные зоны ожидания на платформе, оснащённые кнопками для вызова работника метро в затруднительных ситуациях (такие «парковки» есть и на всех остановках наземного транспорта) и пандусами для заезда с платформы в вагон прямо к зоне для пассажиров-колясочников. Даже туалеты соответствующе сконструированы и оснащены всем необходимым для комфорта таких пассажиров. Звуковые и визуальные сигналы для слабовидящих и слабослышащих граждан подаются почти везде, начиная от эскалаторов и заканчивая вагонами метropоездов, а множество наклеек-стикеров, напольных, в т.ч. световых, и настенных указателей в виде рисунков точно не дадут

заблудиться даже малограмотным пассажирам.

Несмотря на то что индекс преступности в Гаосюне, как и на всём Тайване, крайне низкий, к вопросу обеспечения безопасности пассажиров в метро подошли серьёзно. На каждой станции дежурят сотрудники транспортной полиции и службы безопасности метрополитена, причём не просто где-то сидят, а патрулируют вверенную им территорию. В этом им помогают современные системы наблюдения, установленные по всему метро. На платформах есть «женские» зоны безопасности, где в вечернее время девушка, путешествующая в одиночестве, может спокойно подождать поезд: на такие зоны направлены отдельные камеры видеонаблюдения, а на случай ЧП имеются кнопки для вызова сотрудника полиции или службы безопасности. Кроме того, на каждой станции, во всех вагонах и даже в туалетах есть кнопка или интерком для вызова экстренной помощи. Несмотря на заградительные конструкции, на платформах есть кнопка экстренного торможения состава, а на путях предусмотрен лоток между рельсами. На случай пожара гаосюнский метрополитен повсеместно оснащён детекторами и поглотителями дыма, системами оповещения, пожарными гидрантами и автоматизированными системами тушения.

Метро открывает свои двери в 5:30 утра и работает до полуночи. Оплата проезда зависит от расстояния; синие жетоны с встроенным смарт-чипом продаются в специальных авто-



«Око» гаосюнского метро



Метро Гаосюна – полноценный туробъект

матах. На входе достаточно прикоснуться жетоном к сенсору на турникете, а на выходе – опустить его в специальный приёмник. Однако жетоны – дорогое удовольствие и подходят только для редких поездок. Куда выгоднее купить смарт-карты на неограниченное количество поездок на один или сто дней или же смарт-карты для ежедневных поездок, которые позволяют пользоваться метрополитеном, автобусом и паромом со скидкой. Существуют групповые билеты на десять человек, которые стоят дешевле обычных жетонов на 20 процентов. Смарт-карты и групповые билеты можно приобрести в кассах на каждой станции. Кстати, в них же можно приобрести карту на 34 языках, в т.ч. на русском. Ещё есть отдельные билеты на провоз велосипедов. При желании можно воспользоваться системой бесконтактной оплаты проезда или скачать мобильное приложение гаосюнского метрополитена, в котором, помимо всего прочего, есть возможность купить электронный билет.

В метро запрещено спускаться с едой и напитками. Видимо, поэтому нигде нет урн, весь мусор надо везти с собой, иначе – весьма ощутимый штраф. Если

лайнер, станция – подводные глубины, станция-рассвет, станция-Лувр и даже станция – око метро, станция – солнечный луг с настоящим водопадом; чтобы желающие могли увидеть все красоты гаосюнского метрополитена, руководство проводят по нему условно-бесплатные экскурсии. Нужно лишь приобрести карту-безлимит на один день (примерно 450 рублей) и заранее записаться на экскурсию с понедельника по пятницу с 09:00 до 12:00 и с 14:00 до 17:00.

Для любителей исследовать новое в одиночку был запущен специальный квест «Мистическое приключение»: по ходу сюжета игры участникам предлагается попутешествовать как по метро, так и по городу, искать подсказки, разгадывать хитрые загадки и головоломки. Тем, кто успешно пройдёт весь квест, полагаются призы.

Особую любовь жителей города и туристов, а также мировое признание получила станция «Бульвар Формоза». Эта станция знаменита своим «Куполом света» и стабильно занимает лидирующие позиции во всех рейтингах как одна из самых красивых метростанций мира. Вместо потолка центральный подземный вестибюль венчает грандиоз-



«Купол света» на станции «Бульвар Формоза»

же вы проголодаетесь в пути, то на некоторых станциях есть кафетерии, в которых можно попробовать блюда местной кухни или подкрепиться традиционными европейскими закусками.

Кстати, в метро Гаосюна можно не только перекусить по пути, но и попасть на экскурсию или световое шоу, полюбоваться шедеврами современного искусства, закупить сувениров в фирменных магазинах и даже поучаствовать в увлекательном квесте. Все эти опции делают гаосюнский метрополитен не просто частью сети общественного транспорта, но и полноценным туристическим объектом. В начале нового тысячелетия был наконец-то завершён один из самых дорогих и масштабных тайваньских арт-проектов «Kaohsiung City MRT Public Art Project»: уникальные картины, инсталляции, скульптуры, панно, мозаики и т.д., созданные отечественными и иностранными художниками специально для метрополитена Гаосюна, разместились на его станциях – всего около сотни арт-объектов. Свой вклад в визуальное оформление метрополитена внесли и дизайнеры-архитекторы: именно благодаря их фантазии и мастерству жители города и туристы имеют возможность любоваться необычной архитектурой инфраструктуры метро. Станция, похожая не то на космический корабль, не то на круизный

новый 30-метровый витраж, считающийся самой масштабной работой из стекла в мире. На куполе, так похожем на калейдоскоп, через призму четырёх элементов – земли, воды, света и огня – показана вся история человеческой жизни, «рождение, рост, расцвет, разрушение и возрождение». А естественный свет с улицы, проходя сквозь витражи, создаёт удивительную панорамную подсветку станции. Купол подпирают две массивные стеклянные колонны, которые символизируют женское и мужское, инь и ян, воду и огонь, основу основ китайской философии. Здесь часто проводятся церемонии бракосочетания, концерты и выступления. Три раза в день на станции можно бесплатно любоваться световым шоу «Купол света», которое проходит под аккомпанемент живой музыки. Проектированием этого уникального сооружения занимался известный итальянский архитектор и художник Нарцисс Квольята: для создания витража ему потребовалось более 4000 стеклянных составляющих. Станция «Бульвар Формоза» была открыта в сентябре 2008 года при подготовке к VIII Всемирным играм, проходившим в Гаосюне. Трёхуровневая станция имеет 11 выходов, состоит из трёх платформ (одной островной и двух береговых) и соединяет Красную и Оранжевую линии метро. **ММ**

## НАРОДНЫЙ КОРРЕСПОНДЕНТ

Гайда  
Ярукина

## Магия улыбок

ОДНО ОСЕННЕЕ УТРО 2020 ГОДА ГЛАЗАМИ КАССИРА МОСКОВСКОГО МЕТРО

В этой рубрике наши читатели, работники метро, рассказывают о традициях и событиях в своих коллективах, о юбилеях, достижениях и увлечениях своих коллег. Или просто о своих рабочих буднях. Вы тоже можете стать автором. Пишите нам на [dialog@mosmetro.ru](mailto:dialog@mosmetro.ru)

Утро. Тяжёлое утро. Хочется спать, но надо на работу.

Идёшь на рассвете, почти в темноте, в полусне, как зомби. Но всё меняется, когда приезжаешь на место: знакомые лица, приветствия, улыбки превращают тебя в человека.

Садись за окно и видишь в подходящих к тебе людях себя утреннюю. Тебе хочется их пробудить: ты улыбаешься и приветствуешь их – и тут начинается магия. Ты видишь ответные улыбки, несмотря на маски. Мы улыбаемся глазами и помогаем друг другу настроиться на удачный день.

Но на этом волшебство не заканчивается... То, что для кассира пустяк, для пассажира бывает как маленькое чудо. Например, в спешке и суете люди не могут активировать онлайн-деньги на жёлтом терми-

нале. Конечно, они обращаются в кассу за помощью. А секрет просто в чуточке терпения и спокойствия: «Тройку» при удалённом пополнении надо подержать на жёлтом кружочке несколько секунд. И вот уже спокойный пассажир с пополненной картой проходит мимо окна кассы и в благодарность кивает головой. Или подходит к самому окну, чтобы просто сказать: «Спасибо!» Такие приятные моменты в работе заряжают позитивом.

И переживая период пандемии, разделённые дистанцией, мы всё равно незримо идём рука об руку, мы поддерживаем друг друга. Некоторые пассажиры украшают свои маски, рисуют на них улыбки. Возможно, они не замечают того, что нам по другую сторону стекла всегда приятно видеть такие маленькие лучики радости. И вот уже кассир хочет сказать: «Спасибо!» **ММ**

2020 год. Касса московского метро.  
Маски и перчатки – на время.  
Дружелюбие и улыбки – навсегда

## ХОББИ

В рубрике «Хобби» мы рассказываем об увлечениях коллег, будь то вязание, создание цветов из шёлка или коллекционирование бабочек. Герой этого номера — Кирилл Черкасов, машинист и активист Совета молодёжи электродепо «Владыкино», которому благодаря моделизму удалось собрать дома своё депо. На данный момент коллекция насчитывает уже более 30 экспонатов, и Кирилл не планирует останавливаться.

Танк-паровозы  
серии BR-80 и BR-71.5  
приписки Deutsche Reichsbahn

## Домашнее депо

МАШИНИСТ КИРИЛЛ ЧЕРКАСОВ – ОБ УВЛЕЧЕНИИ ЖД-МОДЕЛИЗМОМ

Кирилл Черкасов,  
машинист  
электродепо  
«Владыкино»Грузовой паровоз  
серии BR-52  
приписки Deutsche  
Bundesbahn

– Кирилл, с чего началось ваше увлечение моделизмом?

– В детстве я хотел стать лётчиком, поэтому в 11 лет записался в кружок авиамоделизма. Лётчиком по некоторым причинам мне стать не удалось, так что после армии я решил получить профессию машиниста. В учебно-производственном центре Московского метрополитена я познакомился с одним человеком из электродепо «Измайлово», благодаря которому у меня и появился интерес к ЖД-моделизму.

– Какие модели сейчас в вашем депо?

– За полтора года мне удалось собрать коллекцию из девяти паровозов, четырёх тепловозов, одной электрички, одного электровоза, двух единиц спецтехники и 15 вагонов разного назначения. В основном это модели немецкой железной дороги, потому что такие компании-гиганты, как Roco, Fleischmann выпускают преимущественно модели приписки Deutsche Bundesbahn. Мне нравятся паровозы периода Второй мировой войны, но есть один нюанс. Приписка Deutsche Bundesbahn на них не совсем верна, приходится переклеивать номера и менять приписку на Deutsche Reichsbahn.

– Какой экземпляр ваш самый любимый?

– Это грузовой паровоз серии BR-52. Он был создан по указанию фюрера специально для движения по СССР. Дело в том, что советский уголь не отличался высоким качеством и не в каждом немецком паровозе он горел. BR-52 в этом плане вышел прожорливым. Локомотив очень простой, собирали его буквально за три-четыре дня. Но и срок службы у BR-52 был короткий, всего пять лет.

– Где вы покупаете модели?

– Заказываю в Германии или покупаю в специализированном магазине в Москве. Бывает, нахожу интересные

модели на Avito или eBay. Они продаются уже в собранном виде, но в некоторых нет декодеров для управления с телефона, поэтому иногда приходится вручную цифровать модель. Если надо, добавляю освещение, звук или даже отдельные детали — например, кожухи. Их можно где-то заказать или напечатать на 3D-принтере.

– Как вы храните экспонаты?

– Большую часть храню в коробках, чтобы не пылились на полках. Периодически выкатываю их во Дворце пионеров на Воробьёвых горах. Там есть железнодорожный кружок. Иногда встречи моделистов проходят на Павелецком вокзале. Туда привозят модули, из которых собирают длинную железную дорогу со стрелками и светофорным движением. Всё это очень интересно.

– Какие ставите цели в контексте увлечения моделизмом?

– В моей коллекции есть практически всё, что мне нужно. Остались только две нереализованные мечты. Первая – переделать немецкий BR-52 в советский трофейный паровоз ТЭ. Для этого я повезу коллекцию к мастеру в город Пушкино. Вторая мечта – приобрести ходовой электропоезд Эр-2. Проблема в том, что их не производят компании-гиганты, приходится обращаться за помощью к энтузиастам.

– Можете оценить свою коллекцию?

– Думаю, моя коллекция на данный момент стоит примерно 500 тысяч рублей. Но продавать её я не хочу, уж слишком тяжело доставались мне некоторые модели. Это уже нечто родное, дорогое сердцу. **ММ**

## БОНУС

Покажи удостоверение —  
получи скидку



ДО 6% НА ФИРМЕННУЮ ПРОДУКЦИЮ МЕТРОПОЛИТЕНА

До 31 декабря 2020 года работники метрополитена могут покупать сувениры со скидкой. Её размер зависит от конкретной позиции и варьируется от 4 до 6%. Акция действует на всех справочно-информационных стойках «Живое общение», в сувенирных магазинах, а также в интернет-магазине [shop.mosmetro.ru](http://shop.mosmetro.ru). Чтобы получить скидку, достаточно предъявить служебное удостоверение, а общая сумма покупок по акции не должна превышать 15 000 рублей. **ММ**

**СПОРТИВНЫЕ ПРАКТИКИ**Светлана  
Тазетдинова

Редакция **ММ** запускает новую рубрику, посвящённую инструкторам по физической культуре и спортивной инфраструктуре подразделений. В первом выпуске мы попросили **Светлану Тазетдинову** рассказать о работе спортиструктора, успехах Управления в спартакиаде и сильных атлетах.

## Светлана Тазетдинова — спортиструктор Управления

**ДОСЬЕ**

С детства занималась лыжными гонками, в какой-то момент ушла в биатлон. Имею разряд кандидата в мастера спорта по обоим видам. Окончила Российский государственный университет физической культуры, спорта и туризма. В 2016 году пришла работать в Службу движения Московского метрополитена на должность оператора. Выступала на соревнованиях по лыжным гонкам. В 2017 году вместе с командой Службы движения выиграла женскую эстафету. Затем перешла в электродепо «Планерное», где продолжила совмещать основную работу с увлечением спортом. Мы даже выиграли спартакиаду Московского метрополитена в общекомандном зачёте. Моя спортивная активность привела к тому, что в 2019 году мне предложили должность инструктора по физической культуре электродепо «Замоскворецкое». Сейчас я работаю в Управлении.

**О РАБОТЕ**

Быть инструктором по физической культуре в метрополитене — это действительно круто. Ты заряжаешь людей на спортивные подвиги, новые увлечения, знакомства. Мой рабочий день начинается в офисе, а заканчивается чаще всего на стадионе. Согласно кален-

дарю соревнований я набираю команды под каждый вид спорта, ищу площадки для тренировок. Например, в электродепо «Планерное» есть площадки для мини-футбола, пляжного волейбола, а также спортзал, где мы часто проводим соревнования по гиревому спорту. Главное здесь — договориться с другими подразделениями и составить расписание тренировок, учитывая интересы всех. Кроме этого, я постоянно взаимодействую с профсоюзом, составляю документы на покупку экипировки для команд. В прошлом году организовала велопробег для сотрудников метрополитена и их друзей. С удовольствием повторила бы этот опыт, но сейчас пандемия — приходится ограничиваться тренировками в режиме онлайн.

**О СПОРТИВНЫХ ДОСТИЖЕНИЯХ УПРАВЛЕНИЯ**

Проследить динамику развития спорта в подразделении проще всего по результатам спартакиады метрополитена. Так, в 2015-м Управление занимало лишь 31 место в общекомандном зачёте, а в прошлом году мы поднялись на 12 строчку рейтинга. За последние четыре года мы трижды брали золото в плавании, а также очень успешно выступали в мини-футболе, кроссе и беговых лыжах.

В нашем подразделении много сильных спортсменов. Например, бухгалтер Елизавета Климова — двукратная чемпионка Московского метрополитена по плаванию в личном зачёте и чемпионка Корпоративных игр в эстафете — имеет разряд кандидата в мастера спорта, участвует во всевозможных соревнованиях и планирует в ближайшее время выполнить норматив мастера спорта. Ещё могу выделить футболиста Максима Иванова, который работает заместителем начальника отдела внутреннего аудита учёта технических средств, запасных частей и комплектующих Службы внутреннего аудита и учёта. Летом 2020 года он в составе команды Московского метрополитена занял второе место в Корпоративных играх, а в 2019-м в составе команды Управления выиграл внутренний чемпионат по футболу. Также в этом году мы впервые собрали команду волейболистов, но, к сожалению, из-за пандемии пришлось приостановить тренировки. Надеюсь, что в 2021 году нам всё-таки удастся проявить себя ещё и в этом виде спорта.

**ММ** ЕСЛИ ВЫ ХОТИТЕ ПРИСОЕДИНИТЬСЯ К СПОРТИВНОМУ ДВИЖЕНИЮ МОСКОВСКОГО МЕТРОПОЛИТЕНА, ПИШИТЕ НА ПОЧТУ [DIALOG@MOSMERO.RU](mailto:DIALOG@MOSMERO.RU)

**ИНИЦИАТИВА**

## Готов к труду и обороне: сотрудники Службы безопасности сдали нормы ГТО

31 ЗНАЧОК В КОПИЛКЕ ЦЕНТРА ПРОТИВОДЕЙСТВИЯ НАРУШЕНИЯМ НА ТЕРРИТОРИИ ММ.



Присоединиться к движению «Готов к труду и обороне» может любой желающий. Для этого нужно зарегистрироваться на сайте [gto.ru](http://gto.ru), оставить заявку, получить медицинский доступ и выполнить нормативы. Так, в октябре сотрудники Центра противодействия нарушениям на территориях Московского метрополитена организовались в группу из 31 человека и успешно прошли испытания в два этапа. 26 участников выполнили нормативы на золото, четыре — на серебро, один — на бронзу, при этом возраст добровольцев варьировался от 22 до 51 года. В сдаче нормативов также приняли участие руководители Центра Тамерлан Костоев и Сергей Марасанов.

«ТЕ, КТО РАБОТАЮТ В СЛУЖБЕ БЕЗОПАСНОСТИ, ДОЛЖНЫ УМЕТЬ ПОСТОЯТЬ ЗА СЕБЯ И ОКРУЖАЮЩИХ, ПОЭТОМУ ФИЗИЧЕСКОЙ ПОДГОТОВКЕ МЫ УДЕЛЯЕМ ДОЛЖНОЕ ВНИМАНИЕ. РЕШИЛИ ПРОВЕРИТЬ УРОВЕНЬ СВОИХ БОЙЦОВ С ПОМОЩЬЮ КОМПЛЕКСА ГТО. КИНУЛИ КЛЮЧ В КОЛЛЕКТИВЕ, ЗАРЕГИСТРИРОВАЛИСЬ И ПОЕХАЛИ. ДУМАЮ, К СЛЕДУЮЩЕМУ ЭТАПУ СОБЕРЁМ ЕЩЁ ОДНУ ГРУППУ».

**Илья Натаров,**  
начальник отдела организации и контроля высадки пассажиров Центра противодействия нарушениям на территории Московского метрополитена

Программа физкультурной подготовки «Готов к труду и обороне» существовала в нашей стране с 1931 по 1991 год. С ликвидацией Советского Союза комплекс ГТО прекратил своё существование, но в 2014 году движение возродилось. Виды нормативов и испытаний, входящие в состав ГТО, направлены на определение уровня развития физических качеств человека: выносливости, силы, гибкости и его скоростных возможностей. По аналогии с медалями в большом спорте за успешное выполнение нормативов участникам выдают знаки отличия бронзового, серебряного и золотого достоинств.

**ИТОГИ СЕЗОНА**

## Большой футбол: как завершился чемпионат 2020

СЛУЖБА ЭЛЕКТРОСНАБЖЕНИЯ ПРОВЕЛА БЕСПРОИГРЫШНУЮ СЕРИЮ, А «СОЛНЦЕВО» И «ЗАМОСКВОРЕЦКОЕ» ВЫШЛИ В ГРУППУ «А».



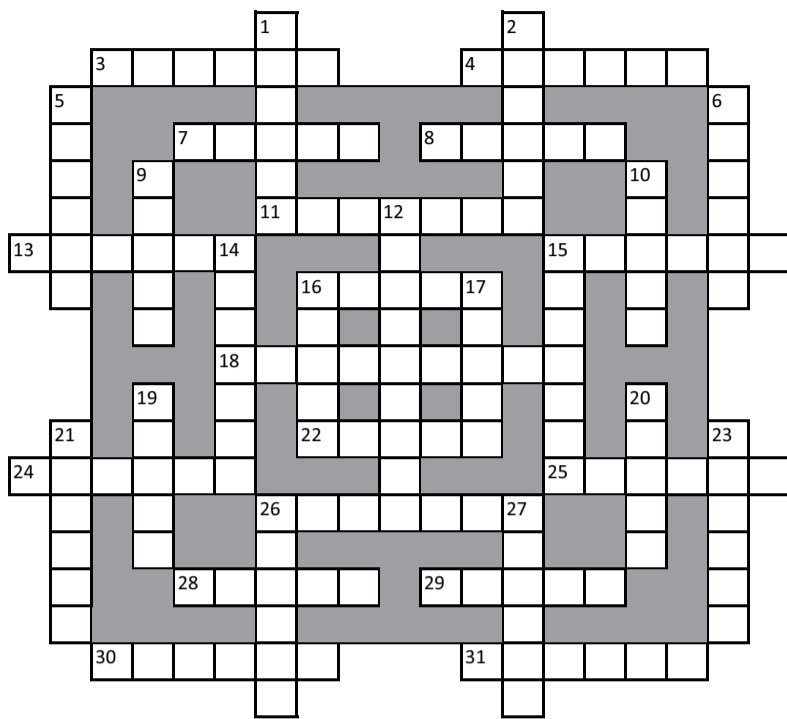
Чемпион Московского метрополитена по футболу 2020 — Служба электроснабжения

Чемпионат Московского метрополитена по футболу стартовал ещё летом — первые матчи состоялись 18 августа. Турнир проходил по круговой системе, то есть каждая команда играла со всеми участниками группы, а места распределялись согласно набранным очкам. Борьбу за чемпионство вели команды группы «А», так как именно здесь, по аналогии с Российской Премьер-лигой, собраны сильнейшие футболисты метрополитена. В итоге первое место заняла Служба электроснабжения, которая провела беспроигрышную серию. Серебряным же призёром стала команда Управления, парни уступили лишь в одном матче из девяти.

- I МЕСТО** — СЛУЖБА ЭЛЕКТРОСНАБЖЕНИЯ
- II МЕСТО** — УПРАВЛЕНИЕ
- III МЕСТО** — СЛУЖБА ПУТИ

По результатам турнира также произошла рокировка команд между группами. Так, набравшие наименьшее количество очков «Сокол» и «Измайлово» уступили своё место лидерам группы «Б» — «Солнцево» и «Замоскворецкое», а «Владыкино» и «Печатники» перешли в группу «В». Вместо них в группе «Б» в следующем сезоне будут играть «Митино» и «Новогиреево». **ММ**

**КРОССВОРД**



**ОТВЕТЫ НА КРОССВОРД ИЗ (114)**

**По горизонтали:** 4. Митино. 9. Боулинг. 10. Реализм. 11. Обделка. 12. Карьер. 13. Аукцион. 14. Выраж. 16. Стихи. 20. Барометр. 21. Будни. 22. Уклон. 24. Карандаш. 28. Конка. 30. Сталь. 34. Ховрино. 35. Берлин. 36. Трубая. 37. Домкрат. 38. Инженер. 39. Арбитр.  
**По вертикали:** 1. Комбинат. 2. Аллея. 3. Внуково. 4. Москва. 5. Оборот. 6. Чечулин. 7. Улица. 8. Извозчик. 15. Рубикон. 17. Игрушка. 18. Дебет. 19. Панно. 23. Матросов. 25. Продавец. 26. Скандал. 27. Тьюринг. 29. Кабина. 31. Тендер. 32. Брюки. 33. Обмен.

**ПО ГОРИЗОНТАЛИ:**

- 3. Плотная бумага для черчения
- 4. Станция Замоскворецкой линии
- 7. Архитектор станции «Строгино»
- 8. Железнодорожный путь
- 11. Розничная торговля через торговые автоматы
- 13. Архитектор станции «Сокольники»
- 15. Архитектор станции «Таганская» - кольцевая
- 16. Наружная сторона здания
- 18. Электродепо Таганско-Краснопресненской линии
- 22. Человек, управляющий упряжными лошадьми
- 24. Пролив между Европой и Азией
- 25. Подвижной состав МЖД
- 26. Станция Таганско-Краснопресненской линии
- 28. Единица измерения силы тока
- 29. Автомат, заменяющий человека
- 30. Станция Некрасовской линии
- 31. Архитектор наземного вестибюля станции «Краснопресненская»

**ПО ВЕРТИКАЛИ:**

- 1. Архитектор станции «Добрынинская»
- 2. Разговор двух собеседников
- 5. Фильм-катастрофа о событиях в Ленинградском метрополитене
- 6. Архитектор станции «Авиамоторная»
- 9. Система прицельной остановки подвижного состава
- 10. Средство управления лошадью
- 12. Руководитель движения поездов
- 14. Устройство для сопряжения разнородных приборов
- 15. Станция Солнцевской линии
- 16. Швейцарский «рубль»
- 17. Человек, сдающий кровь
- 19. Архитектор станции «Бауманская»
- 20. Тёмно-красный мраморовидный известняк из Грузии
- 21. Станция Некрасовской линии
- 23. Архитектор станции «Краснопресненская»
- 26. Скоростной поезд в Санкт-Петербург
- 27. Изолированный провод

**КНИЖНАЯ ПОЛКА**

**«Всегда везёт»**  
85-ЛЕТИЮ МЕТРО ПОСВЯЩАЕТСЯ

К ЮБИЛЕЮ МОСКОВСКОГО МЕТРОПОЛИТЕНА, КОТОРЫЙ МЫ ОТМЕЧАЕМ В ЭТОМ ГОДУ, ВЫШЛО КОЛЛЕКЦИОННОЕ ИЗДАНИЕ.



Книга-альбом «Всегда везёт»

Книга-альбом «Всегда везёт» рассказывает об истории Московского метрополитена в документах, фотографиях, фактах. Она содержит огромный объём материала и будет интересна как специалистам, так и широкому кругу читателей. Издание выпущено ограниченным тиражом. Заинтересованные читатели смогут познакомиться с ним в Технической библиотеке метрополитена на станции «Выставочная».

**ПРОШЛОЕ И НАСТОЯЩЕЕ**

**Наземный вестибюль**  
**станция «Лубянка»**

Сегодня мы представляем **новую рубрику «Прошлое и настоящее»**. В ней мы будем публиковать фотографии, связанные с историей Московского метрополитена, сравнивать их с современными видами того же места и рассказывать о том, что изображено на этих фото.

Станция «Дзержинская» была открыта 15 мая 1935 года в составе первой очереди московского метро. Встроенный в здание вход на станцию выполнен в виде двух мощных арок-порталов. На старом фото между арками можно рассмотреть скульптурную композицию «Метростроевцы», сделанную из бетона. Её выполнил Антон Лавинский – советский художник двухмерного и трёхмерного пространства, график, дизайнер, сценограф и архитектор.



Вход на станцию «Дзержинская» (1947)



Так выглядит вход на станцию сегодня



«Метростроевцы» (1939)



Сравнить фотографии из двух эпох можно с помощью слайдера по ссылке

Кстати, первоначально архитектор вестибюля Иосиф Ловейко планировал установить перед входом ещё две скульптурные группы – сбоку от арок. Но, к сожалению, даже «Метростроевцы», установленные здесь в 1939 году, до нашего времени не сохранились. И только две огромные арки наземного вестибюля станции, переименованной 5 ноября 1990 года в «Лубянку», продолжают «прислушиваться» к голосам в здании напротив. **ММ**

Антон Лавинский, наряду с Александром Родченко и Владимиром Маяковским, являлся крупнейшим представителем конструктивизма в советской плакатной графике 1920-х годов и принимал активное участие в создании плакатов «Окна РОСТА».



Художник Антон Лавинский

**ВНИМАНИЕ, КОНКУРС!**

Кроме «Метростроевцев» Антон Лавинский в середине 1930-х годов выполнил два больших рельефа на тему строительства московского метро, которые до сих пор украшают одно из зданий в центре Москвы.

Дорогие читатели, если знаете, что это за здание, то до **30 ноября** пришлите вашу версию на почту [gazeta@mosmetro.ru](mailto:gazeta@mosmetro.ru). Не забудьте указать свои контактные данные (имя, фамилию и номер телефона), а также вашу должность и название подразделения, в котором вы работаете. В начале декабря среди всех, кто пришлёт нам правильный ответ, мы разыграем приз – уникальную книгу, посвященную Московскому метрополитену. Желаем удачи!