

ЦИФРА НОМЕРА

300 000
рублей

Такую премию получают победители городского конкурса «Московские мастера».

стр. 4

ЦИТАТА НОМЕРА

«Если бы не спорт, я бы никогда в жизни не увидел Ниагарский водопад».

Михаил Лебедев, отделочник-плиточник Службы пассажирских устройств, мастер спорта международного класса, многократный призёр чемпионатов мира по гребле

стр. 10

ВОПРОС НОМЕРА

Что было раньше на месте Московского центрального кольца?

стр. 15

Скоро в метрополитене стартует конкурс «Цифровой инноватор». Как современные технологии могут улучшить нашу работу? Рассказываем об опыте коллег, ставших пионерами изменений.

Время цифровой трансформации

Есть идеи?

стр. 8

ПУЛЬС РАЗВИТИЯ

Как меняется метро:

НОВОСТИ В ЦИФРАХ

3-Е МЕСТО В МИРЕ

ЗАНЯЛА МОСКВА ПО РАЗВИТИЮ ТРАНСПОРТА

Консалтинговая компания McKinsey провела исследование транспортных систем 25 ведущих мегаполисов мира. Столица России вошла в тройку лучших, уступив Сингапуру и Пекину. В аналогичном исследовании 2018 года Москва занимала шестую строчку. Рейтинг повысился благодаря расширению метрополитена, строительству МЦД и увеличению выделенных полос для общественного транспорта, сообщает stroi.mos.ru.

БОЛЕЕ 1,5 МЛН ПРОХОДОВ

СОВЕРШИЛИ РАБОТНИКИ МЕТРО ПО РАСПОЗНАВАНИЮ ЛИЦ

На некоторых линиях удобный и безопасный сервис оплаты проезда уже тестируют пассажиры. Постепенно подключатся все линии, увеличится количество пользователей, и до конца года «оплата лицом» будет доступна уже на всех станциях. При этом остальные способы прохода через турникет останутся действующими, сообщает телеграм-канал Департамента транспорта и развития дорожно-транспортной инфраструктуры Москвы.



В группе учащихся помимо работниц метро – директор магазина, сотрудник таможни, полицейский... Ксения Батяйкина – стюардесса и готова спуститься с небес под землю ради профессии машиниста

2 НОВЫЕ ЛИНИИ

В ПЛАНАХ РАЗВИТИЯ ТРАМВАЯ

Эти перспективы озвучил глава Департамента транспорта и развития дорожно-транспортной инфраструктуры Максим Ликсутов в интервью «Москвич Mag». Также предполагается построить трамвайное депо на 100 вагонов. Скоро начнутся публичные слушания по новым проектам.

42 ЖЕНЩИНЫ УЧАТСЯ

НА КУРСАХ МАШИНИСТА ЭЛЕКТРОПОЕЗДА

Осенью они сдадут выпускной экзамен. Напомним, специальность машиниста электропоезда вновь стала доступна для женщин в России с 2021 года. 3 января на Филёвскую линию вышли первые в новейшей истории московского метро девушки-машинисты. **ММ**

АНОНС

Скоро выборы!

Москвичам открыта запись на онлайн-голосование

С 17 ПО 19 СЕНТЯБРЯ ПРОЙДУТ ВСЕРОССИЙСКИЕ ВЫБОРЫ В ГОСУДАРСТВЕННУЮ ДУМУ. ПРОГОЛОСОВАТЬ МОЖНО ДИСТАНЦИОННО НА MOS.RU



Шаг 1
До 23:59 13 сентября отправьте заявку на включение в список участников электронного голосования. При этом нужна полная учётная запись на mos.ru. Её можно оформить онлайн или в центрах «Мои документы».



Шаг 2
Зайдите в личный кабинет на mos.ru, чтобы проголосовать. Перед загрузкой электронного бюллетеня вы получите СМС с цифровым кодом. Введите код, и бюллетень откроется. Получить бюллетень можно с 08:00 17 сентября до 19:59 19 сентября.



Шаг 3
Проголосуйте – поставьте галочку и нажмите кнопку «Проголосовать».

Участники онлайн-выборов могут стать обладателями автомобилей и квартир. Розыгрыш призов будет проходить ежедневно с 18 до 20 сентября. Также можно получить бонусные баллы и обменять их на покупки.



Об акции «Миллион призов – #ВыбираемВместе»

Акция поможет поддержать пострадавшие от пандемии отрасли экономики. Дистанционное голосование снизит риски распространения COVID-19.



Записаться на онлайн-голосование

АКЦИЯ

«День донора» в метрополитене

ЗДРАВПУНКТЫ НАШЕГО ПРЕДПРИЯТИЯ ЖДУТ ТЕХ, КТО ГОТОВ ПОУЧАСТВОВАТЬ В ЕЖЕГОДНОЙ ДОБРОЙ АКЦИИ И СДАТЬ КРОВЬ. ПРИВОДИМ КАЛЕНДАРЬ НА СЕНТЯБРЬ.

1 сентября	Электродепо «Выхино», Рязанский пр-т, 105, стр. 12 Электродепо «Планерное», ул. Планерная, 9	8 (495) 622-71-40 8 (495) 622-79-95
2 сентября	Электродепо «Измайлово», Измайловский пр-т, 45 Электродепо «Калужское», ул. Профсоюзная, 59 Электродепо «Фили», Багратионовский пр-д, 16	8 (499) 787-21-67 8 (495) 622-27-58 8 (495) 622-23-02
6 сентября	Электродепо «Красная Пресня», ул. Ходынская, 3, стр. 1 Эскалаторная служба, ул. Краснопрудная, 9А, стр. 1	8 (495) 622-19-73 8 (495) 622-25-21
7 сентября	Корпоративный университет, Варшавское шоссе, 93	8 (495) 622-28-31, 8 (495) 622-73-18
8 сентября	Управление. Мобильная станция у здания по ул. Гиляровского, 37	
10 сентября	Электродепо «Северное», ул. Краснопрудная, 9А Электродепо «Сокол», Ленинградское шоссе, 2Б	8 (495) 622-25-11 8 (499) 787-22-75
22–23 сентября	Электродепо «Замоскворецкое», ул. Варшавское шоссе, д. 93	8 (495) 622-75-36
28 сентября	Электродепо «Свиблово», ул. Кольская, 4	8 (495) 622-78-27



ЕСЛИ ВЫ ПРИНЯЛИ РЕШЕНИЕ СТАТЬ ДОНОРОМ

- Выберите и согласуйте со своим руководителем дату.
- Заранее позвоните в отдел кадров того подразделения, куда вы поедете сдавать кровь, чтобы они владели статистикой о своих потенциальных донорах и подготовились к их приёму (телефоны в справочниках или у кадровиков вашего подразделения).
- Известите ваших кадровиков о своём решении – они помогут правильно оформить документы о дополнительных днях отдыха.
- За пару дней до назначенного срока позвоните в выбранный вами пункт, чтобы уточнить, не было ли переноса даты (телефоны в таблице). **ММ**

ИНИЦИАТИВЫ

Названы победители ШМПЛ-2021

ЗАВЕРШИЛСЯ ФИНАЛЬНЫЙ ЭТАП КОНКУРСА СРЕДИ МОЛОДЁЖНЫХ АКТИВИСТОВ МЕТРОПОЛИТЕНА «ШКОЛА МОЛОДОГО ПРОФСОЮЗНОГО ЛИДЕРА».



Форум ШМПЛ-2021 в метрополитене. Свой проект представляет команда победителей

Форум ШМПЛ проводится не первый раз, и всегда был конкурсом индивидуальных проектов. Но в этом году формат мероприятия обновили. Теперь участники работали в командах. Они представили жюри проекты в таких направлениях, как безопасность движения поездов, профсоюзная инновация, охрана труда, информационная работа и развитие социального партнёрства. Среди проектов ШМПЛ – концепция мобильного приложения для Совета молодёжи, информационные буклеты для новых работников, проект по обеспечению

безопасности пассажиров на платформе и идеи по улучшению условий труда и другие.

Кроме этого, команды продемонстрировали визитные карточки на тему «Мы молодые активисты» и попробовали себя в викторине на знание основ и истории профсоюзной деятельности.

Победителем ШМПЛ-2021 признали команду «Информационная работа», в которую вошли Александра Захарченко (ДИТС), Рамис Емаков (электродепо «Черкизово»), Юлия Юхманова (электродепо «Калужское»), Александр Тарасов

и Александр Князев (Служба безопасности). Им предстоит представить метрополитен на всероссийском слёте молодёжи РОСПРОФЖЕЛ.

электроснабжения) и Ксения Ларюшина (электродепо «Варшавское»).

На третьем месте команды: «Развитие социального партнёрства» – Анна

**Александра Захарченко,
инженер-технолог
1-й дистанции связи
Службы связи ДИТС**

Участие в конкурсе ШМПЛ позволяет проявить себя, предложить идеи и найти неравнодушных коллег. Наш проект «Информационная брошюра для членов профсоюза» знакомит с преимуществами Коллективного договора, с деятельностью профсоюза, Совета молодёжи, Совета ветеранов и рассказывает о корпоративной жизни метро.

**Ксения Ларюшина,
начальник производственно-
технического отдела
электродепо «Варшавское»**

Наш проект разработан для предотвращения попадания пассажиров за ограничительные линии на платформе. При пересечении невидимых лазерных лучей будет звучать информационное сообщение о нахождении постороннего в опасной зоне. Мы постарались уделить внимание главному – безопасности, ведь это сможет спасти жизни и снизить число стрессовых ситуаций для работников метрополитена.

Второе место разделили команды: «Развитие социального партнёрства», куда вошли Марина Жельвис (ДСМ) и Людмила Бондаренко (электродепо «Варшавское»); «Безопасность движения поездов» – Иван Жиганов (Служба

Бартини (Управление) и Ирина Зейгаль (СПО); «Профсоюзная инновация» – Басан Мичитов (электродепо «Братеево») и Анастасия Луконина (Служба движения).

Александр ТАРАСОВ



ПОДПИСЫВАЙТЕСЬ НА ТЕЛЕГРАМ-КАНАЛ СОВЕТА МОЛОДЁЖИ
Информационная площадка объединяет единомышленников из разных подразделений. Подписчики первыми узнают о событиях сообщества, новых возможностях, мероприятиях и обмениваются идеями в комментариях.

«Московские мастера»: КТО СТАЛ ЛУЧШИМ В ГОРОДСКОМ КОНКУРСЕ

ЕЖЕГОДНО В СТОЛИЦЕ ПРОХОДИТ КОНКУРС СРЕДИ ЗНАЧИМЫХ ПРОФЕССИЙ ГОРОДА. ЧЕТЫРЕ ИЗ НИХ СВЯЗАНЫ С НАШИМ ПРЕДПРИЯТИЕМ. В ПРОШЛОМ НОМЕРЕ МЫ РАССКАЗАЛИ О ЛУЧШИХ ИНСПЕКТОРАХ ТРАНСПОРТНОЙ БЕЗОПАСНОСТИ МЕТРОПОЛИТЕНА. СЕГОДНЯ НАЗЫВАЕМ ИМЕНА ПОБЕДИТЕЛЕЙ ЕЩЁ ТРЁХ СОРЕВНОВАНИЙ.

ДЕЖУРНЫЙ ПО СТАНЦИИ

В ночь с 22 на 23 июля в здании Управления на проспекте Мира собрались 10 дежурных по станции метрополитена – победители отборочного этапа, который проходил на каждой дистанции Службы движения. Всего за выход в финал боролись 135 человек.

Для чего применяется предупредительный светфор? Каким огнетушителем следует гасить тлеющие материалы? Какое количество перегонов за ночное «окно» может обработать промывочный агрегат? На эти и другие вопросы финалисты отвечали в формате тестирования перед тем, как спуститься на станцию и пройти заключительные испытания.

После окончания движения поездов и снятия напряжения с контактного рельса конкурсанты приступили к выполнению практических заданий. Организаторы конкурса предложили дежурным по станции несколько легенд, чтобы в полной мере оценить их

умение оперативно и профессионально действовать в сложных ситуациях. Первая – задымление станции и эвакуация пассажиров. Задача – правильно надеть газодымозащитный комплект, выполнив норматив по времени. Второе задание имитировало экстренную остановку движения поездов из-за падения пассажира. В этом случае дежурный по станции должен установить заземляющее устройство, которое защищает от ошибочно поданного напряжения. И, наконец, задание со звёздочкой – неисправность стрелочного перевода, при которой дежурный по станции переводит стрелку вручную. Каждое действие конкурсантов оценивало строгое жюри. Когда баллы были подсчитаны, оказалось, что на серебро претендуют сразу двое, а значит, им предстояло пройти дополнительный тур. В результате напряжённой борьбы призовые места распределились так:

I место – Нелли Хазиева, станция «Беломорская»

II место – Юлия Мазина, станция «Отрадное»

III место – Павел Петлинов, станция «Мякинино»

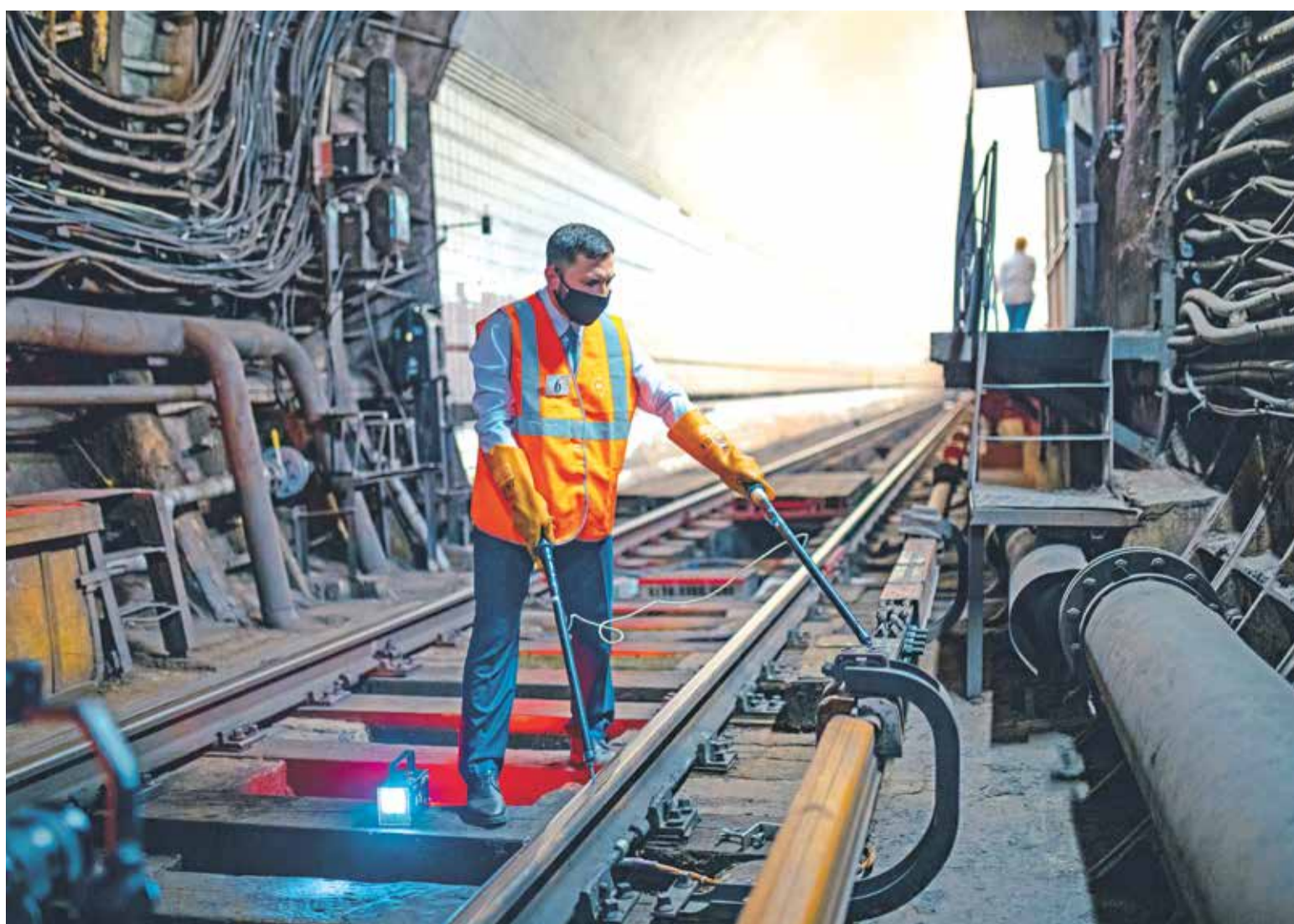
IV место – Анна Бабина, подменная группа

V место – Николай Уманский, станция «Тёплый стан»

VI место – Андрей Буров, станция «Багратионовская»



Победительница Нелли Хазиева работает на станции «Беломорская», в команду мосметро пришла всего два года назад и уже выиграла престижный конкурс по своей профессии. После награждения девушка с улыбкой призналась, что изначально верила в свою победу.



Дежурный по станции проверяет отсутствие напряжения на контактном рельсе перед установкой «закоротки» – так ДСП между собой называют заземляющее устройство

МАШИНИСТ ЭЛЕКТРОПОЕЗДА

На участие в городском конкурсе машинистов электропоезда претендовали 550 профессионалов столичного метрополитена. Но до финала дошли только 20 сильнейших. За звание лучшего в своём деле боролись в два этапа.

Практическая часть конкурса проходила в электродепо «Северное», «Красная Пресня» и «Солнцево». В статичных условиях была создана имитация неисправности поезда в тоннеле. Несмотря на то, что участникам достались пять разных типов подвижного состава, все соревновались в равных условиях благодаря универсальному заданию. Требовалось найти и устранить утечку воздуха из магистрали промежуточного вагона. Оценки, полученные конкурсантами за отработку практики, стали лишь половиной пути к финишу.

29 июля в Корпоративном университете проходил второй этап конкурса — машинисты соревновались в знании теории. Получасовой письменный тест показал, насколько конкурсанты разбираются в должностных инструкциях и прочих нормативных документах. В этот же день в торжественной обстановке были объявлены итоги конкурса:

I место – Дмитрий Пономарёв, электродепо «Варшавское»

II место – Дилшод Закиров, электродепо «Руднёво»

III место – Михаил Коробов, электродепо «Северное»

IV место – Алексей Евсиков, электродепо «Братеево»

V место – Андрей Серёжкин, электродепо «Калужское»

VI место – Павел Ткач, электродепо «Сокол»



Тройка призёров – лучшие профессионалы Москвы

Лучший машинист Дмитрий Пономарёв завоевал золотой кубок со второй попытки. В прошлом году он также был в числе участников этого конкурса, но призёром не стал. И целый год после этого оттачивал свои профессиональные навыки, поставив перед собой цель победить.

Дмитрий родом из Архангельска, где хорошо развита железнодорожная отрасль. Поэтому после переезда в Москву он сделал ставку на метрополитен как на относительно знакомое направление. И не разочаровался в своём решении. За три года работы он стал машинистом I класса и заслуженно признан лучшим мастером своего дела.

ВОДИТЕЛЬ ТРАМВАЯ



Евгений
Пронькин,
победитель
конкурса

На звание лучшего в этой профессии претендовали 311 конкурсантов. В течение июля прошли отборочные этапы в пяти трамвайных депо и определились финалисты – по два водителя от каждого предприятия. 30 июля десятка сильнейших встретилась в Краснопресненском трамвайном депо.

Сначала финалисты прошли проверку на знание ПДД, правил технической эксплуатации вагонов и

должностной инструкции. От теории перешли к практике на специально оборудованной трассе. Конкурсная комиссия оценила, кто техничнее всех осуществляет стрелочный перевод, соблюдает скоростной режим, останавливает трамвай и финиширует на стоп-линии. Суммировав баллы всех заданий, жюри назвало имена лучших.

I место – Евгений Пронькин, Краснопресненское депо

II место – Алексей Зотов, депо им. П.Л. Апакова

III место – Христина Чайкина, депо им. П.Л. Апакова

IV место – Владимир Барabanов, депо им. Н.Э. Баумана

V место – Андрей Денисов, Октябрьское депо

VI место – Александр Зубков, депо им. И.В. Русакова



На конкурсной трассе – серебряный призёр Алексей Зотов

Конкурс проводят совместно работодатель и профсоюз. Кроме кубков и медалей, призёры получают солидные денежные премии от Правительства Москвы – 300, 200 и 150 тысяч рублей. Тех, кто занял места с четвёртого по шестое, премирует работодатель.

Алина КОЛЕСНИКОВА,
Полина КОВАЛЕНКО, Ольга ПОСАДСКАЯ

Автовокзалы Москвы:

История и перспективы

АВТОВОКЗАЛЫ МОСКВЫ – ЧАСТЬ МОСКОВСКОГО ТРАНСПОРТА. ОДНАКО ТАК БЫЛО НЕ ВСЕГДА. КАК ПРОИСХОДИЛО СТАНОВЛЕНИЕ И РАЗВИТИЕ АВТОВОКЗАЛОВ, И ЧТО ЖДЁТ КОМПЛЕКС В БЛИЖАЙШЕМ БУДУЩЕМ? ОБ ЭТОМ ММ РАССКАЗАЛ ГЛАВНЫЙ СПЕЦИАЛИСТ ОТДЕЛА СОПРОВОЖДЕНИЯ ПРОДАЖ СЛУЖБЫ РАЗВИТИЯ ПассажиРСКИХ ПЕРЕВОЗОК МОСКОВСКОГО МЕТРОПОЛИТЕНА К.Э.Н. МАКСИМ ГОЛИКОВ.



Международный автовокзал «Южные Ворота» принял первых пассажиров в 2015 году

Сложно поверить, что 50 лет назад в Москве был всего один автовокзал, построенный в 1971 году на Щёлковском шоссе. В советское время автобусы покрывали потребность в перевозках на небольшие расстояния – по городу и между соседними регионами. Транспортным обслуживанием в Москве занималось Управление пассажирского транспорта Мосгорисполкома (Мосгортранс). Подмосковные маршруты развивало Мострансавто. Ключевой функцией пунктов отправления Мострансавто в столице была продажа билетов. При возрастании объёма перевозок к кассам добавлялись небольшие залы ожидания (как на автостанции «Выхино»). В 1992 году собственником Мострансавто стала Московская область. В непростой экономической ситуации предприятие наращивало коммерческие перевозки. К привычным подмосковным маршрутам добавились более дальние, за пределы Московской области, к примеру, в Рязань.

НА РАБОТУ – НА АВТБУСЕ

В девяностые годы региональные перевозчики, стремящиеся освоить московский рынок, открывали, казалось бы, нелогичные маршруты. Какой смысл проводить в дороге сутки-двое, когда это расстояние можно преодолеть за пару-тройку часов полёта на самолёте? Или на поезде, где можно прилечь и сидеть в вагон-ресторан. Падение промышленного производства в регионах привело

к поиску работы в Москве. Доехать до Москвы подешевле – эту потребность заметили автоперевозчики. Если работник жил ближе к Москве, он мог позволить себе поездки туда-обратно раз в неделю (из ближайших городов Подмосковья – каждый день). В Москву устремились потоки вахтовиков, в том числе из отдалённых регионов. Обычно вахта длилась две недели. Столько же – отдых. Поэтому пассажиров не смущала перспектива провести пару дней в пути. Автобус был заметно дешевле. Времени на отдых и общение с семьёй оставалось достаточно. Так появился новый рынок автобусных перевозок на дальние расстояния, которому требовалась автовокзальная инфраструктура.

РУССКИЕ АВТБУСНЫЕ ЛИНИИ

Созданием сети автостанций в Москве с 2002 года занялись «Русские автобусные линии». Автостанции создавались на базе городских конечных станций с отстойно-разворотными площадками вблизи станций метро. Перевозчикам, которые ранее отправлялись откуда придётся, были предоставлены оборудованные площадки, а пассажирам – базовый набор услуг (залы ожидания, кассы и т.п.). Конечно, небольшие блок-модульные автостанции не могут сравниться с автовокзалами в капитальном исполнении, которые мы видим сейчас, но, по сравнению с картиной девяностых, они стали шагом вперёд. Концептуальный подход был

нацелен на выведение пунктов отправления автобусов ближе к МКАД и вылетным магистралям. Это поддерживалось городом и должно было способствовать разгрузке улично-дорожной сети в центральной части Москвы, ликвидации несанкционированных пунктов прибытия и отправления междугородных автобусов, а также соответствовало стратегическому видению, закреплённому в городской госпрограмме по развитию транспортной системы. Стоит отметить, что наиболее популярными точками притяжения пассажиропотоков в начале 2000-х годов выступали железнодорожные вокзалы. Перевозчики стремились расположить автобусы поближе к ним. А если получится, то снять помещение и зарегистрировать там автостанцию. Также были популярны идеи создать автостанции максимально приближенно к ближайшим при движении из области станциям метро (например, для тульского направления – одного из наиболее востребованных).

МОСГОРТАНС

Междугородному и международному автобусному сообщению требовалась современная инфраструктура. В ГУП «Мосгортранс» была создана Служба эксплуатации и развития автовокзалов (СЭИРА). Автовокзалы планировалось создавать в составе транспортно-пересадочных узлов у вылетных трасс следования автобусов. Для привлечения перевозчиков в период 2014–2017 годов, когда шло проектирование и началось

строительство автовокзалов, создавались блок-модульные автостанции. Так к четырём автостанциям, которыми до 1 апреля 2014 года управляли «Русские автобусные линии», добавились ещё несколько. Для ярославского направления была организована автостанция «ВДНХ», для дмитровского – «Верхние Лихоборы», для тульского и липецкого – «Варшавская», для горьковского – «Новогиреево» и другие. Частный инвестор построил первый в Москве международный автовокзал «Южные Ворота» и доверил управление им городу. С ростом числа объектов и пассажиров, которые пользовались услугами автостанций, город становится ведущим оператором инфраструктуры для междугородных автобусных рейсов. В 2018–2020 годах вводятся автовокзалы в составе транспортно-пересадочных узлов «Северные Ворота» (ТПУ «Ховрино»), «Центральный» (ТПУ «Щёлковская»). А международный автовокзал «Саларьево» – часть одноименного ТПУ – становится первым автовокзалом Новой Москвы. Автовокзалы предоставили пассажирам просторные залы ожидания и удобства. К примеру, площадь помещений комнаты матери и ребенка на «Северных Воротах» больше, чем всего зала ожидания на «Тушинской» или «ВДНХ».

МОСКОВСКИЙ ТРАНСПОРТ

Ведущими городскими перевозчиками и операторами объектов транспортной инфраструктуры Москвы выступают государственные унитарные



Стильный интерьер, вход из метро, автобусы в аэропорт Внуково – всё для удобства пассажиров международного автовокзала «Саларьево»



Первый автовокзал на крыше: начало путешествия от автовокзала «Центральный» уже впечатляет

предприятия Московский метрополитен и Мосгортранс, реализующие под руководством Департамента транспорта проекты, которые можно назвать уникальными. И для Москвы, и для России. Создание новой билетной системы. Запуск Московского центрального кольца и Московских центральных диаметров совместно с ОАО «РЖД». Закупка комфортабельных электропоездов, низкопольных трамваев и экологических

электробусов. И это только начало длинного списка инновационных проектов, которые формируют лицо Московского Транспорта.

Московский Транспорт – не только единый узнаваемый визуальный язык, который передают элементы навигации. Прежде всего это единые ценности вовлечённых сотрудников и высокие стандарты обслуживания. Успешное их внедрение может стать тем конкурент-

ным преимуществом, которое стимулирует пассажира выбрать общественный транспорт в целом и автовокзал в частности.

В ситуации, когда мест отправления рейсов катастрофически не хватало, в городе действовало несколько десятков несогласованных мест отправления, и остро стояла задача организации хотя бы временных блок-модульных объектов транспортной инфраструктуры с минимальным набором необходимых для пассажира сервисов, о разработке единых стандартов обслуживания для разнородных автостанций сложно было говорить. С открытием современных автовокзалов именно качество обслуживания посетителей, пассажиров и перевозчиков вышло на первый план.

На помощь Мосгортрансу пришли коллеги из Московского метрополитена – транспортники всегда выручают друг друга. Специалисты Центра клиентского сервиса в конце 2020 года разработали Стандарты обслуживания пассажиров на автовокзалах и автостанциях, а Учебно-производственный центр обучил администрацию и работников автовокзалов. Найти работников помог Центр подбора персонала. Как театр начинается с вешалки, так и путь пассажира междугороднего автобуса – от автовокзала: путь от ближайшей станции метро до посадки в автобус вошёл в предмет исследования, которое подготовили аналитики метрополитена. Интеграция автовокзалов и персонала СЭИРА в метрополитен стала

естественным этапом развития пассажирских сервисов Московского транспорта.

Конечно, большую часть времени пассажир проводит в пути, а не на автовокзале. Поэтому без повышения качества международных и межрегиональных перевозок отрасль рискует проиграть в конкуренции альтернативным вариантам поездки. Об этом необходимо помнить перевозчикам автовокзалов, большинство из которых коммерческие организации и индивидуальные предприниматели. Для того, чтобы выиграть в конкурентной борьбе, перевозчик должен предложить удобный для пассажира маршрут, позволяющий охватить населённые пункты, отдалённые от железной дороги, и сделать время в пути незаметным для пассажира (мониторы в спинках сидений, бесплатный Интернет, кофе в подарок, безупречное обслуживание стюардессой в пути и др.).

Совершенствование системы навигации, включающей оптимизацию пути клиента, ориентация на пассажира и перевозчика как ключевых клиентов, исследование их запросов и удовлетворение в целях наращивания пассажиропотока и обеспечения превосходного клиентского сервиса, построение эффективных каналов обратной связи – это лишь частичка тех необычайно интересных и амбициозных задач, решение которых сделает автовокзалы для пассажиров междугородних автобусов, приезжающих в столицу, более привлекательными и дружелюбными. **ММ**



Международный автовокзал «Северные Ворота» – начало пути в северную столицу России



Расположение автовокзала «Центральный» в составе крупного ТРЦ позволяет незаметно скоротать время до отправления рейса

ИННОВАЦИЯ

Цифровые «помощники»

Владимира Коннова

НАШ КОЛЛЕГА ИЗ ЭЛЕКТРОДЕПО «ВЫХИНО» ПРЕДЛОЖИЛ ИДЕЮ БЫСТРОЙ СВЯЗИ «МАШИНИСТ – ПОЕЗДНОЙ ДИСПЕТЧЕР». ЕГО РАЗРАБОТКА ПРОШЛА КОНКУРСНЫЙ ОТБОР ПРОЕКТА «ТРАНСПОРТНЫЕ ИННОВАЦИИ МОСКВЫ».



Владимир Коннов, машинист-инструктор по обучению

– Как возникла идея?

– Из практики. Я восемь лет работал машинистом. Бывают ситуации, когда составы должны остановиться в тоннеле или задержаться на станции. Например, долгая посадка сбивает график или человек упал на рельсы. В этих случаях поездной диспетчер сообщает по радиосвязи, на сколько нужно задержаться тому или иному поезду. В потоке речи каждый машинист должен услышать свой номер и доложить, что принял команду. Много времени и шума! Моё предложение – направлять команды нажатием одной кнопки, быстро и адресно. Так мы сократим простои и улучшим культуру обслуживания пассажиров.

– Как работает цифровая связь для машиниста?

– В кабине установлен небольшой планшет. В нужный момент его экран

загорается и подаёт звук. Машинист видит команду, скажем «Выдержка 1:00», и нажимает кнопку «Принять». Это проще, чем вслушиваться в радиоэфир, и не отвлекает от управления поездом.

– Как действует диспетчер?

– В простой программе выбирает номера маршрутов и нажимает кнопку команды. В один миг несколько машинистов оповещены. Допустим, кто-то не может ответить сразу – рука на контролере. Без цифровой связи диспетчер не уверен, что был услышан, и продолжает вызывать машиниста в эфире. А тут он видит, кому сообщения доставлены, кто их уже принял. И только если сигнал не прошёл или ответ не последовал – он продублирует команду голосом. Радиосвязь, конечно, остаётся.

Чтобы передать команду 10 машинистам и получить ответ по радиосвязи, диспетчеру нужно 40–60 секунд, при цифровой – не более 10.

– Как продвигается идея?

– На телеграм-канале Дептранса я узнал о проекте «Транспортные инновации Москвы». Пользуясь случаем, передаю огромный привет и моё почтение ребятам из команды проекта – Марии Андриановой, Ивану Юнину, Екатерине Шкиновой и всем, всем, всем. Буквально на коленке я создал тогда презентацию и не теряя времени направил организаторам. Они откликнулись, и идея стала оформляться. Мне нужна была команда – в конкурсе участвовали авторские коллективы и даже целые корпорации. Я машинист-инструктор, и у меня много молодых учеников, хорошо владеющих компьютером. Ко мне присоединился один из них – Денис Кучеренко, а также его друг программист Дмитрий Лосев. Буквально через месяц у нас было готово ПО, и нас включили в конкурс. Мы прошли все этапы – идея получила признание, а сегодня ею заинтересовался созданный в метрополитене Комплекс цифровой трансформации ДИТС. Будем

надеяться, что разработку внедрят. Но для меня интерес не только в этом. Посещение конкурсных демодней, мнения экспертов, новый круг общения – это ещё ценнее.

Слышал, что в метрополитене скоро также стартует конкурс «Цифровой инноватор». Уверен, у нас много людей с интересными идеями. Коллеги, непременно участвуйте!

– Вы обучаете машинистов – в этой сфере применяете цифровые технологии?

– Конечно! Современные «помощники» сегодня необходимы. Я веду телеграм-канал, куда выкладываю обучающие ролики, которые сам снимаю. Здесь можно быстро найти ёмкий видеответ, как действовать в разных ситуациях. Я обновляю видео, провожу опросы, какие темы востребованы. К каналу привязаны голосовые чаты. Мы общаемся, обсуждаем нестандартные случаи в работе. Это дополняет занятия в депо. Также я создал телеграм-бота, который помогает проверить знания и оценить прогресс.

Беседовала Ольга ПОСАДСКАЯ



Как работает цифровая связь – видеоролик от автора инновации

Telegram-канал Владимира за год собрал более 2,5 тысячи подписчиков. Присоединяйтесь



КОНКУРС

Скоро в метрополитене

СТАРТУЕТ НОВЫЙ КОНКУРС «ЦИФРОВОЙ ИННОВАТОР». УЧАСТВОВАТЬ МОГУТ ВСЕ РАБОТНИКИ МЕТРО, У КОГО ЕСТЬ ИДЕИ.

КТО ПРОВОДИТ?

Совет по цифровой трансформации во главе с начальником метрополитена. Конкурс предусмотрен программой «Цифровое метро». (Подробнее о ней – в № 1 (117) 2021, архив газет на mosmetro.ru/press/newspaper/)

ДЛЯ ЧЕГО?

Пример Владимира Коннова показывает, что у многих из нас есть идеи, как с помощью современных цифровых технологий улучшить работу метро, сделать его надёжнее, безопаснее, удобнее для пассажиров, сократить расходы и уско-

рить процессы. Цель конкурса – вовлечь в процесс цифровых изменений активных и неравнодушных коллег.

КАК УЧАСТВОВАТЬ?

На отборочном этапе любой работник или коллектив авторов метро подаёт заявку на участие. В ней нужно обозначить технологическую или бизнес-проблему и предложить способ её решения с применением цифровых технологий. Конкурсная комиссия выберет самые интересные идеи, авторы которых выйдут в финал. Важный критерий для комиссии – готовность кон-

курсантов участвовать в реализации инициативы.

Все финалисты примут участие в специальной образовательной программе «Школа цифровых компетенций метрополитена». Конкурсанты подготовят и представят Конкурсной комиссии итоговую работу «Моя цифровая инициатива».

ЧТО В РЕЗУЛЬТАТЕ?

Победители и призёры получат солидную премию, размер которой сейчас обсуждается. Лучшие идеи будут включены в программу «Цифровое метро». Следите за новостями.

ПОКА КОНКУРС ЕЩЁ НЕ ОБЪЯВЛЕН, У ПОТЕНЦИАЛЬНЫХ УЧАСТНИКОВ ЕСТЬ ВРЕМЯ ПОДГОТОВИТЬСЯ. МОЖНО НЕФОРМАЛЬНО ОБСУДИТЬ ИДЕИ СО СПЕЦИАЛИСТАМИ КОМПЛЕКСА ЦИФРОВОЙ ТРАНСФОРМАЦИИ, КОТОРЫЕ ВСЕГДА ГОТОВЫ ПОМОЧЬ.

ПИШИТЕ НА KST@MOSMETRO.RU ИЛИ В TELEGRAM @DIGITAL_INNOVATOR

КРОМЕ ТОГО, С 1 СЕНТЯБРЯ БУДЕТ ДОСТУПЕН ВИДЕОКУРС «ЦИФРОВАЯ ТРАНСФОРМАЦИЯ». НАПРАВИТЬ ЗАЯВКУ: BARABONOVA-OV@MOSMETRO.RU, 8 (499) 321-69-81.

ПРОФОРИЕНТАЦИЯ

Умные дети выбирают профессию заранее

ИЗ ТЕХ, КТО ПРИХОДИТ НА ЭКСКУРСИЮ В ЦЕНТР ПРОФОРИЕНТАЦИИ НА «ВЫСТАВОЧНОЙ», ВЫДЕЛЯЮТСЯ ПОДРОСТКИ, ЯВНО УВЛЕЧЁННЫЕ ТЕМОЙ ТРАНСПОРТА. СОТРУДНИКИ ЦЕНТРА ОБРАЩАЮТ НА НИХ ВНИМАНИЕ И ПРИГЛАШАЮТ ПРОЙТИ ЭКСПРЕСС-ДИАГНОСТИКУ С ПСИХОЛОГАМИ, ЧТОБЫ НАЙТИ САМЫХ ПЕРСПЕКТИВНЫХ.



Перспективные подростки знакомятся с объектами Транспортного комплекса Москвы

Если результаты теста показывают, что личные качества ребёнка подходят для работы в транспортной сфере, то с разрешения родителей его приглашают на углубленное индивидуальное тестирование. С помощью такого исследования определяют склонности подростка к конкретной профессии.

Сейчас в профориентационной базе 50 имён. С февраля 2021 года восьмиклассников приглашают на бесплатные групповые занятия. Именно в этом возрасте у детей, ещё не загруженных экзаменами, уже больше осознанности в выборе увлечений.

Ребята знакомят не только с работой метрополитена, но и всего Транспортного комплекса Москвы. Уже состоялось более 20 занятий на таких объектах, как Корпоративный универ-

ситет, электродепо «Митино» и «Красная Пресня», Единый диспетчерский центр (ЕДЦ), Краснопресненское трамвайное депо, Филиал Центрального автобусного парка, Сокольнический вагоноремонтно-строительный завод (СВАРЗ). Сотрудники, которые проводят занятия, порой удивляются тому набору знаний о транспорте, который демонстрируют школьники. Причём это не дети работников метрополитена из «35-го отряда».

«Наша работа не массовая, направлена не на количество, а на качество. Надеемся, что такие увлечённые дети поступят в профильные учебные заведения, вступят в наш студотряд и далее придут к нам на работу», – рассказывает начальник Центра профориентации Транспортного комплекса Ольга Новикова.

Евгения Шмарова, психолог

«Профориентация способствует выбору профессии в соответствии с индивидуальными способностями, склонностями, типом личности, что позволяет оказать эффективную психологическую поддержку подростку. Это помогает определить дальнейшую траекторию профессионального движения, выбрать вуз или колледж, обучаясь в котором, он определится с желаниями о дальнейшей профессиональной деятельности на интересном предприятии».

О ТОМ, ЧЕМ ПОЛЕЗНЫ ПРОФОРИЕНТАЦИОННЫЕ ЗАНЯТИЯ, РАССКАЗАЛИ САМИ УЧЕНИКИ И ИХ РОДИТЕЛИ

Когда зимой девятиклассник **Артём Котов** заболел, папа пошёл вместо него на экскурсию в электродепо «Фили» и снял для сына репортаж. Некоторые объекты отец и сын посещали вместе, например, завод СВАРЗ. «Это уникальное предприятие, легенда, как ЗИЛ, КАМАЗ, и попасть в эти исторические цеха просто здорово! Если смотреть на предложение по профориентации комплексно, то оно уникальное. Это важно для развития ребёнка в городской среде», – считает папа Артёма. Мужчина отметил, что одно дело говорить о выборе профессии дома за ужином, другое – посещать транспортные объекты, знакомиться с техникой, историей, общаться с людьми из этого круга. «Это значительный шаг в понимании того, что тебя ждёт».



Сергей Маковеев узнал о профориентационных экскурсиях из приложения TikTok. «Особенно порадовала возможность посидеть на тренажёрах, познакомиться с устройством вагонов «Москва» и «Русич». Мне понравилось управлять поездом, но за рулём электробуса показалось легче», – вспоминает 16-летний юноша. Сергей поступил в Московский колледж железнодорожного и городского транспорта и в дальнейшем планирует

работать в метрополитене: «Меня привлекают технические дела. Интересно всё, что связано с электрикой».



Артём Бахаки тоже пришёл в восторг от тренажёров, особенно 765-й серии. Мальчику понравилось и то, что экскурсии проводят бывшие машинисты. «А из электродепо «Красная Пресня» мы даже выехали на линию», – вспоминает он. Из всех транспортных профессий 15-летнего Артёма больше всего заинтересовала должность ревизора. Его мама **Ирина Сбирунова** не была готова к такому развитию событий: «Мы семья врачей, и думали, что у нашего ребёнка проторённая дорожка в мединститут. Наблюдая за увлечённостью сына темой транспорта, мы даже растерялись». Теперь семья советуется с психологом Центра профориентации Евгенией Шмаровой, какую профессию выбрать Артёму. По предварительной оценке, у него есть способности к логистике. Сопровождая сына на летние экскурсии, Ирина сама увидела устройство транспортного комплекса Москвы и сделала вывод: «Очень хорошо, что есть такие профориентационные центры!»

ЧАСТНЫЕ ИСТОРИИ

Свидания на станции

Режиссёр и актриса, пилот и стюардесса, врач и медсестра – у людей этих профессий часто возникают друг к другу романтические чувства. Кто-то назовёт такие пары «классикой жанра», а кто-то – судьбой. В метрополитене нередко встречаются машинист электропоезда и дежурная.

Михаил Казаков – машинист электродепо «Владыкино». Анна Калашникова – дежурная по приёму и отправлению поездов (ДСПО) станции «Алтуфьево». Будущие супруги познакомились на работе в ноябре 2018 года на «Бульваре Дмитрия Донского». Оба были свободны, но сначала общались просто как коллеги.

Раньше Михаил занимался торговлей. В метро устраивался целенаправленно машинистом. Анна жила в Ступино, работала продавцом в магазине техники и училась на юриста. Развивать карьеру по профессии желания не было. Метро же она интересовалась всегда как важной частью городской инфраструктуры, где люди спасаются от пробок.

Михаил вспоминает: «Анну я воспринимал как коллегу, на второй-третьей встрече после знакомства обратил внимание, что она симпатичная. Но личные эмоции возникли гораздо позже». Анна оценила внимательность суженого во время больничного: «Михаил приехал навестить меня в Малино из Отрад-

ного. Он проделал такой большой путь и привёз мне лекарство, которого нигде не было, и вот так сразу познакомился с моими родными – мамой, бабушкой и дедушкой. Тогда я подумала, что это надёжный человек».

В апреле 2021-го коллеги из метрополитена гуляли на свадьбе Анны и Михаила. Теперь муж и жена вместе на службе и дома. Общая работа сближает, считает Анна: «Мы знаем, как у каждого

из нас проходит день – нет повода для недопонимания. Кроме того, мы помогаем друг другу в профессиональной учёбе». Михаил назвал плюсы и минусы общего дела: «Из-за сменной работы иногда получается чаще видеться на работе, чем дома. Но это приятно, когда на конечной станции тебя встречает супруга».

Полина КОВАЛЕНКО



Двое в лодке

В ИЮЛЕ НА КАНАЛЕ «МОСКВА» В КРЫЛАТСКОМ ПРОХОДИЛ ЧЕМПИОНАТ ЕВРОПЫ ПО МАРАФОНУ В ГРЕБЛЕ НА БАЙДАРКАХ И КАНОЭ. ВИТАЛИЙ КУТАЙЦЕВ И МИХАИЛ ЛЕБЕДЕВ ПРИНЕСЛИ РОССИЙСКОЙ СБОРНОЙ СРАЗУ ТРИ МЕДАЛИ В ЗАЧЁТЕ ДЛЯ ВЕТЕРАНОВ. ОБА СПОРТСМЕНА – РАБОТНИКИ МОСКОВСКОГО МЕТРОПОЛИТЕНА. ОНИ РАССКАЗАЛИ О КАРЬЕРЕ И ГЛАВНОМ УВЛЕЧЕНИИ ВСЕЙ ЖИЗНИ.



МИХАИЛ ЛЕБЕДЕВ: МОЯ МЕЧТА – ОРГАНИЗОВАТЬ КОМАНДУ МОСКОВСКОГО МЕТРОПОЛИТЕНА

Михаил Лебедев (58 лет) увлёкся греблей на байдарках и каноэ ещё в детстве. После районной ДЮСШ продолжил заниматься в училище олимпийского резерва, выступал за клуб Центрального совета «Труд» и в 1978 году стал чемпионом Москвы. Выпускник Московского областного государственного института физической культуры, кандидат в мастера спорта завершил карьеру в 22 года. На смену спорту пришли семейные обязательства.

В 2000-е Михаил долго работал на стройке слесарем-инструментальщиком. Когда бум коммерческого строительства сошёл на нет, задумался о более стабильной работе и по совету знакомых стал просматривать вакансии в метро. Слесари не требовались, но нужны были плиточники, а эту работу Михаил тоже умел делать. Так он устроился в Службу пассажирских обустройств. Недавно мастер перевёлся с 4-й на 11-ю дистанцию – обслуживает станции «Мнёвники» и «Народное Ополчение».

Все эти годы Михаил не забывал о спорте – ради поддержания формы занимался лыжами, плаванием, играл в футбол. Когда подросли дети, вспомнил своё главное увлечение – и отвёл их на ту же базу в Крылатском, где когда-то тренировался сам. Среди тренеров он узнал повзрослевших ребят, вместе с которыми он соревновался в детстве. Они и рассказали ему, что развивается ветеранское движение гребцов. Так Михаил снова вернулся на воду и стал тренироваться, готовиться к соревнованиям на каноэ, байдарке и большой лодке «Дракон», рассчитанной на 10–20 гребцов.

«Если бы не спорт, то я бы никогда в жизни не увидел, например, Ниагарский водопад», – рассказывает Михаил. Именно благодаря гребле он побывал в Индонезии, Гонконге, Макао, Китае, Италии, Чехии, Германии, Франции, Швейцарии, Канаде, США. Он надеется, что пандемия не помешает, и чемпионат мира в Гонконге в ноябре 2021 года всё-таки состоится. Лебедев готовится к участию в группе ветеранов 50–60 лет.

За тренировки, экипировку и участие в соревнованиях спортсмены старшего возраста платят сами, потому что государство поддерживает только основной молодёжный состав. В статусе ветерана Михаил Лебедев стал мастером спорта международного класса. «Порой, выходя на соревнования, волнуясь больше, чем в молодости», – признаётся он.

Образование тренера сейчас даёт ему возможность проводить спортивные тимбилдинги и готовить любителей для корпоративных соревнований. Организовать команду от Московского метрополитена и выйти с ней не только на российский, но и мировой клубный уровень – это его мечта. Михаил не раз видел, как московские спортсмены от больших клубов поднимались на мировые подиумы с флагами своих предприятий.

Победители Еврокубка среди ветеранов на дистанции 15,4 км в двойке, II место – **Виталий Кутайцев** (второй справа), III место – **Михаил Лебедев** (второй слева)

3 СЕРЕБРЯНЫХ И 3 БРОНЗОВЫХ МЕДАЛИ в спринте
Чемпионат России по гребле среди ветеранов – 2021
Москва, Россия

III МЕСТО в заезде на 15,4 м в двойке
Чемпионат Европы по марафону в гребле на байдарках и каноэ – 2021
Москва, Россия

II МЕСТО в заезде на 200 м в одиночке
Чемпионат мира по гребле – 2018
Монтemor-у-Велью, Португалия

III МЕСТО в заезде на 200 м в двойке
III МЕСТО в заезде на 200 м в одиночке
Чемпионат мира по гребле – 2013
Транай, Литва



Михаил Лебедев с напарником **Михаилом Лейкиным**



ВИТАЛИЙ КУТАЙЦЕВ: МЕНЯ ПЕРЕПОЛНЯЕТ АЗАРТ БОРОТЬСЯ С МОЛОДЫМИ СОПЕРНИКАМИ

Виталий Кутайцев (54 года) занимается греблей на каноэ с 12 лет. Мастер спорта СССР, участник чемпионата Вооружённых сил СССР, он оставил тренировки в 25 лет, когда возникла необходимость содержать семью. Работая фрезеровщиком в ЦКБ «Алмаз», продолжал заниматься бегом и ходить на лыжах для поддержания физической формы.

В возрасте 40 лет в «Одноклассниках» списался с друзьями детства по спортивной секции. И вернулся тренироваться с ними в Центральный спортивный клуб ВМФ на «Войковской». «Каноэ – это моя любовь, я хотел быть ближе к водной стихии», – рассказывает Виталий. С 2005 года он стал выступать на соревнованиях. «Меня переполняет азарт побороться с молодыми соперниками», – признаётся он. Сегодня у Виталия много единомышленников среди спортсменов-ветеранов не только в России, но и за рубежом, в тех странах, где он выступал.

Виталий Кутайцев и Михаил Лебедев пересекались ещё в детстве, но близко не общались. По иронии судьбы москвичи снова встретились через много лет на работе в метро. Виталий хотел выучиться на машиниста, но не прошёл медкомиссию. Вместо этого он стал слесарем ремонтно-подвижного состава, достиг V разряда и сегодня работает в пункте техосмотра электродепо «Сокол». Сменная работа позволяет Виталию продолжать регулярные тренировки. Будучи в прекрасной форме, на чемпионате России по гребле среди ветеранов, который проходил в Москве с 30 июля по 1 августа, он завоевал сразу три золотых и две бронзовых медали.



Зимой **Виталий Кутайцев** встаёт на лыжи. В чемпионате среди работников метрополитена 2021 года он занял II место на дистанции 5 км в возрастной группе 50+

Виталий Кутайцев предпочитает заезды на марафонские дистанции в каноэ-одиночке

3 ЗОЛОТЫХ И 2 БРОНЗОВЫХ МЕДАЛИ в спринте
Чемпионат России по гребле среди ветеранов – 2021
Москва, Россия

I МЕСТО в заезде на 15,4 км в одиночке
II МЕСТО в заезде на 15,4 км в двойке
Чемпионат Европы по марафону в гребле на байдарках и каноэ – 2021
Москва, Россия

I МЕСТО в команде из 20 человек в заезде на 500 м
Чемпионат Европы по гребле на «Драконах» – 2019
Киев, Украина

II МЕСТО на «Драконе» в команде из 10 человек в заезде на 2 000 м
Чемпионат России – 2017
Купавна, Россия

I МЕСТО в заезде на 1 000 м в двойке
Олимпийские игры ветеранов – 2013
Турин, Италия

Спортивные хроники

ПОБЕДА В ФУТБОЛЕ, ТРИУМФАЛЬНОЕ ВЫСТУПЛЕНИЕ ЗА СБОРНУЮ ТРАНСПОРТНОЙ МОЛОДЁЖИ И ОТБОРОЧНЫЙ ЭТАП ИГР «СПОРТ ПОКОЛЕНИЙ – 2021».

КАРТИНГ: КУБОК МОЛОДЁЖНОГО ТУРНИРА

16 июля в Центре технических видов спорта «Москва» прошли соревнования по картингу среди команд молодёжных советов органов исполнительной власти города. Наши спортсмены вошли в состав сборной Совета транспортной молодёжи Дептранса. Из пяти гонщиков команды трое представляли Московский метрополитен.

Организатором турнира выступил Департамент спорта. Участвовали девять команд. Борьба за кубок была напряжённой – счёт шел буквально на доли секунд. Наши гонщики показали лучшее время. Поздравляем чемпионов – машиниста электродепо «Выхино» Романа Зазымкина, электромехаников Службы электроснабжения Александра Куркина и Станислава Санкевича.



Метрополитен на турнире представила команда Службы электроснабжения

МИНИ-ФУТБОЛ: ЗОЛОТО ЛЕТНЕГО КУБКА СТРОИТЕЛЕЙ

Матчи состоялись 24 июля при поддержке Департамента градостроительной политики города Москвы. В этот день на стадион «Метеор», помимо команды хозяев турнира, прибыли сборные крупных девелоперских и строительных компаний. Посоревноваться с коллегами организаторы пригласили футболистов Московского метрополитена. Предприятие представила Служба электроснабжения – чемпион по мини-футболу и футболу в рамках Спартакиады-2020 и базовое подразделение сборной мосметро.

Заняв первое место в подгруппе, наша команда вышла в золотой плей-офф, где встретилась с LSR. Противостояние вышло жёстким. Определить победителя удалось только с помощью серии пенальти. Голкипер метрополитена Сергей Цепелев не оставил шансов соперникам, отразив два мяча из трёх. В финале Служба электроснабжения сразилась с Департаментом градостроительной политики города Москвы. Итоговый счёт матча – 2:0. Золото у мосметро!

Самым результативным игроком соревнований стал ведущий инженер ПТО комплекса трамвайной инфраструктуры Евгений Шендрик. В пяти играх ему удалось забить пять мячей. А лучшим вратарём признан электромонтёр по ремонту и обслуживанию электрооборудования 2-й дистанции освещения Сергей Цепелев. Он пропустил лишь два мяча за весь турнир.

«СПОРТ ПОКОЛЕНИЙ»: ВТОРОЙ УРОВЕНЬ ВСЕРОССИЙСКИХ ИГР

Спортивный праздник прошёл 25 июля на территории олимпийского центра им. братьев Знаменских. В соревнованиях, организованных Дорпрофжел Московского метрополитена, приняли участие более 100 человек из 20 подразделений. Команды состязались в беге, стрельбе, спортивном ориентировании и силовом многоборье, а также выясняли, кто быстрее пройдёт комбинированную эстафету. Завершились соревнования конкурсом по спортивной аэробике и награждением победителей.

В лёгкой атлетике лучший результат показала команда электродепо «Варшавское». Сильнейшей в многоборье оказалась Служба профориентации, обучения и развития персонала. Самыми находчивыми в спортивном ориентировании, а также самыми шустрыми на полосе препятствий стали работники Дирекции информационно-технологических систем и систем связи. Самой меткой – Служба электроснабжения. Подразделение также получило первый приз за оригинальность фигур и синхронность выполнения упражнений в конкурсе по аэробике.

В общекомандном зачёте места распределились следующим образом: третье место заняла команда электродепо «Варшавское», второе – Дирекция информационно-технологических систем и систем связи, а чемпионом заслуженно стала Служба электроснабжения. Спортсмены, проявившие себя на отборочном этапе, войдут в сборную Московского метрополитена для участия в финале Всероссийских игр «Спорт поколений – 2021», который состоится с 1 по 4 октября в Сочи.



Полоса препятствий стала проверкой командного духа и сплочённости



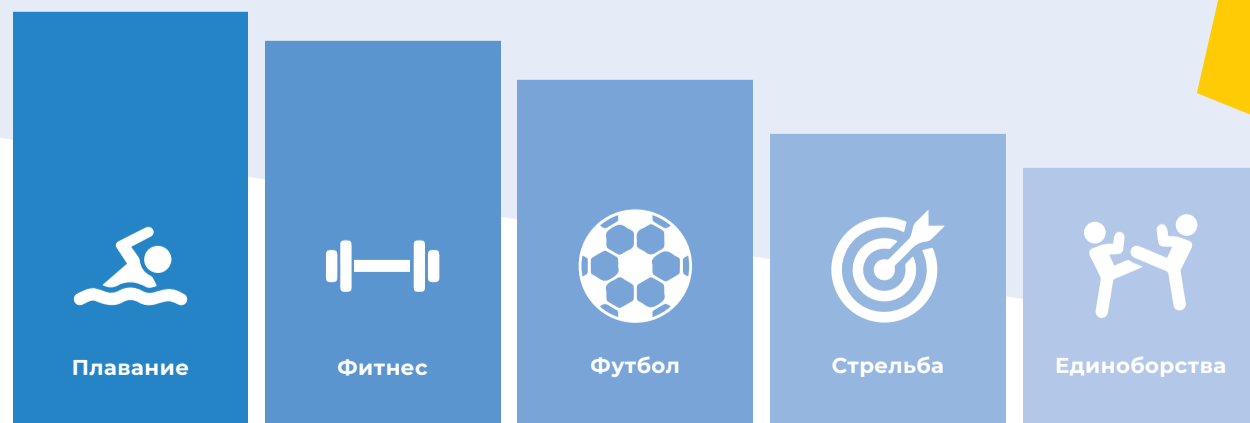
Миг триумфа для команды Совета транспортной молодёжи. Фото: Департамент спорта



Смотрите видео о том, как наши гонщики ворвались на пьедестал

ТОП-5 видов спорта, которыми хотят заниматься сотрудники мосметро

Центр развития имиджа работодателя и социальных программ проводит опрос среди коллег о предпочтениях в спорте. Результаты будут учитываться при запуске новых секций и развитии направления в целом. Сейчас рейтинг выглядит так:



РАССКАЖИТЕ И ВЫ О ЛЮБИМЫХ ДИСЦИПЛИНАХ

Для этого нужно навести камеру телефона на qr-код и ответить на шесть коротких вопросов.



12

август
8 (124) 2021И
С
Т
О
Р
И
Я

В

Л
И
Ц
А
Х

МОСКОВСКИЙ ЗОДЧИЙ с берегов Невы

В АВГУСТЕ ЭТОГО ГОДА ИСПОЛНЯЕТСЯ 115 ЛЕТ СО ДНЯ РОЖДЕНИЯ ЛЕОНИДА ПОЛЯКОВА, ЧЕЛОВЕКА, КОТОРЫЙ ВСЕМ СЕРДЦЕМ ЛЮБИЛ АРХИТЕКТУРУ И ПОСВЯТИЛ ЕЙ КАЖДОЕ МГНОВЕНИЕ СВОЕЙ ЖИЗНИ. ЛЕНИНГРАДЕЦ ПО РОЖДЕНИЮ И ВОСПИТАНИЮ, ОН БОЛЬШУЮ ЧАСТЬ ЖИЗНИ ПРОВЁЛ В МОСКВЕ, ГДЕ ПО ЕГО ПРОЕКТАМ БЫЛИ ПОСТРОЕНЫ СТАНЦИИ МЕТРО, ЖИЛЫЕ И ОБЩЕСТВЕННЫЕ ЗДАНИЯ, АРХИТЕКТУРА КОТОРЫХ СЛИЛАСЬ С ГРАДОСТРОИТЕЛЬНОЙ СРЕДОЙ СТОЛИЦЫ И СТАЛА ЕЁ ДОСТОПРИМЕЧАТЕЛЬНОСТЬЮ.



Архитектор Леонид Поляков в своей мастерской

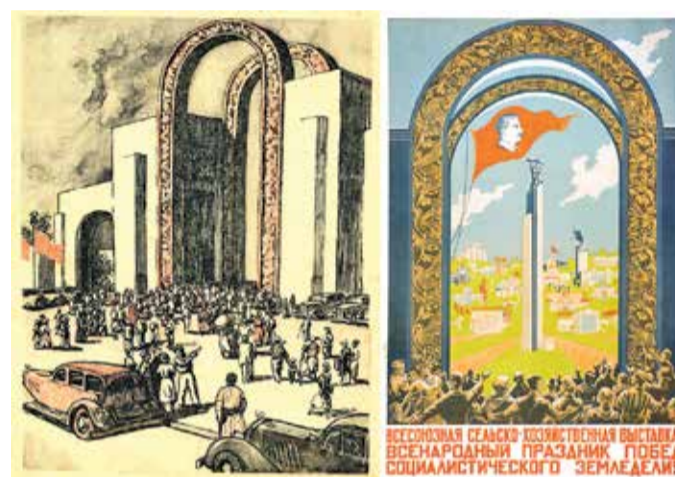
Леонид Михайлович Поляков родился 21 августа 1906 года в Санкт-Петербурге в семье владельца небольшой строительной фирмы. Поступив в 1923 году в Ленинградский художественно-технический институт (бывшая Академия художеств), Поляков обучался у крупнейшего русского зодчего Ивана Фомина, от которого воспринял высокую художественную культуру, любовь к классической и отечественной архитектуре, секреты профессионального мастерства. По окончании института в 1929 году несколько лет продолжал работу в Ленинграде, но в начале 1930-х годов с группой архитекторов Леонид Поляков переехал в Москву, где принял участие в проектировании Дворца Советов вместе с Борисом Иофаном. В группу авторов, проектировавших Дворец, вошли ленинградцы Владимир Шуко и Владимир Гельфрейх, которые пригласили молодых ленинградских коллег. Эта работа стала большой школой мастерства для целого ряда советских зодчих, художников-монументалистов и скульпторов.



Группа архитекторов в работе над проектом Дворца Советов

К довоенным сооружениям Леонида Полякова относится Главный вход на Всесоюзную сельскохозяйственную выставку (ВСХВ) – белая арка-ворота гармоничной трёхчастной формы. Первоначально именно через этот вход шёл основной поток посетителей на выставку, демонстрировавшую успехи социалистического сельского хозяйства. В конце 1970-х годов, после расширения территории ВДНХ, этот вход перестал нести функциональную нагрузку, а остался фактически как памятник архитектуры 1930-х годов, не потерявший своего очарования. Однако некогда образ его был символом ВСХВ, и символом настолько всеобщим, что победивший в 1954 году на конкурсе проектов нового Главного входа архитектор Иннокентий Мельчаков включил в центральный пролёт своего грандиозного шестиколонного портика, ведущий элемент входа Леонида Полякова – украшенную рельефом арку.

13 марта 1938 года открылся участок от станции «Улица Коминтерна» до станции «Курская». Проект «Курской» принадлежал Лео-



Главный вход ВСХВ в 1939 году (сейчас – Северный вход ВДНХ)

ниду Полякову. На всём пути под землёю архитектор приковывает внимание к верхней части пространства, не закрытой толпой: к перекрытиям, потолкам и сводам, по большей части, украшенным разнообразными кессонами. В кассовом зале к потолку подвешен большой бронзовый венок из лавровых листьев, на котором закреплены обращённые вверх светильники. Мощные пилоны станционного зала облицованы серым мрамором, белые своды обработаны кессонами. На пилонках укреплены круглые бронзовые решётки со снопами и серпами в центре. Стены облицованы белой глазурованной плиткой, а нижняя их часть – чёрным мрамором. Архитектурный образ станции – мужественный и сдержанный. Среди деталей выделяется декоративный пояс-карниз из четырёх мелких полочек – такие полочки прежде были использованы в архитектуре станции «Красные ворота» учителем Полякова Иваном Фоминым, после кончины которого станцию закончил Леонид Поляков.



Проект станции «Курская», 1937 год

В предвоенные годы Леонид Поляков стал руководителем архитектурной мастерской Моссовета, в которой разрабатывались проекты жилых и общественных зданий. В 1941–1943 годах находился на оборонных заводах Южного Урала, где занимался проектно-строительными работами. По возвращении в Москву работал в Академии архитектуры СССР, а с 1944 года руководил Государственной архитектурной мастерской Комитета по делам архитектуры при Совете Народных Комиссаров СССР. Архитектор отдал много сил восстановлению Севастополя: его генеральному плану, застройке проспекта Нахимова – одной из ведущих магистралей и других районов города-героя. В 1948–1950 годах Леонид Поляков занимал пост главного архитектора и члена коллегии Управления по восстановлению Севастополя при Совете Министров СССР.

Одновременно он продолжал проектировать для Москвы. В 1950 году по его проекту была сооружена станция «Калужская» (сейчас – «Октябрьская»-кольцевая), а в 1953 году открылась «Арбатская» Арбатско-Покровской линии.



Проект станции «Калужская» («Октябрьская»-кольцевая), 1949 год

В повседневном общении Леонид Поляков раскрывался далеко не перед всеми: его доверие надо было завоевать. Предельно собранный, аккуратный, деловитый, он за доской работал быстро и виртуозно. Объяснялось это тем, что он видел будущий чертёж со всеми подробностями. Рассказывают, что, начав чертёж с верхнего левого угла, он скоро заканчивал его в нижнем правом углу. Графика его была безупречна. Выстроенные вскоре после войны станции метро отражают новые веяния, возникшие в творчестве советских архитекторов. Пафос победы над фашизмом привел к стремлению более полно выразить патриотические настроения в архитектурном творчестве. Если прежде Леонид Поляков использовал международные мотивы классического ордера, то теперь он обратился к отечественной архитектурной традиции: русскому классицизму начала XIX века и к древнерусским мотивам.



Проект станции «Пушкинская» Ленинградского метрополитена

Наземный вестибюль «Октябрьской» представляет собой массивную триумфальную арку с барельефными фигурами воинов – мужчины и женщины, держащих в руке фанфары. В кассовом зале и в пятиугольном эскалаторном зале тема Славы повторяется в фигурах женщин-воинов с поднятыми вверх фанфарами и венками, изображающими оружие и боевые знамена. В станционном зале строгие формы пилонов, облицованных светлым мрамором, подчеркнуты светильниками-кронштейнами в виде факелов из анодированного алюминия. В венках-медальонах, окруженных скульптурным орнаментом, помещены барельефы советских воинов. Торжественный характер станции придают керамические венки кремового цвета с золотистым орнаментом, помещенные на стенах, и пол из красного гранита. Архитектурной находкой явилась декоративная композиция торцевой ступи залы: сквозь арочный проём, в котором установлена чёрно-золотистая решетка в виде ворот, виднеется подсвеченное скрытым источником света изображение синего неба, помещенное в неглубокой нише. Архитектор, преодолевая ощущение подземности транспортного сооружения, создал иллюзию раскрытия пространства зала в природу. Этот приём он повторил через несколько лет в оформлении станции «Пушкинская» Ленинградского метрополитена.



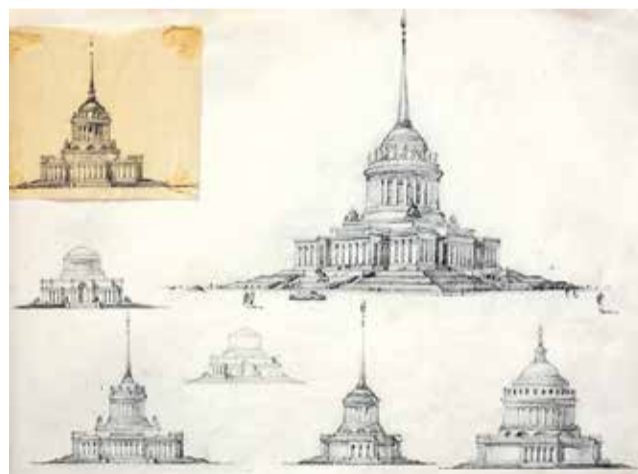
Наземный вестибюль станции «Арбатская» Арбатско-Покровской линии

Архитектура станции «Арбатская», построенной по проекту Леонида Полякова и Валентина Пелевина, навеяна древнерусскими декоративными мотивами. Белый фасад наземного вестибюля, который вследствие реконструкции после строительства здания Министерства обороны на Арбатской площади теперь не виден пассажирам, был украшен гирляндами цветов над входными арками. Изящны декоративные решётки в вестибюле, рисунок которых скопирован с решёток Московского Кремля. Основная архитектурная тема станционного зала – параболическая аркада, уходящая далеко в перспективу. Живописные картуши и детали барочной формы, орнаменты и гирлянды цветов и фруктов, металлические детали, люстры, в которые вкомпонованы декоративные вазы с цветами, светильники-кронштейны, украшающие подземный зал, создают романтический, живой образ этой нарядной станции. Стены перрона, облицованные сверху белой керамикой и снизу черной глазурованной плиткой, подчеркивают благородство и чистоту архитектурной формы.



Проект гостиницы «Ленинградская», 1948 год

В 1953 году по проекту Леонида Полякова и Александра Борецкого на Каланчёвской улице было построено одно из семи высотных зданий Москвы – гостиница «Ленинградская». Стройная башня с выверенными пропорциями и хорошо прорисованными деталями, яркая по цветовому решению, заняла подходящее ей место в ансамбле одной из наиболее своеобразных площадей столицы. Архитекторы верно почувствовали задачу, сделав здание доминантой ансамбля площади. Высотное здание гостиницы «Ленинградская» – одно из самых значительных произведений советской архитектуры 1950-х годов, в которых отразились поиски путей развития современной архитектуры на основе традиций старорусского, московского зодчества. За архитектуру гостиницы «Ленинградская» авторы были награждены Сталинской премией второй степени.



Эскизы неосуществлённого проекта Пантеона в Москве, 1953 год

В 1955 году вышло постановление ЦК КПСС и Совмина СССР № 1871 «Об устранении излишеств в проектировании и строительстве», и началась борьба с архитектурными излишествами, фактически превратившаяся в гонения на архитекторов сталинской монументальной классики. В итоге в 1955 году авторы «Ленинградской» премии были лишены. Мосгорисполком освободил Леонида Полякова от должности руководителя архитектурной мастерской «Моспроекта». Мастер тяжело перенёс травлю со стороны властей, долго лежал в больнице. До конца жизни он преподавал в Московском центральном художественно-промышленном училище (МГХПА им. С.Г. Строганова), но уже практически не занимался проектированием, за исключением двух зданий – посольств СССР в Эфиопии и Албании.

Подготовил Пётр НОВИКОВ

14

август
8 (124) 2021Х
О
Б
Б
И

Под покровительством Венеры

ПОРОЙ КАЖЕТСЯ, ЧТО ВСЁ НУЖНО УЖЕ ИЗОБРЕТЕНО, ЛУЧШИЕ ПЕСНИ СПЕТЫ, ПОЛОТНА НАПИСАНЫ, НЕБОСКРЁБЫ ПОСТРОЕНЫ... НО ТВОРЧЕСКИЕ ЛЮДИ ВСЁ ВИДЯТ ИНАЧЕ. КЛАССИЧЕСКИЕ ОБРАЗЫ ОНИ ВОПЛОЩАЮТ В НЕПРИВЫЧНЫХ МАТЕРИАЛАХ И НАПОЛНЯЮТ ИХ НОВЫМИ СМЫСЛАМИ. ЭЛЕКТРОМЕХАНИК ПО ЛИФТАМ ЭСКАЛАТОРНОЙ СЛУЖБЫ МИХАИЛ РЕДИН ОКОЛО ДЕСЯТИ ЛЕТ СОЗДАЁТ АРТ-ОБЪЕКТЫ.



Михаил Редин в DC Gallery

Всё началось с выброшенной деревянной дверной рамы, которую Михаил однажды подобрал и принёс в мастерскую. Обожжённая древесина стала рамой для зеркала высотой 2,6 метра, украшенного «жидким» треугольником плавленного олова. Течение времени Дали здесь объединилось с трансформацией материи.



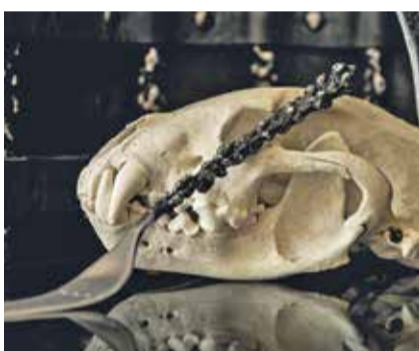
Точка отсчёта творческого пути Михаила Редина – рама для зеркала. Жжёная древесина стала авторской техникой художника



По замыслу автора, арт-объекты вполне могут быть применимы в быту. Как, например, столовые приборы или плечики для одежды.



Плечики выполнены по заказу модного бренда



Приборы в готическом стиле могут быть использованы за столом современной кухни

Некоторые менее утилитарные работы нашего коллеги выставлены в DC Gallery, расположенной в красивом флигеле усадьбы Баулиных на Таганке.

Торс античной Венеры не полностью окован металлом – как и женственность, ещё не павшая жертвой западного



«Броня» Венеры выполнена из сплава множества металлических пластинок. Сама фигура отлита из гипса и стилизована под археологическую находку

феминизма. Название работы, выбитое на постаменте богини любви и красоты, каждый истолкует по-своему: Memento suas Veneras – «Помните своих Венер».

Кроме античности, Михаила вдохновляет православная эстетика. Так, представленный на выставке оклад, сваренный из велосипедной цепи, задуман как обрамление портрета. Автор поясняет: «Это некий оммаж, поклонение любимому стилю – архангельской иконописной традиции. Писать лики я не смею, но хочу отдать долг русской иконе».

Михаилу нравится смешивать традиции архаического образа и новые нетипичные материалы. В этом плане он восхищается творчеством нашего современника, итальянца Фабио Виалле (Fabio Vialle). Скульптор академической школы украшает мраморные скульптуры античных персонажей татуировками – так он пытается привлечь интерес молодёжи к высокому искусству и связать интересы поколений.

Свои работы Михаил Редин рекомендует трогать, нарушая правила выставочного зала: «Я сам очень люблю фактуру. Я кинестетик. Из материалов всегда выбираю то, к чему приятно прикоснуться. Это дополнительное ощущение мира».



Вышитка сварочного шва при таком креативном методе – очень кропотливая, почти ювелирная работа

Михаил Редин родом из Тульской области. На работу в Московский метрополитен пришёл с 20-летним опытом обслуживания лифтов. В инженерии, как и в искусстве, он больше самоучка – помогает технический склад ума. Пространство Московского метрополитена вдохновляет его как отдельный художественный мир, созданный признанными мастерами. И наш коллега хотел бы оставить и свой след на предприятии в виде декоративного панно.

Скромно рассказывая о своих планах, автор оставляет творчество на суд публики: «Что бы ты ни создавал, нужно относиться к своей аудитории с уважением. Любый человек способен оценить уровень эстетики и качества. И мнение зрителя имеет право на существование, даже если оно не совпадет с твоим».

Полина КОВАЛЕНКО



Произведения Фабио Виалле

Пятилетие Кольца

ОТКРЫТОЕ 10 СЕНТЯБРЯ 2016 ГОДА МОСКОВСКОЕ ЦЕНТРАЛЬНОЕ КОЛЬЦО (МЦК) СТАЛО ПИЛОТНЫМ ПРОЕКТОМ ГОРОДСКОЙ ЭЛЕКТРИЧКИ В МОСКВЕ КАК НАЗЕМНАЯ АЛЬТЕРНАТИВА ТРАДИЦИОННОМУ ПОДЗЕМНОМУ МЕТРОПОЛИТЕНУ.

Подобные системы уже давно успешно функционируют во многих городах Европы (S-Bahn в Германии и Австрии, RER в Париже, S-tog в Копенгагене и др.). Проект МЦК был реализован на основе существующей трассы Малого кольца МЖД, по которому уже более ста лет осуществлялись транзитные грузовые перевозки между различными железнодорожными направлениями Москвы.

НОВОЕ – ВОЗРОЖДЁННОЕ СТАРОЕ

Московская окружная железная дорога (МОЖД) была сооружена вокруг Москвы в 1903–1908 годах по проекту архитектора и инженера Петра Рашевского. Её протяжённость составила 54 км.



Архитектор
и инженер
Пётр
Рашевский

На дороге были выстроены 14 станций, девять из которых были оборудованы для пассажирского движения (Лихоборы, Владыкино, Белокаменная, Черкизово, Кожухово, Канатчиково, Воробьёвы горы, Военное поле и Серебряный бор). Были построены вокзалы (все они – образцы московского модерна начала XX века), выполненные в едином стиле, часть из которых сохранилась по сей день. Все пассажирские здания располагались внутри кольца, а товарные платформы, пакгаузы и станционные пути – с внешней стороны.



План города Москвы с показанием Московской Окружной железной дороги и её ветвей. Альбом исполнительных типовых чертежей МОЖД, 1903–1908 гг.

Первоначально по дороге перевозились не только грузы, но и пассажиры. До 1917 года МОЖД развозила по Москве рабочих и служащих прилегающих к ней предприятий, хотя пассажиров всегда было сравнительно мало. К концу 1920-х годов районы, по которым проходила трасса, получили надёжное трамвайное и автобусное сообщение, и в 1934 году пассажирское движение по кольцу было закрыто.



Общий вид станции «Владыкино», 1908 год

После войны одновременно с продолжением перевода Московского железнодорожного узла на электропуть встал вопрос об электрификации Малого кольца. Первые предложения прозвучали ещё в 1946 году, однако без полномасштабных и дорогостоящих работ сделать это было невозможно. Тем не менее, к вопросу необходимости электрификации линии возвращались постоянно – и во время XX съезда КПСС 1956 года, и в генеральной схеме размещения производительных сил 1966 года, и в очередном проекте электрификации 1996 года. Неоднократно поднимался и вопрос о возвращении пассажирского движения. Однако старые мосты с низкими порталами не позволяли просто и дёшево электрифицировать трассу, а организация пассажирского сообщения требовала сооружения новых пассажирских платформ в местах, удобных для пересадки на другие виды транспорта, в результате чего эти планы тогда так и не удалось реализовать.

В 1980-х годах Москва стремительно развивается, происходит бурный рост населения и, как следствие, вновь обостряются транспортные проблемы. Идея вернуть пассажиров на Малое кольцо возникает в очередной раз. В 1997 году разрабатывался проект, предусматривающий движение по кольцу дизельных рельсовых автобусов. Для этого не нужна была электрификация, не предусматривалось и масштабной реконструкции. Однако проект отклонили железнодорожники – по их мнению, он создавал угрозу транспортной безопасности и не учитывал реального объёма пассажирских перевозок.

ОТ МОЖД И МК МЖД К МЦК

Первый реальный проект реконструкции Малого кольца МЖД был предложен в 2001 году. В нём учитывались и электрификация линии, и пересадки на станции метро, и масштабная реконструкция, а также строительство дополнительных железнодорожных путей и станций. Проект организации кольцевой линии городской электрички в составе транспортной сети Москвы был разработан в рамках долгосрочной программы «Город, удобный для жизни», концепции обеспечения транспортной доступности в Московском регионе, развития транспортной системы столицы и избавления города от пробок.

Первое соглашение о реализации проекта подписали в 2008 году. В 2011–2012 годах была составлена вся проектная документация, подписаны все документы, проведены согласования. И начались работы.

Создание МЦК длилось четыре года. На кольце заменили старые железнодорожные пути, уложили новые бесстыковые – при движении по ним создаётся меньше шума. Демонтировали старые мосты и построили новые, провели электрификацию линии. Всего на трассе городской электрички был организован 31 остановочный пункт, большинство из которых вошло в состав современных транспортно-пересадочных узлов.



Поезд «Ласточка» на станции МЦК «Лужники»

10 сентября 2016 года, в День города, по Московскому центральному кольцу начались пассажирские перевозки. За прошедшие пять лет МЦК стало неотъемлемой частью современной транспортной системы города, распределяющей пассажиропотоки столицы.

ТРИ ФАКТА О МЦК

Самая популярная станция у пассажиров – «Площадь Гагарина», единственная подземная станция МЦК. В среднем ей ежедневно пользуются около 50 тысяч пассажиров. На втором и третьем местах – «Нижегородская» и «Ростокино» (более 30 тысяч пассажиров).



Станция «Площадь Гагарина»

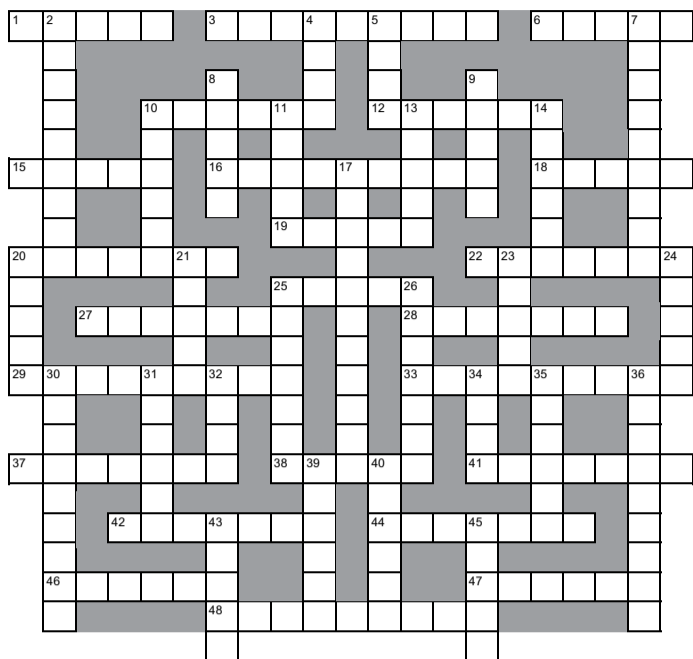
Среднее расстояние между станциями МЦК сопоставимо со средней длиной перегонов в метро и составляет около 1750 метров. Самый короткий перегон – между станциями «Кутузовская» и «Деловой центр» (750 м). На втором месте перегон «Верхние котлы» – «Крымская» (900 м). Третий по длине – от станции «Дубровка» до «Автозаводской» (1150 м). Самый длинный перегон – 2950 метров – между «Владыкино» и «Ботаническим садом». Немного короче расстояние от станции «Кутузовская» до станции «Лужники» (2700 м). А закрывает тройку лидеров перегон «Белокаменная» – «Бульвар Рокоссовского» (2550 м).

Самая близкая к центру Москвы станция МЦК «Лужники», расстояние до неё от «нулевого километра» составляет всего 5300 м, а самая удалённая – «Коптево» (11200 м).

Подготовил Пётр НОВИКОВ



КРОССВОРД



ОТВЕТЫ НА КРОССВОРД ИЗ ПРЕДЫДУЩЕГО НОМЕРА

По горизонтали: 1. Омнибус. 4. Олимп. 7. Диаметр. 10. Новогиреево. 11. Планерная. 12. Обкатка. 15. Транзит. 18. Вечер. 19. Лимпопо. 20. Облик. 22. Ампер. 25. Беговая. 27. Трамвай. 32. Рапта. 34. Коелга. 35. Выхино. 36. Форма. 37. Марафон. 38. Рижская. 39. Клеть.

По вертикали: 2. Мотовилов. 3. Иваново. 5. Легенда. 6. Маршрут. 8. Малахит. 9. Табельщик. 13. Курская. 14. Кривая. 16. Рапорт. 17. Зоопарк. 21. Чеховская. 23. Перемирие. 24. Калужская. 26. Отсек. 28. Метро. 29. График. 30. Гавань. 31. Жетон. 33. Линия.

ПО ГОРИЗОНТАЛИ:

- Музыкально-драматическое произведение
- За всю историю московского метро эта станция являлась конечной самое короткое время
- Станция Серпуховско-Тимирязевской линии
- Большой закрытый четырёхколёсный конный экипаж на рессорах
- ГАЗ-М20
- Автоматический прибор для обнаружения нагретых бунк
- ТЧ-15
- Лицевая сторона монеты или медали
- Не заработанные, но уже полученные деньги
- Цветные камешки для составления мозаичных рисунков
- Утверждение не требующее доказательства
- Аркан со скользящей петлей у конных пастухов и охотников
- Австралийский попрыгунчик
- Станция Солнцевской линии
- Участок административно-технического деления железной дороги
- Самая близко расположенная к Кремлю станция МЦК
- Собственноручно написанная фамилия
- Описание положения пункта назначения, достаточное для доставки сообщений
- Расписная плитка, украшающая путевые стены станций метро в Лиссабоне
- Соревнование, имеющее целью выявить лучших участников или лучшие работы
- Продукт обжига для приготовления штукатурки
- Врач, стажирющийся после диплома в клинике или больнице
- Государство в Африке, один из древнейших очагов цивилизации
- Стандартная емкость для бестарной перевозки грузов

ПО ВЕРТИКАЛИ:

- Вымышленное имя автора
- 81-720/721
- Помощники маломобильных пассажиров в метро
- Столица Нидерландов
- Народный подход к нерукотворному памятнику
- Персональный лозунг
- Герметически изолированный провод
- Одноколёсная тележка для перевозки грузов
- Поделочный камень, использованный в декоре светильников на станции «Динамо»
- Земляной орех
- Устройство для передачи средств рельсового транспорта с одного пути на другой
- Место для испытания машин и механизмов
- Подставка для котла при варке на открытом огне в виде обруча на ножках
- Головной убор строителя
- Извещение о переводе денег
- Станция Сокольнической линии
- Многоместная повозка на конной тяге
- Использование новшеств в производственной деятельности
- Станция Серпуховско-Тимирязевской линии
- То, что всегда оправдывает любые средства жизни
- Кисломолочный напиток с фруктовыми добавками
- Содержание водяного пара в воздухе
- Сладкая часть обеда
- Проездной билет на все виды общественного транспорта
- Трамвай на конном ходу
- Охотник на службе у государства

ПРОШЛОЕ И НАСТОЯЩЕЕ

Станция «Киевская» Филёвской линии

Мы продолжаем знакомить наших читателей с фотографиями из разных эпох существования московского метро и историями, связанными с тем, что изображено на этих фото.

«Киевская» стала первой станцией 2-й очереди московского метро. Вторая очередь, несмотря на своё название, на самом деле не была единой линией, введённой в строй одновременно – по сути, это было несколько независимых друг от друга этапов строительства.

Станция была сооружена по проекту архитектора Дмитрия Чечулина, вдохновлённого древними памятниками Помпей, Венеции и Флоренции, которые он посетил перед началом проектирования в ходе большого Средиземноморского турне.

Сооружение «Киевской» было закончено в ноябре 1936 года к VIII Чрезвычайному съезду Советов. В период работы Съезда делегатам даже показали ход строительства станции, доставив их на поезде от конечной на тот момент станции «Смоленская». В феврале 1937 года государственная комиссия, возглавляемая Серго Орджони-



Так выглядит станция «Киевская» сегодня

кидзе, после осмотра приняла к эксплуатации линию на участке «Смоленская» – «Киевская», включая Смоленский метромост через реку Москву, который стал первым подобным сооружением в столице.

15 марта 1937 года на участке от «Смоленской» до «Киевской» началось движение поездов, а 20 марта станция была открыта для пассажиров. После ввода в эксплуатацию в 1953 году Арбатского радиуса глубокого заложения участок мелкого заложения от «Калининской» (сейчас – «Александровский сад») до «Киевской» был закрыт, а станция использовалась как склад. 7 ноября 1958 года этот участок открылся вновь уже в составе новой Филёвской линии.

В 2014–2016 годах на «Киевской» были проведены реставрационные работы с воссозданием первоначального облика станции с полной заменой облицовки путевых стен для устройства гидроизоляции. Во второй половине 2015 года отреставрировали мрамор и капители на колоннах, воссоздали утраченный мозаичный рисунок пола. Кроме этого, восстановили оригинальные светильники «Люцетта», разработанные в середине 1930-х годов художником Абрамом Дамским. В апреле 2016 года, после завершения реставрационных работ, станция приобрела образ, наиболее близкий к тому, что был в момент её открытия.



На платформе станции «Киевская» (1937 год)

В ПРОШЛОМ НОМЕРЕ МЫ СПРАШИВАЛИ

В прошлом номере мы спрашивали: каким событиям из истории нашей страны посвящены медальоны, украшающие наземный вестибюль станции «Смоленская»?

ПРАВИЛЬНЫЙ ОТВЕТ

Наземный вестибюль станции «Смоленская» Арбатско-Покровской линии украшают четыре круглых лепных медальона с изображениями военно-исторических событий. Они были созданы скульпторами Олегом Иконниковым и Юрием Ушаковым. Каждый медальон посвящён одной из главных дат в истории нашей страны: освобождению от польско-литовских интервентов («Русский воин 1612 года, вставший на защиту Отечества»), победе над французами («Русский солдат и партизан Отечественной войны 1812 года»), Великой Октябрьской Революции («Пехотинец и моряк Революции 1917 года») и Победе в Великой Отечественной войне («Боец Советской Армии, разбивающий фашистскую свастикку в 1945 году»).

Как всегда, писем с правильными ответами было много, но наиболее полный правильный ответ прислала Екатерина Минашкина, заместитель начальника АХО ЕДЦ. Ей мы дарим уникальную книгу, посвящённую истории московского метро. Поздравляем победителя и желаем всем удачи в нашем новом конкурсе!

ВНИМАНИЕ, КОНКУРС!

Дорогие читатели, на одном из известных московских зданий есть майоликовое панно с изображением станции «Киевская». Если знаете, что это за здание, то до 10 сентября пришлите свой ответ на почту 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. Среди всех, кто пришлёт нам правильный ответ, мы разыграем приз – уникальную книгу, посвящённую Московскому метрополитену.