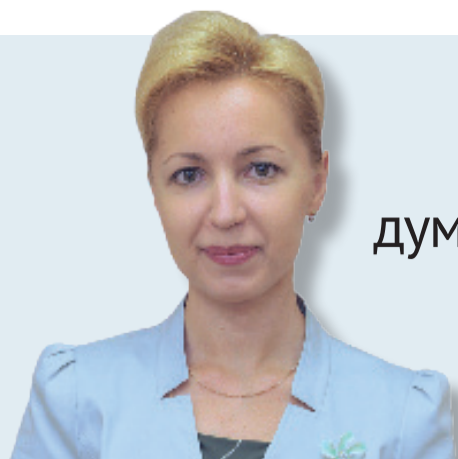




ПУТЕВОДИТЕЛЬ
«Моё Метро» выяснило,
кто и как устанавливает
напольную навигацию
на станциях
стр. 4



ПЕРСОНАЛ
Мы должны
думать минимум
на 3–5 лет
вперёд
стр. 5

Газета
Московского
метрополитена

Июнь 2014
№ 6 (53)



Моё Метро



ПРЯМАЯ РЕЧЬ

Максим РУБЛЁВ,
машинист
электродепо «Планерное»

С тихим шипением открываются двери, и людская масса выплывает на платформу, разбиваясь на обтекающие колонны станции ручейки людей. Волна отхлынула от поезда, и тут же встречный поток вливается в вагоны. «Осторожно, двери закрываются...»

Скажите, разве кто-нибудь из вас хоть раз задумывался, что за этими словами стоят действия живого человека – машиниста? Нет, не думаю. И, как это ни удивительно, это хорошо. Если машиниста не замечают, значит он добросовестно выполняет свою работу. Мы незаметные винтики огромного транспортного механизма города. Маленькие, незаметные, но тем не менее очень нужные, как и тысячи других обеспечивающих работу главной транспортной артерии столицы. И всё-таки кто же они такие, машинисты? Что заставляет их изо дня в день прятаться от солнечного света во мраке подземелья?

Всё начинается как обычно, с объявления о приёме на работу с достаточно неплохой зарплатой. Собеседование в депо, психолог, медицинская комиссия, и... начинается учёба. Тяжёлая, местами скучная, местами интересно-захватывающая, а местами непонятная. Ты смотришь в конспект и понимаешь, что ничего не понимаешь. Буквы русские, слова знакомые, но смысл непонятен, и приходится учить, учить, зазубривать прописные истины, которые со временем станут обыденными, привычными, важными.

Окончание – стр. 2

Развитие современного мегаполиса невозможно без метрополитена

ГЛАВНОЕ

6 июня 2014 года в пресс-центре ИТАР-ТАСС состоялся телемост на тему «**Каким должно быть российское метро?»** с участием руководителей метрополитенов Москвы, Санкт-Петербурга, Новосибирска и Казани.

В обсуждении актуальных вопросов развития основного вида общественного транспорта в российском мегаполисе приняли участие начальник Мо-

сковского метрополитена **Иван Беседин**, начальник Петербургского метрополитена **Владимир Гарюгин**, генеральный директор МУП «Метроэлектротранс» **Асфан Галявов** и начальник Новосибирского метрополитена **Владимир Кошкин**.

В своих выступлениях участники встречи были единодушны: несмотря на то что все российские метрополитены отличаются своей историей, протяжённостью линий, объёмами перевозок, архитектурными и технологическими подходами в оформлении и эксплуатации, цели и задачи у них едины.

В ходе обсуждения поднимались вопросы развития оптимальной билетной системы, внедрения передовых систем безопасности, обновления подвижного состава, создания комфортной среды для пассажиров с ограниченными физическими возможностями, а также эффективной системы навигации.

Иван Беседин сообщил о сокращении на 30% объёма продаж через билетные кассы метро с введением нового тарифного меню. Для того чтобы ещё больше упростить покупку билетов, Московский метрополитен расширяет сеть дистрибуции через

банкоматы и терминальные сети, которые расположены по всему городу, в том числе в салонах связи и крупных супермаркетах. Другим интересным проектом должна стать картотека безбилетников, которую создаёт Московский метрополитен в рамках внедрения интеллектуальной системы видеонаблюдения. Данная система позволит отслеживать безбилетный проезд пассажиров, проникновение посторонних в технические помещения и определять бесхозные предметы.

► Подробности – стр. 2



Создание более комфортных условий проезда является одной из первоочередных задач для метрополитена

ЦИТАТА НОМЕРА

О встрече руководства метрополитена с локомотивными бригадами электродепо «Печатники», «Братеево» и Монорельсовой транспортной системы читайте на стр. 3



Новая перехватывающая парковка Московского метрополитена рассчитана на 369 машино-мест. Она работает круглосуточно, оснащена современным автоматизированным оборудованием контроля въезда и выезда и находится под постоянным

видеонаблюдением. В случае необходимости водитель сможет получить запись с видеокамер за время пребывания автомобиля на стоянке. Заезд на территорию парковки предусмотрен со стороны МКАД по Носовихинскому шоссе.

В рамках реализации программы по обустройству парковок вблизи станций метрополитена создана 21 парковка общей вместимостью более 5 тысяч машино-мест.

ПРЯМАЯ РЕЧЬ

▶ **Начало – на стр. 1**

Первый раз за контроллером поезда. Наверное, каждый из машинистов помнит свой первый раз. Закрыть двери, убедиться в наличии контроля дверей, показании выходного светофора и внезапно предательски взмокшей ладонью перевести рукоятку контроллера в «Ход-1». Щелчок, фиксирующий позицию рукоятки. И с этим щелчком ты всем телом ощущаешь, как эта громадина, труд тысяч человек, становится послушна твоей воле. Вальяжно, словно нехотя поезд трогается. «Ход-2», «Ход-3», и вот ты уже летишь во тьме тоннеля, переполняемый восторгом сбывшейся мечты. Ради этого момента и проходят трудное обучение, сдают экзамены, ради вот этих секунд дикого восторга. Это потом придут осознание и ответственность за людей, которых ты везёшь. Сейчас ты самый обычный мальчишка, который монеткой протирал «дырочку» в кабину машиниста и, прильнув глазом, смотрел на убегающие во тьму рельсы. Твоя мечта сбылась. Но ты не машинист. Ты пока не осознаёшь, что ты сделал только первый шаг в профессию, и ты даже представляешь, сколько этих шагов надо пройти, чтобы стать равным среди равных. И только машинист-наставник смотрит на тебя, на твой восторг, посмеиваясь уголками губ. Он был таким же. Да он таким же и остался, только стал мудрее, опытнее, ответственнее. И у тебя всё это будет, но первая поездка... Первая поездка останется в твоём сердце навсегда. Кто такие машинисты метро? Это самые обычные люди, с самым разным образованием, высшим и не очень. Всех их объединяет одно – они пошли за мечтой. Они прекрасно понимают и осознают, что работа тяжела, причём тяжела не столько физически, сколько психологически. Но... Но ощущение послушной громадины в руках, запах креозота, шум толпы и даже слова информатора «Осторожно, двери закрываются...» – это то, ради чего они живут, ради чего бьются их сердца. Машинист – это звучит гордо. Нам не надо это говорить. Мы это знаем!

Реконструировали за 11 месяцев



ВАЖНО

1 июня 2014 года вновь открыл для пассажиров свои двери **северный вестибюль станции «ВДНХ»**.

Северный вестибюль станции был закрыт на реконструкцию 29 июня 2013 года. Ранее на станции уже проводились плановые капитальные ремонты помещений и эскалаторов, но комплексная реконструкция вестибюля, открытого в 1958 году, осуществлена впервые.

За время, прошедшее с момента закрытия вестибюля, произведён большой объём ремонтных и строительных работ. Полностью заменены три эскалаторных комплекса. Новые модернизированные эскалаторы типа ТК65 с балюстрадами из

нержавеющей стали и улучшенными техническими характеристиками установлены на заново построенный фундамент.

Новые эскалаторные комплексы полностью удовлетворяют всем современным нормам и требованиям безопасности, имеют значительно лучший дизайн и более низкое энергопотребление. В машинном зале эскалаторов установлены современные системы управления. Во всех служебных помещениях, в том числе в машинном зале эскалаторов, установлены кондиционеры.

Полностью реконструирован наземный вестибюль: произведена замена гранитного пола и восстановлена мраморная облицовка стен. С целью повышения безопасности сооружений метрополитена и снижения последующих эксплуатационных



В ходе реконструкции вестибюля исторический архитектурный облик вестибюля был полностью сохранён

затрат был заменён асбестоцементный зонт эскалаторного наклона на стеклопластиковый, отвечающий всем современным нормам безопасности.

В вестибюле смонтированы современные турникеты типа УТ-2009. Построены новые кассы, оборудованные по последнему слову техники, а также отремонтирована комната полиции.

Во время реконструкции были полностью заменены все кабельные, сантехнические и вентиляционные коммуникации, отремонтированы служебные помещения, установлены устройства охранной сигнализации. Вестибюль станции приведён в полное соответствие с противопожарными нормами: смонтированы пожарная автоматика, а также современные системы пожаротушения и дымоудаления.

Развитие современного мегаполиса невозможно без метрополитена

▶ **Начало – на стр. 1**

Иван Беседин также сообщил, что в ближайшие два года все уличные переходы московского метро будут приведены в порядок, до конца лета на 49 станциях появится напольная навигация, а до конца года все станции московского метро будут оборудованы досмотровыми зонами, во всех вагонах будет доступен беспроводной Wi-Fi.

Начальник московского метро выразил готовность изучить опыт Петербургского метрополитена по организации спусковых механизмов на эскалаторах для пассажиров с ограниченными

физическими возможностями. В своём выступлении Владимир Гарюгин, начальник Петербургского



метрополитена, сообщил о внедрении уникальных разработок для свободного доступа пассажи-

ров-колясочников. Технологические решения для создания безбарьерной среды созданы с учётом особенностей метро, которое является самым глубоким в стране. Некоторые его станции уходят в глубину до 90 метров. Далее Владимир Гарюгин продолжил тему развития билетной системы, отметив, что сегодня в пяти супермаркетах Северной столицы действует услуга пополнения транспортных карт, решается вопрос увеличения количества билетных касс.

Начальник Казанского метрополитена Асфан Гаявов отметил преимущества самого молодого

метрополитена страны в области обеспечения безопасности и комфорта пассажиров: на всех станциях установлены современные досмотровые комплексы, позволяющие в течение нескольких секунд провести полный досмотр пассажиров, работают лифты и пандусы для инвалидов. При этом он остановился и на проблемных вопросах, связанных со строительством. По его словам, возведение запланированных станций сегодня зависит только от местных бюджетов, что ставит под вопрос дальнейшее развитие региональных метрополитенов. К примеру, Асфан Гаявов сообщил, что для достойной встречи гостей и участников чемпионата мира по футболу 2018 года в столице Татарстана необходимо ввести в экс-

плуатацию вторую линию метро с 12 станциями, однако вопрос с финансированием пока не решён.

Своего коллегу поддержал Владимир Кошкин, сообщив, что жители новых районов Новосибирска с нетерпением ждут появления новых станций. Владимир Кошкин также рассказал об организации работы самого восточного российского метрополитена в период суровых сибирских зим, когда пассажиропоток возрастает и приходится задействовать резервные составы.

По итогам обсуждения его участники отметили важность дальнейшего развития основного вида транспорта мегаполиса, используя опыт не только крупнейших мировых столиц, но и уникальные собственные наработки.



С ростом протяжённости линий росла и нагрузка на метрополитен. Это требовало сокращения интервалов между поездами и повышения оперативности управления их движением. В 1958 году устройствами поездной радиосвязи был оборудован второй путь Кольцевой линии и диспетчерский участок

кольца. Но требовалось решение, исключающее затухание радиосигнала в тоннелях. В итоге была создана система передачи радиосигнала по контактному рельсу. В конце 60-х годов её решили дополнить функцией записи переговоров диспетчеров с машинистами. 5 июня 1969 года на диспетчерском круге

Кировско-Фрунзенской (Сокольнической) линии был введён в опытную эксплуатацию магнитофон. При переговорах он автоматически включался на запись. Отработка этой технологии требовала времени – только 30 мая 1977 года система была внедрена на всех линиях.

Лучший дежурный по станции работает на «Сходненской»

ПРОФЕССИОНАЛЫ

В ночь с 25 на 26 июня 2014 года на станции «Прспект Мира» в рамках общегородского конкурса профессионального мастерства «Московские мастера – 2014» состоялась финальная часть ежегодного, уже 14-го по счёту, конкурса на лучшего дежурного по станции метрополитена.

В нём приняли участие девять дежурных, победивших на отборочных этапах. Доказывать профессионализм и высокий уровень знаний конкурсантам пришлось, не только отвечая на теоретические вопросы, но и демонстрируя практические навыки в заданиях, моделирующих реальные ситуации, которые могут произойти в метрополитене.

Участники конкурса выполнили по два задания. В этот раз дежурным предстояло установить «закоротку» (закоротить контактный рельс для обеспечения безопасности работающих на путях людей

при непроизвольной подаче напряжения на контактный рельс), выбрать и проверить предметы для соблюдения техники безопасности для установки «закоротки». Также конкурсантам необходимо было правильно предупредить сотрудников метрополитена о запрете производить ночные работы в тоннеле из-за неснятого напряжения на контактном рельсе, установить специальный щит и продемонстрировать чёткие действия по инструкции.

«Подобные конкурсы позволяют на практике оттачивать профессиональное мастерство, – рассказал начальник Службы движения метрополитена Павел Гришин. – Год от года повышается престиж профессии дежурных по станции. Конкурс – это и состязание, и праздник профессии одновременно».

Победители определились после подсчёта общей суммы баллов теоретической и практической частей конкурса. Первое место завоевала дежурная по станции «Сходненская» Светлана Силаева, второе место досталось Галине Кириковой со станции «Китай-город», а третье место заняла дежурная по станции «Шоссе Энтузиастов» Наталья Глазова.

Кроме памятных подарков и поздравлений от руководства и коллег победительницы конкурса получают награды от правительства Москвы: 100, 60 и 40 тыс. рублей за первое, второе и третье место соответственно. Победительницы, занявшие четвертое, пятое и шестое места, получают денежные награды от руководства метрополитена. Все участницы конкурса, вне зависимости от места, получили призы от руководства Московского метрополитена и дорожного комитета профсоюза.



1200

детей работников метрополитена отдохнут летом в ведомственных лагерях

ОТДЫХ

Уже стало доброй традицией, когда в начале лета руководство Московского метрополитена совместно с профсоюзной организацией начинает летнюю кампанию для детей работников метрополитена.

За период летней детской кампании в этом году планируется направить на отдых почти 1200 детей. 200 из них отдохнут в детских лагерях города Анапы «Уральские самоцветы» и «Жемчужина России».

Учитывая ежегодно увеличивающееся количество детей работников и ограниченные возможности по размещению детей в период летней детской кампании в Оздоровительном комплексе метрополитена (максимально возможное коли-

чество – 270 детей в смену), в этом году руководство метрополитена совместно с профсоюзной организацией провели работу по подбору детского учреждения. В результате было принято решение о сотрудничестве с детским оздоровительным лагерем «Заря», расположенном в Солнечногорском районе Московской области.

Данный лагерь обладает необходимой базой и инфра-



структурой для приёма и размещения детей в большом количестве, чем мог бы принять Оздоровительный комплекс метрополитена, что позволяет удовлетворить все заявки работников на отдых детей в летний период 2014 года.

Работникам метрополитена путёвка для ребёнка в детский лагерь предоставляется бесплатно.

На базе Оздоровительного комплекса метрополитена в летний период организован отдых родителей с детьми и работников метрополитена.

И уже в июне отдохнули в детском лагере «Уральские самоцветы» 100 детей и закончилась первая смена в детском лагере «Заря». У детей масса положительных эмоций и впечатлений от отдыха в детских лагерях, что позволяет сказать об успешном начале детской лагерной кампании.



ВСТРЕЧА

3 июня 2014 года в электродепо «Северное» прошла встреча руководства метрополитена с локомотивными бригадами электродепо «Печатники», «Братеево» и Монорельсовой транспортной системы.

Иван Беседин ввёл коллектив в тот круг задач и целей, которые стоят на сегодня перед метрополитеном в целом: «Строительство 160 км новых линий метрополитена – задача номер один».

Он отметил, что на фоне активной работы по строительству линий происходит смещение сроков по вводу в эксплуатацию объектов строительства ввиду корректировки планов строительных организаций. По его словам, новый комплекс из 8 электродепо позволит закрыть потребности реновации рейсовых плетей на действующих линиях и на всех строящихся линиях с учётом пополнения подвижного состава и, в свою очередь, станет хорошим подспорьем для всей производственной базы различных служб.

Создание более комфортных условий проезда при существующем нормативе 4,5 человека на квадратный метр также является одной из первоочередных задач. Иван Беседин напомнил, что метрополитен постоянно занимается реновацией действующей материально-технической базы. Наряду с этим он заявил, что скоро будет произведена модернизация учебно-производственного центра метрополитена.

Начальник метрополитена напомнил, что с 1 июня 2014 года произошла индексация заработной платы работников метрополитена на 7,6%. Говоря о количестве платных пассажиров, он сделал акцент на том, что их число увеличилось на 17,8% за последние три года, а в этом году за пять месяцев оно увеличилось на 2,1%. Количество льготников в этом году уменьшилось на 9,5%, а за последние три года оно сократилось на 22%.

«Благодаря переориентации на длинные билеты метрополитену удалось сократить количество продаж бланков билетов на 25%. В свою очередь, создание новых точек продаж билетов позволит пассажирам не терять времени», – сказал Иван Беседин.

Начальник электродепо «Печатники» А.Н. Козлов отметил, что к концу 2014 года будут подготовлены учебные фильмы по основным аспектам технологических операций, выполняемых машинистами при работе на линии и при нахождении в депо.

После выступлений докладчиков встреча продолжилась в форме диалога. Работники электродепо задавали вопросы и совместно с начальником метрополитена искали пути решения наиболее остро стоящих проблем: обеспечения достойных условий труда, соблюдения рабочего графика, своевременной замены и модернизации оборудования.

Подводя итоги встречи, Иван Беседин дал поручение всем причастным службам метрополитена отреагировать на все обозначенные проблемы.

Приглашает Оздоровительный комплекс Московского метрополитена



Уважаемые коллеги!

Приглашаем вас – работников, пенсионеров и ветеранов метрополитена, членов ваших семей, друзей и родных – на отдых в Оздоровительный комплекс Московского метрополитена!

На 11 га благоустроенной и ухоженной территории находятся 6 жилых корпусов, спортивный комплекс, спортивный корпус с бассейном и тренажёрным залом, боулинг, открытые спортивные площадки для игры в волейбол, баскетбол, поле для мини-футбола, теннисные корты, кинозал, беседки для отдыха и жарки шашлыка. С 12 мая по 31 августа 2014 года действуют специальные цены и предложения, предусмотрена систе-

ма скидок на семейный отдых и отдых с детьми!

Мы ждем вас и всегда рады вам!!!

С уважением, сотрудники Оздоровительного комплекса

Адрес комплекса: Московская область, Одинцовский район, посёлок Лесной Городок, ул. Железнодорожная, дом 12 (в 15 км от МКАД по Минскому шоссе).

Обращаться в отдел продаж в Управлении Московского метрополитена: Москва, ул. Гиляровского, дом 37, строение 1, кабинет 250.

Телефоны: 8 (495) 598-81-70, 8 (495) 688-07-25.

E-mail: 84955988170@mail.ru, 84956880725@mail.ru

Сайт: <http://mosmetro.ru/about/structure/health>

Корреспондент
газеты «Моё Метро»
проинспектировал,
как устанавливают
напольную навигацию
в Московском
метрополитене

Путеводитель под ногами

РЕПОРТАЖ

Станция «Театральная» закрывается для входа. Несколько загулявшихся в центре столицы пассажиров ждут поезда, влюблённая пара никак не может расстаться. На табло 1:30. Проходят последние поезда, станцию покидают запоздавшие пассажиры, начинаются ночные работы.



По эскалатору спускаются люди в оранжевых жилетах, они везут большие белые мешки, бочки с белой массой, плиты, дрели и разный рабочий инструмент. Бригада из 13 человек начинает готовиться к монтажу напольной навигации.

Дело привычное

«Обычно начинаем ближе к двум, но если дежурная разрешит пораньше, то начнём раньше, сегодня нужно всё успеть сделать», – спешит приступить к работе Максим Картешкин из компании «Триада Холдинг».

Рабочие разматывают провода, подключают электроприборы. По словам Максима Картешкина, устанавливать напольную навигацию на станции «Театральная» начали прошлой ночью, 17 июня, но всё сделать не успели, метро нужно было открывать для пассажиров, и пришлось сворачивать работу.

«Вот четыре плиты подряд. Вчера была очень плотная ночь, ребята уже падали от усталости», – говорит Максим Картешкин.

Задача работников на сегодняшнюю ночь – установить шесть модулей. Для бригады дело уже стало привычным. Они смонтировали напольную навигацию к 18 июня уже на 29 станциях, а к концу июня плиты должны быть уложены на 49 станциях. По планам метрополитена напольной навигацией оборудуют все станции Кольцевой линии и внутри кольца. На каждой

станции количество модулей разное, в зависимости от дизайн-проекта.

«У нас есть подробный чертёж станции со всеми плитами, – говорит Максим Картешкин, разворачивая рулон бумаги, – на чертеже указано место, где какой модуль должен быть установлен».

Ювелирная работа

Плиту изготавливают заранее на производстве. Главная задача – точно соблюсти размеры, чтобы новая плита полностью совпала с размером гранитной.

«Центральные станции метрополитена – это памятники архитектуры, даже пол здесь охраняется государством, поэтому у ребят ювелирная работа – аккуратно убрать гранитную плиту и правильно посадить новую», – отмечает бригадир.

Между тем рабочие определили места установки модулей: под лестницей у перехода на Сокольническую линию – модуль с красным кругом и цифрой 1 по номеру линии и названием станции «Охотный Ряд», у перехода на синюю линию – плита с номером 2 и названием станции «Площадь Революции», на полу станции – модули, указывающие выход в город, и плюс напольные стрелочки для пассажиров, идущих со станции «Площадь Революции» на «Театральную».

Первая важная процедура – демонтаж старой гранитной плиты. Несколько точных движений мощной электродрелью, и гранитная плита отделена от пола. Её бережно отставляют в сторону. Эти бесценные плиты работники потом отдают метрополитеновцам. Дальше дрелью сбивают бетон, на котором держалась плита несколько десятков лет.



Куски разрушенного материала тут же складывают в мешки, основание зачищают щёткой. «На изготовление одной плиты уходит где-то три дня, это трудоёмкий процесс. Основание из фибробетона, на него укладывается полимербетон. Материал очень прочный, ему не страшны миллионы подошв», – подчёркивает Максим Картешкин.



»

Пассажиры пока не привыкли. Но проект только начался. Удобство напольной навигации – простой и понятной – они скоро оценят

питься плита к полу. Рабочие надевают маски. В жидком состоянии материал находится всего 20 минут, а затем твердеет. Новую плиту медленно опускают на тросах, примеряют.

«Сразу не устанавливаем, вдруг в размер не попадём, сначала нужно тщательно проверить», – комментирует Максим Картешкин.

Первый модуль с красным кругом и цифрой 1 встал на месте прежней плиты один в один. Тросы убирают, плита остаётся на месте.

Скоро оценят

Четыре утра, первую установленную плиту вытирают, собирают вокруг неё мусор, здесь работа закончена. В половине пятого уложены остальные пять модулей. Бригада сворачивает оборудование, относит к эскалатору.

«Нам останется полчаса на уборку станции. После себя мы должны оставить полный порядок», – говорит бригадир.

В 5:15 станция готова принимать пассажиров с новой напольной навигацией. Ещё через 15 минут на станции появились первые пассажиры. Они не смотрят под ноги, а привычно поднимают вверх голову, чтобы посмотреть на указатели.

«Пассажиры пока не привыкли, но наш проект ещё только начался. Удобство напольной навигации – простой и понятной – они скоро почувствуют и оценят», – убеждён Максим Картешкин.



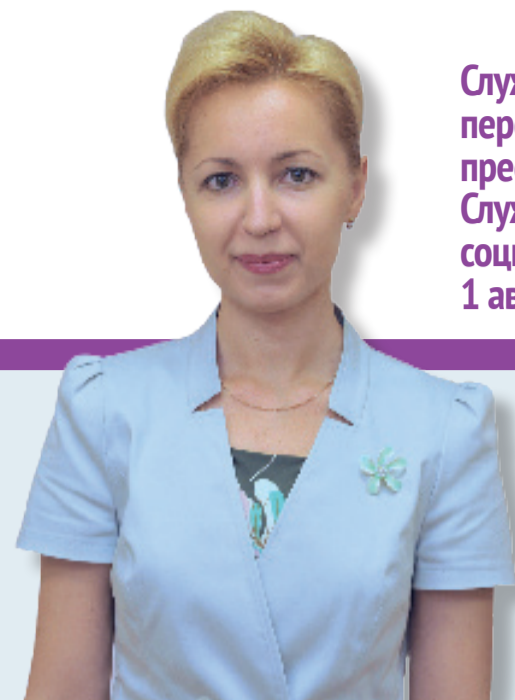
Крепкая основа

Размеры подготовленного основания для плиты тщательно замеряют. «Очень важно, чтобы всё совпало. Были случаи, когда на производстве промахивались с размерами, а такого не должно быть», – говорит Максим Картешкин.

К трём часам ночи все шесть гранитных плит изъезжены, а модули готовы к укладке. Рабочие начинают готовить клей.

В огромные тазики сыплется из мешков порошок, из бочек вываливается густая масса, это заливается из шланга водой, и машина смешивает содержимое в однородную массу.

«Состав очень пахучий, лучше близко не подходить и не дышать его парами», – предупреждает бригадир. Полученная масса – полиметилкрилат – это основа, на которую будет кре-



Служба управления персоналом преобразована из Службы по кадровым и социальным вопросам 1 августа 2011 года

В состав Службы входят:
– отдел кадрового делопроизводства, учёта кадров и информационного обеспечения;
– отдел по социальным вопросам;
– сектор подбора и оценки персонала;
– сектор обучения и развития персонала;
– сектор наград и стимулирования персонала.

Начальник Службы управления персоналом Московского метрополитена Екатерина Горбунова: Надо идти в ногу со временем

ВАЖНО

Люди – главная ценность Московского метрополитена. В этом немалая заслуга Службы управления персоналом. О структуре службы, достижениях и планах газете «Моё Метро» рассказала её начальник Екатерина Горбунова.

– Екатерина Александровна, когда образовалась Служба управления персоналом?

– Служба управления персоналом образовалась 1 августа 2011 года путём преобразования Службы по кадровым и социальным вопросам, которая, в свою очередь, в 2001 году была создана на базе отдела кадров и социального развития Управления метрополитена. По структуре мы находимся в непосредственном подчинении у заместителя начальника метрополитена по управлению персоналом Александра Головкина.

– А чем было вызвано преобразование службы?

– Преобразование службы было абсолютно закономерным и крайне необходимым. Объёмы работы метрополитена значительно возросли, увеличивается количество работников – сейчас общая численность уже более 44,5 тыс. человек, появились новые направления работы, а главное – с принятием правительством Москвы программы развития метрополитена до 2020 года обозначились масштабные перспективы. Всё это, есте-

ственно, отражается на задачах кадрового подразделения и требует организации его работы на новом уровне. Поэтому в структуре новой службы помимо отдела кадров и отдела по социальным вопросам были выделены в отдельные подразделения сектор подбора и оценки персонала, сектор обучения и развития персонала, сектор наград и стимулирования персонала. Это позволило нам значительно усилить работу по данным направлениям.

– Как проведённые преобразования отразились на работе кадровой службы?

– В первую очередь, для того чтобы понимать, какие задачи перед нами стоят и какие меры и усилия нам нужно предпринимать для их успешного выполнения, службой была разработана Стратегия развития и оптимизации кадрового потенциала до 2020 года. С одной стороны, задачи известны и понятны: обеспечить персоналом, обучить персонал и эффективно использовать его потенциал. При этом от того, насколько хорошо мы спланируем и организуем работу с персоналом в настоящее время, будет зависеть стабильность коллектива через несколько лет. Сейчас мы достигли лучших за последние годы показателей: у нас оптимальная текучесть кадров – 4%, недокомплект кадров менее 5%, с каждым годом повышается образовательный уровень работников и увеличивается количество молодежи. Но мы всегда должны думать мини-

мум на 3–5 лет вперед, чтобы в любое время, независимо от того, сколько новых станций и объектов открывается, мы были обеспечены нужным количеством квалифицированных кадров всех категорий: и рабочих, и специалистов, и руководителей.

– Какая работа для этого проводится? Что нового внесено в работу службы?

Модель корпоративных ценностей Московского метрополитена

М
мастерство
Е
единство
Т
традиции
Р
результативность
О
обновление

– За прошедшие три года ранее существовавшие методы работы с персоналом были дополнены многими новыми мероприятиями и программами. По-новому организована работа специалистов по подбору персонала, создан Центр под-

бора персонала. Реализуются новые программы обучения. Для выявления талантливой молодежи в настоящее время проводится конкурс инновационных проектов. 2014 год объявлен на метрополитене годом молодежи, в связи с этим запланировано немало мероприятий, в том числе проведение Международного молодежного форума. Проводится работа по разработке дизайна новой форменной одежды для работников метрополитена, прорабатываются варианты решения жилищных проблем, возможность внедрения корпоративной пенсионной системы и другие вопросы. Всего не перечислить, и есть ещё масса новых планов!

– Как определяются методики работы с персоналом, которые вы применяете?

– В своей работе мы ориентируемся на опыт ведущих российских компаний. В 2013 году мы провели Первый Международный съезд HR-специалистов. Участие в подобных мероприятиях помогает выявить лучшие методики работы с персоналом, которые уже были апробированы в других успешных компаниях и имеют реальные результаты. При этом, безусловно, свою работу с персоналом мы выстраиваем на основе наших лучших внутренних традиций. На метрополитене за много лет создана отличная база, развивая и постепенно обновляя которую мы имеем абсолютно все возможности для проведения работы с персоналом на самом современном уровне.

– В своей работе вы, видимо, также используете свой личный опыт. Расскажите, как сложился ваш профессиональный путь?

– Я работаю в метрополитене с 18 лет. Пришла на работу в 1998 году и первое время работала на 5-й дистанции. А с 2001 года, как только образовалась Служба по кадровым и социальным вопросам, перешла на работу в службу, и с тех пор это моё постоянное место работы. Закончила с отличием Юридическую академию, диплом защитила на кафедре трудового права, затем прошла переподготовку по управлению персоналом. Работала старшим инспектором по кадрам, специалистом 1-й категории, ведущим специалистом по подготовке кадров, начальником отдела кадров. Так за 10 лет я освоила различные направления работы с персоналом, и при преобразовании службы в 2011 году мне было предложено её возглавить.

Я очень люблю наш коллектив и очень хочу, чтобы наш метрополитен развивался дальше и становился ещё лучше! А наше общее благополучие – это результат совместного труда всего коллектива, и каждый из нас своей профессиональной и добросовестной работой может внести свой личный вклад в совершенствование работы метрополитена. Собственно, одна из ключевых задач Службы управления персоналом заключается в том, чтобы вовлечь каждого работника в решение наших общих задач и достижение успеха!

Награда найдёт героев

Начальник сектора наград и стимулирования Службы управления персоналом Московского метрополитена Светлана Логвинова рассказала об особенностях своей работы.

Наш сектор занимается награждениями, поощрениями сотрудников метрополитена наградами государственными, ведомственными, городскими, метрополитена. Награждение орденами и знаками отличия – это не просто официальная процедура, а долгая и кропотливая работа. Много времени уходит на согласование с различными инстанциями. У метрополитена существуют и собственные награды – благодарность начальника

метрополитена, почётная грамота Московского метрополитена, знак «За безаварийную работу» I и II степени, занесение на Доску почёта, знак «Ветеран труда метрополитена».

В этом году должна появиться новая награда – знак «Почётный работник Московского метрополитена».

Кроме того, для повышения профессионального мастерства проводятся конкурсы. Наши машинисты и дежурные по станции участвуют в городском конкурсе «Московские мастера». Победители получают дипломы, денежные премии, повышение классности. Метрополитен проводит конкурсы и среди других специальностей – машинистов-инструкторов, поездных



диспетчеров, пожарных, кадровиков. Следующий год юбилейный – 80 лет. Мы уже начали подготовку. Государственными наградами будут отмечены несколько десятков человек, награжденные материалы

отправили на рассмотрение. Сейчас готовим список работников для городских наград, а осенью начнём рассматривать кандидатуры на министерские и метрополитеновские награды, предстоит большая работа.



Начальнику УВД на Московском метрополитене Игорю Божкову присвоено звание генерал-майора

Указом Президента РФ от 11 июня 2014 года № 414 Игорю Божкову присвоено звание «генерал-майор полиции». Игорь Божков родился 21 октября 1972 года в городе Шебекино Белгородской области. Службу в органах внутренних дел начал в

1992 году. Был участковым инспектором, командиром взвода, адъютантом Академии управления МВД России, старшим оперуполномоченным ГУБЭП МВД России. С 2003 года – на руководящих должностях оперативных подразделений МВД России. В 2009 года

назначен начальником 10 отдела Управления «И» Департамента уголовного розыска МВД России. В 2010 году назначен начальником Четвертого управления МВД России. На должность начальника УВД на Московском метрополитене назначен 28 июля 2012 года.

Рыцарь метрополитена

Старший инструктор по противопожарной профилактике Московского метрополитена Михаил Горохов был готов жертвовать жизнью ради спасения женщины

ПОСТУПОК

«Нас так воспитали – защищать женщин, а я иначе не могу», – говорит Михаил Горохов. В сентябре прошлого года метрополитеновец заступился за девушку, у которой украли сумку, в ответ преступник ранил его ножом.

«В тот день у меня был выходной, я отправился в магазин за продуктами в шесть часов вечера, а живу я рядом со станцией метро «Щёлковская». Вдруг слышу, девушка просит молодого человека отдать сумку. Я понял, что она в беде, незамедлительно решил помочь ей», – рассказывает Михаил.

Сначала он пытался убедить грабителя отдать сумку, тот никак не реагировал, тогда Михаил решил действовать – выхватил у него сумку, отдал девушке и собрался уходить. Вдруг грабитель вонзил ему нож в грудь,

повернул, вытащил. Пожарный собрав все силы, решил бороться с преступником до конца.

«Несмотря на рану, в шоковом состоянии я повалил его на землю, ногой наступил на руку с ножом», – говорит он.

Скорая и полиция приехали практически одновременно. Раненого увезли в Институт скорой помощи им. Склифосовского, а грабителя – в полицию.

Отважный защитник оказался на операционном столе. Врачи зашили ему лёгкое. После этого началось длительное восстановление.

Лишь через 36 дней Михаил оказался дома. Затем началась череда судебных процессов над грабителем. Выяснилось, что ножевое ранение ему нанёс 18-летний выходец из Таджикистана. После девяти заседаний судья вынес приговор – 3,5 года.

«Мягкость приговора связана с тем, что девушка ни



„Если попаду в подобную ситуацию, не раздумывая, снова заступлюсь за девушку“

разу не пришла на заседание. Ей оказалось всего 16 лет, она приехала с мамой из Саранска и жила на съёмной квартире. После инцидента они съехали с этой квартиры. Я предполагаю, что их просто запугали», – объясняет малодушие девушки Михаил Горохов.

Однако, несмотря на полученные раны, долгое восстановление, он не потерял бесстрашия.

«Если попаду ещё раз в подобную ситуацию, не раздумывая, снова заступлюсь за девушку. Я так и на суде сказал», – говорит метрополитеновец.

В метрополитене Михаил Горохов работает с 1979 года, после окончания Железнодорожного техникума им. Андреева, сначала по прямой специальности – связистом, а с 1992 года – в пожарной команде.

Задача старшего инструктора по противопожарной профилактике – проводить на своём участке метро «Ок-

тябрьское поле» – «Планерная» регулярные осмотры объектов.

«Наша задача – предупредить пожары. Осмотры проводим в основном ночью – все помещения на станции, электрику, электрические приборы, раздевалки. В моём подчинении три человека», – говорит о своей работе Михаил Горохов.

В свободное время он собирает значки метрополитена. В его коллекции более 700 значков. Есть самые ценные, выпущенные в ограниченном количестве для награждения метрополитеновцев в годовщину запуска первой очереди метро в 1936 году.

К 60-летию запуска Кольцевой линии он за свой счёт изготовил значки всех станций на кольце. Последний значок в коллекции Михаила ещё не нашел места на поролоне под стеклом – открытие северного выхода на «ВДНХ» после реконструкции.

Семейные ценности

История метро в судьбах людей

В редакцию газеты «Моё Метро» обратился электромеханик кабельной сети четвёртой дистанции электроснабжения Владимир Козьмин. В его семье бережно хранят знак «Отличный движенец», которым была награждена его тёща – Анна Петровна Михалина. Мы встретились с Владимиром Александровичем и выяснили историю этого знака и его семьи.

Анна Михалина пришла работать в метро в 20 лет – сразу после войны, в 1946 году. Трудилась сначала на станции «Автозаводская». До установки турникетов стояла на пропуске пассажиров, а потом стала дежурной. «Она училась в процессе работы, время тогда было суровое, послевоенное, учебных центров не было – показали, рассказали, и иди работай», – рассказывает Владимир Козьмин. – Она никогда не отказывала, если просили

поработать дополнительно. Была общественницей, активным профсоюзным деятелем». Вскоре она стала начальником станции «Автозаводская». На «Автозаводской» она проработала полвека и в 70 лет ушла на более спокойную работу – на Черкизовскую дистанцию пути. Здесь трудилась до 75-летия.

За хорошую работу её наградили знаком «Отличный движенец». Семья Анны Петровны бережно хранит реликвию после её смерти в 2006 году. Со своей будущей супругой Тamarой Ершовой, дочерью Анны Петровны, Владимир познакомился в метрополитене – она тогда работала начальником станции «Добрынинская». Тогда же и узнал историю этой, как он говорит, «удивительной женщины» – Анны Петровны Михалиной. Сам Козьмин трудится на метрополитене уже 40 лет. Пришёл в метрополитен сразу после армии в 1974 году в



Службу электроснабжения. В 1979 году его направили принимать новую линию метрополитена – Калининскую. Через год, после образования нового, седьмого энергоучастка, он стал здесь мастером, а ещё через четыре года – старшим мастером. В 1986 году ему поручили принимать новую станцию «Третьяковская» Калининской линии. «За станцию я отвечал головой», – говорит Владимир Козьмин. Вскоре, в 1988 году, в своей профессии он стал лучшим, а в павильоне «Транспорт» ВДНХ висел его портрет среди лучших работников метрополитена. «Родные приходили любоваться», – вспоминает он.

Своё мастерство он передаёт молодому поколению метрополитеновцев. «Ко мне отправляют ребят на трёхмесячную стажировку, что умею, тому и их учу», – говорит Владимир Козьмин. В метрополитене трудится и внук Анны Михалиной – Алексей Ершов. Он машинист электропоезда Кольцевой линии депо «Красная Пресня». А общий метрополитеновский трудовой стаж семьи составляет уже более 130 лет.

Из положения о нагрудном знаке «Отличный движенец»

1. Нагрудный знак «Отличный движенец» является наградой для особо выдающихся работников службы движения железнодорожного транспорта.
2. Нагрудным знаком «Отличный движенец» награждаются лица начальствующего и рядового состава служб движения железнодорожного транспорта, систематически показывающие высокие образцы:
 - воинской дисциплины и отличного выполнения Правил технической эксплуатации;
 - быстрого продвижения поездов и точного выполнения графика движения;
 - выполнения и перевыполнения государственных заданий по погрузке, выгрузке и передаче поездов;
 - улучшения работы станций и узлов по пропуску и формированию поездов;
 - за ценные изобретательские и рационализаторские предложения, способствующие повышению производительности труда.





На заседании рассмотрели отчётный доклад о работе Ассоциации в 2013 году, а также актуальные вопросы, касающиеся деятельности Ассоциации, и перспективы развития. На круглом столе при совместном участии Международной Ассоциации «Метро» и Международ-

ного союза общественного транспорта обсуждались вопросы строительства, эксплуатации и развития метрополитенов, внедрение новых технологий и мероприятий по повышению надёжности подвижного состава и оборудования, улучшению культуры обслуживания

пассажиров. С докладами выступили представители метрополитенов Лондона, Нью-Йорка, а также представитель компании «ТрансТелеКом». Участники встречи также посетили мероприятия, посвящённые празднованию юбилея Минского метрополитена.

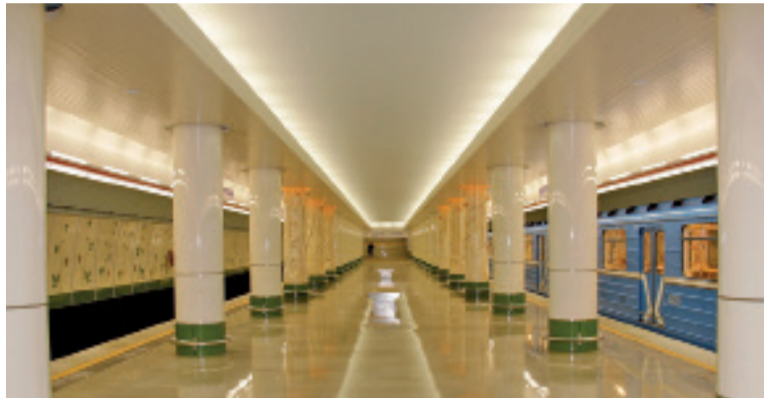
Метро
мира

30 лет Минскому метро

В столице Беларуси метрополитеном ежедневно пользуются более 900 тыс. человек

СОСЕДИ

30 июня исполнилось 30 лет со дня открытия Минского метрополитена. Сегодня он является четвёртым по пассажироперевозкам, четвёртым по числу станций в СНГ (наравне с Харьковским и Ташкентским) и единственным в Беларуси метрополитеном.



История Минского метрополитена начинается в конце 1960-х годов, когда у властей города появилась идея о строительстве нового вида транспорта. В то время в СССР метро строили только в городах с населением не менее 1 млн человек. После окончания Великой Отечественной войны Минск рос быстрее всех других крупных городов СССР, в основном благодаря быстрому развитию промышленности. В результате уже в 1972 году в городе родился миллионный горожанин.

К этому времени город испытывал трудности в перевозке людей, так как ряд основных магистралей исчерпали свою пропускную способность. Рассматривались три варианта развития транспортной системы: автобус-экспресс, скоростной трамвай и метрополитен, который и был выбран.

Разработка плана для строительства метрополитена в Минске началась в 1976 году. План строительства первой линии, которая проходила под главным проспектом города, был одобрен Советом Министров СССР 4 февраля 1977 года, и уже 3 мая того же года было начато его строительство.

Открытие метрополитена состоялось 30 июня 1984 года, в канун 40-й годовщины освобождения Минска от немецко-фашистских захватчиков.

Все линии и станции Минского метро подземные, мелкозаложенные. Все станции имеют подземные вестибюли, вход в которые в большинстве случаев совмещён с подуличными пешеходными переходами. Три станции – «Купаловская», «Октябрьская» и «Площадь Ленина» – имеют входы, встроенные в здания. На последней из них по длинному подземному переходу можно выйти в здание железнодорожного вокзала и к железнодорожным платформам.

Из-за небольшой глубины заложения спуск на большинство станций осуществляется при помощи лестничных маршей. Эскалаторы установлены только на 9 станциях. На всех станциях, введённых в эксплуатацию после 2001 года, также имеются лифты. Минским метрополитеном ежедневно пользуются более 900 тыс. пассажиров, что составляет примерно 37% от общего числа пассажиров, которых перевозит общественный транспорт города.

На сегодняшний день минское метро состоит из двух

линий общей протяжённостью 37,3 км, 29 станций и двух электродепо. Эксплуатацию метрополитена осуществляет ТДКУП (транспортное дочернее коммунальное унитарное предприятие) «Минский метрополитен», начальником

Юбилейные жетоны



К 30-летию со дня открытия в минском метро выпущены жетоны нового образца в количестве 600 тыс. экземпляров. Это всё те же пластиковые «монетки», но с необычным рисунком. На жетонах изображены все восемь станций первой очереди метро Минска. Цвет и размер юбилейных жетонов не отличается от обычных. Хотя изначально предполагалось, что цвет юбилейных жетонов будет не привычным малиновым, а каким-то другим. Но в таком случае изготовителям жетонов пришлось бы перенастраивать турникеты: цвет – один из компонентов защиты от подделок.

которого является Ростислав Юрени. Строительные работы ведутся КУП «Дирекция по строительству Минского метрополитена», проектирование – ОАО «Минскметропроект».

В октябре 2013 года была создана собственная Служба безопасности, осуществляющая

охранную деятельность. Её сотрудники вправе производить личный досмотр, досмотр вещей и документов пассажиров на территории метрополитена.

По состоянию на 1 января 2014 года в Минском метрополитене установлено 996 видеокамер, а также введена в эксплуатацию система видеонаблюдения в вагонах семи составов. Подготовлены и находятся на стадии согласования технические требования к созданию Ситуационного центра видеонаблюдения.

Все станции объявляются на белорусском языке известным диктором Владимиром Баклейчевым. Стандартное объявление в минском метро: «Асцярожна, дзверы зачыняюцца! Наступная станцыя... (Осторожно, двери закрываются! Следующая станция...)». В конце сентября 2013 года были добавлены фразы на белорусском языке, такие как: «Паскорце садка, вызваліце дзверы», «Не збірайцеся ля дзвярэй вагона, праходзьце ў сярэдзіну салона», «Сцеражыцеся кішэнных крадзяжоў» и др. А с конца марта 2014 года в автоинформаторы добавлены объявления и на английском языке «Please, mind the closing doors! The next station is...» и «...station», звучащие после объявления на белорусском языке. Объявления на платформах осуществляются на белорусском языке с повторением на английском.

ОФИЦИАЛЬНО

Представители Московского метрополитена посетили КНР

С 23 по 27 июня 2014 года представители Московского метрополитена и метрополитенов Пекина, Шанхая и Гонконга провели консультации по двустороннему сотрудничеству.



В ходе переговоров были обсуждены такие вопросы, как системы транспортно-пересадочных узлов, повышение привлекательности пассажирского общественного транспорта, улучшение транспортной обстановки в городе, а также вопросы развития небилетных доходов. Представители метрополитена Шанхая проявили повышенный интерес к системе интервального регулирования на Московском метрополитене. Представители метрополитена Гонконга отметили превосходную работу московского метро и напомнили, что Московский метрополитен является одним из лучших метрополитенов, построенных в начале XX века. В свою очередь, Иван Беседин сообщил, что он впечатлён проектами, реализованными метрополитеном в Гонконге, и пригласил его представителей участвовать в программе развития московского метро до 2020 года. Было подтверждено обоюдное стремление к укреплению взаимодействия между метрополитенами двух стран. Стороны договорились об организации регулярных делегаций по обмену опытом между российской и китайской сторонами.

В Токио пассажиры метро смогут ориентироваться по запаху



У каждой из 30 станций центральной кольцевой линии токийского метро вскоре появится свой собственный запах. Таким образом, пассажирам будет гораздо проще и удобнее ориентироваться в

подземке, считают авторы идеи. Идею «ароматов-информаторов» предложили разработчики проекта EkiKA. «Калибровка идеального объёма молекул была сложнейшей задачей, – объясняет одну из основных сложностей началь-

ник департамента инноваций пассажирского отделения Шизуко Ханада. – Иначе при помощи аромата мы могли бы легко уложить спать всех пассажиров». Но, несмотря на все трудности, компания смогла совершить осязаемый скачок в

плане ароматизации, а это дало возможность эффективно использовать ароматы, не остающиеся на одежде. Поскольку основные проблемы, которые тормозили проект, удалось решить, уже в ближайшем будущем в токийском

метро можно будет ориентироваться практически с закрытыми глазами. А пока на одном из информационных японских ресурсов предлагают всем желающим принять участие в опросе: «Какой запах какой станции подходит».

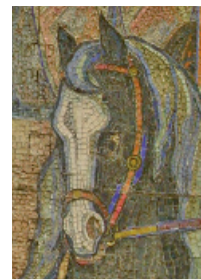
Конечная станция



«Метро в деталях – 2014»

Ирина Овсянникова из аппарата Главного ревизора метрополитена быстрее всех отгадала задание из прошлого номера. В метро мало станций с такой необычной мозаикой, подсвеченной изнутри. Конечно, это станция «Трубная». Поздравляем нашу Бабку Мазаиху! 2014 год – Год Синей Лошади. Тема лошадей раскрыта в метро достаточно полно. Приходят в голову

летающие кони над эскалаторами на «Беговой», есть лошади на мозаиках «Киевской», барельефах «Новокузнецкой». А на какой станции находится эта лошадка? Присылайте ответы на адрес gazeta@mosmetro.ru с указанием контактной информации и подразделения, в котором работаете. Победителя, как всегда, ждет подарок, фотография в газете и почётное звание Деда Мазая или Бабки Мазаихи на целый месяц! Удачи!



Памяти героев Курской Дуги

Мы сохраняем и развиваем наши традиции. 8 мая 2014 года коллективом Народного музея Московского метрополитена совместно с электродепо «Северное» в поезде была размещена новая экспозиция. Теперь к пассажирам «Курской Дуги» обращаются бойцы бронепоезда «Московский метрополитен» – комиссар, командиры бронеплощадок, командиры орудия, старший связист, путейский рабочий, герои тех великих событий 4–7 июля 1943 года.

Б.Л. Перлин (командир бронеплощадки, комсорг дивизиона): «Трое суток наш бронепоезд, не зная передышки, сдерживал «тигры» и «фердинанды» и отражал зенитными средствами многочисленные налеты вражеской авиации. День 7 июля был самым напряженным для наших войск».

В.К. Паничкин (комиссар): «Наше положение было очень сложным: боеприпасы на исходе, кончились продукты. Решили пробиваться на станцию Беленихино, где находилась полевая база дивизиона. Но сделать этого не смогли: путь оказался отрезан, и тогда было решено возвратиться на станцию Сажное и принять последний бой с фашистами».

И.В. Соколов (командир орудия 3-й бронеплощадки, старший сержант): «По бронепоезду стреляли танки, артиллерия и минометы врага. На горизонте показались вражеские самолеты, которые обрушили на нас шквал огня. В боекомплекте моей площадки оставалось всего несколько снарядов, когда в нее попал



Именной поезд «Курская Дуга» отправился в первый рейс по Сокольнической линии 8 мая 2003 года. Он хранит память о подвиге бронепоезда «Московский метрополитен» на железнодорожной линии Белгород – Курск в июле 1943 года.



вражеский снаряд. Осколком перебило огнетушитель, искорежило пулемет. Я был ранен в кисть левой руки, но не прекращал вести огонь по фашистам. <...> Один снаряд разорвался над открытой частью бронеплощадки. Заклинило башню».

И.В. Трошкин (ефрейтор, наводчик орудия 3-й бронеплощадки): «Когда командиру нашего орудия, старшему сержанту И.В.Соколову осколком снаряда отбило палец, мне пришлось заменить Ивана Васильевича и продолжать неравный бой с превосходящими силами противника».

И.В. Соколов (командир орудия 3-й бронеплощадки, старший сержант): «Невоз-

можно стало вести огонь по движущимся целям. Теперь стреляли только по целям, которые появлялись в секторе обстрела. В мелком кустарнике я обнаружил минометы врага, которые вели интенсивный огонь по позициям наших войск. Мы уничтожили их. И снова сильный взрыв потряс бронеплощадку. Все вооружение вышло из строя».

В.К. Паничкин (комиссар): «...наступил момент, когда пушки и пулеметы бронепоезда умолкли. Все вооружение было разбито. Так погиб бронепоезд «Московский метрополитен».

Б.Л. Перлин (командир бронеплощадки, комсорг дивизиона): «Фашистские танки так и не прошли на на-

шем участке. Но и бронепоезд был полностью выведен из строя: разбиты все бронеплощадки, паровоз...»

В результате того неравного боя продвижение немецких войск из района Белгорода в направлении Прохоровки – Курска, где должны были соединиться две вражеские армии, задержалось. За это время наши войска сгруппировались и подготовились к решающему бою, вошедшему в историю как самое грандиозное танковое сражение на Прохоровском поле.

«Перезапуску» поезда предшествовала исследовательская работа, начавшаяся в 2011 году с научной систематизации имеющихся материалов и посещения 14 июля 2012 года участка Сажное – Беленихино Юго-Восточной стальной магистрали. Продолжились изыскания с привлечением специалистов Российской государственной библиотеки им. В.И. Ленина, Государственного архива кинофотодокументов. Весомую поддержку оказал Валерий Николаевич Замулин – кандидат исторических наук, научный сотрудник Курского государственного университета.

Исследуя события прошлых лет и судьбы наших героев, мы с честью выполняем наказ комиссара бронепоезда «Московский метрополитен» подполковника Владимира Кузьмича Паничкина: «Никогда не забывайте величайшего подвига советского солдата, который он совершил в годы минувшей войны во имя жизни грядущих поколений».

Материал подготовлен коллективом Народного музея Московского метрополитена

ПОЗДРАВЛЯЕМ

40 лет работы на Московском метрополитене:

БУРМИСТРОВ Борис Васильевич, электромонтёр по ремонту аппаратуры релейной защиты и автоматики электродепо «Красная Пресня»;
КАМЛЮК Александр Николаевич, слесарь-электрик по ремонту электрооборудования электродепо «Калужское»;
КИЧАТОВ Юрий Михайлович, машинист электропоезда (путеизмеритель) электродепо «Планерное»;
МОИСЕЕВ Владимир Борисович, старший мастер электродепо «Красная Пресня»;
НАУМОВ Виктор Алексеевич, машинист электропоезда электродепо «Планерное»;
ОСАДЧАЯ Надежда Григорьевна, дежурный по станции Службы движения;
СМИРНОВА Роза Исламовна, техник электродепо «Сокол».

30 лет работы на Московском метрополитене:

АНДАМАСОВ Алексей Гилимович, заместитель начальника 7-й дистанции сигнализации Службы сигнализации, централизации и блокировки;
АКИНЬШИНА Нина Юрьевна, электромеханик связи Службы связи;
БРИГАДЕНКО Павел Павлович, инженер-электроник Службы связи;
БУРОВ Андрей Алексеевич, машинист-инструктор локомотивных бригад электродепо «Красная Пресня»;
БЫЧУРИНА Татьяна Ивановна, старший инспектор станции «Автовзаводская» отдела транспортной безопасности на станциях метрополитена Службы безопасности;
ДЕНИСОВА Евгения Васильевна, электромонтёр по ремонту и обслуживанию электрооборудования Службы электроснабжения;
ЖИЕНКУЛОВ Марат Анурбекович, монтёр пути Службы пути;
ЗАЙЦЕВ Александр Владимирович, слесарь-ремонтник 5-го разряда электродепо «Свиблово»;
КОНОРЕВА Светлана Анатольевна, инспектор Службы управления делами;
КРЫЛОВ Юрий Сергеевич, машинист электропоезда электродепо «Варшавское»;
ЛАЗАРЕВ Виктор Владимирович, машинист электропоезда электродепо «Северное»;
МОСКАЛЕВ Александр Павлович, слесарь по ремонту подвижного состава электродепо «Замоскворецкое»;
НЕНАХОВ Станислав Николаевич, машинист электропоезда электродепо «Сокол»;
НЕСТЕРОВА Татьяна Васильевна, гардеробщик электродепо «Измайлово»;
СИДОРОВА Тамара Сергеевна, маляр электродепо «Замоскворецкое»;
СУДАКОВА Татьяна Васильевна, маляр электродепо «Выхино»;
ТИТУНИНА Надежда Ивановна, нарядчик локомотивных бригад электродепо «Измайлово».

В Пушкино на велосипеде

СПОРТ

Велопробег, организованный активом Совета по работе с молодёжью метрополитена, состоялся 7 июня. В нём приняли участие представители различных подразделений Московского метрополитена. Стартовали метрополитеновцы от электродепо «Измайлово». Общая длина маршрута составила 60 км. При желании сойти с дистанции можно было в любом месте трассы – она проходила вдоль населённых пунктов с железнодорожными станциями. Однако все спортсмены дошли до финиша, который состоялся на водохранилище Пушкинского района.

По словам организаторов велопробега, они преследовали несколько целей. Во-первых, популяризовать велосипедный транспорт на Московском метрополитене. Велосипед и активный образ жизни делают людей более здоровыми, снижают заболеваемость, повышают продолжительность жизни. Во-вторых, несложный совместный поход объединил велотуристов из разных подразделений метрополитена. И наконец, таким образом к велотуризму приобщили новичков. Велопробег дал людям возможность попробовать себя в новом направлении в несложных условиях с поддержкой более опытных товарищей.



Заказчик
Государственное унитарное предприятие «Московский метрополитен»

Редакционная коллегия
Иван Беседин, Владимир Погонин, Владимир Егоров, Павел Сухарников, Пётр Новиков, Екатерина Беляева, Марина Полянцева, Вероника Силина

Главный редактор Дмитрий Иванов
Дизайн, вёрстка Денис Годин
Корректурa Ольга Подколзина
Электронный адрес редакции gazeta@mosmetro.ru

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