

Сувениры за «заринки»
Праздник в детском лагере

Стр. 2

Технологии будущего
АСУ-метро
и другие инновации

Стр. 4-5



Отпускная классика
Где отдыхают
работники метро

Стр. 7



gazeta@mosmetro.ru
Отправьте письмо
в редакцию



ГАЗЕТА МОСКОВСКОГО МЕТРОПОЛИТЕНА Август 2015, №4 (63)

Моё метро



ФОТО ИГОРЯ ТЕПЛИЧКА

Победа за нами!

Команда московского метро завоевала первое место на «Гонке героев» на подмосковном полигоне «Алабино». Наши коллеги поставили рекорд соревнований, пройдя 10-километровую трассу с 60 препятствиями всего за 1 час 22 минуты. Такого не удавалось еще никому!

Подробнее о «Гонке героев» читайте на стр. 2

Уважаемые коллеги!

Хоть август и считается самым спокойным и ленивым «отпускным» месяцем, но к Московскому метрополитену это не относится: у нас жизнь кипит всегда. Начав месяц с блестящей победы на «Гонке героев», наши сотрудники продолжают успешно трудиться и стремиться к новым вершинам.



Московский метрополитен постоянно развивается. В качестве пилотного проекта в двух депо вводится АСУ-метро — если проект окажется успешен, то на эту систему перейдет весь метрополитен. Мы подготовили большой материал о том, что включает в себя эта система и как она облегчит жизнь нашим сотрудникам.

Но в погоне за новинками нельзя забывать и о главном — о безопасности работников и пассажиров. К сожалению, в последние полгода участились случаи возгораний на объектах метрополитена. В этом номере газеты мы решили выяснить, с чем это связано, и еще раз напомнить вам, как надо вести себя, чтобы избежать ЧП.

Желаю вам комфортной и продуктивной работы!

ДМИТРИЙ ПЕГОВ,
начальник Московского метрополитена

БЕЗОПАСНОСТЬ

Наука предотвращать пожары

Человеческий фактор — основная причина пожаров в московском метро. Начальник отдела пожарной охраны Московского метрополитена Сергей Зайцев рассказал о наиболее частых нарушениях правил пожарной безопасности.



ТЕХНИКА БЕЗ ПРИСМОТРА

В текущем году в московском метро произошло четыре пожара. К сожалению, приходится констатировать: этих случаев можно было бы избежать, если бы работники соблюдали элементарные правила пожарной безопасности.

Начнем с пожара на станции «Киевская» в феврале этого года. Там работники Службы тоннельных сооружений оставили без присмотра включенный в электрическую сеть сушильный шкаф, причем одежда и обувь в нем были просто навалены на теплонагревательный элемент, — и уехали. Правила пожарной безопасности заставляют оставлять без присмотра приборы, включенные в электрическую сеть.

После этого случая были проведены повсеместные проверки раздевальных помещений и кладовых. Выявленные нарушения устранялись, но потом возникали вновь. Это нездоровая тенденция: люди не осознают важность соблюдения правил пожарной безопасности. Более того, они относятся к электрооборудованию дома и на работе совершенно по-разному. Я уверен, что перед выходом из дома каждый проверяет, не остались ли включенными электроприборы, однако на рабочем месте не все считают необходимым это делать.

ПЕРЕГРУЗКА ЭЛЕКТРОСЕТИ

Человеческий фактор стал причиной пожара и в поме-

щении раздевалки Электромеханической службы на станции «Дмитровская» 17 июля: из-за перегрузки электросети произошло короткое замыкание. В помещении одновременно были включены несколько электроприборов, хотя согласно инструкции по эксплуатации электроприборов, которая действует на метрополитене, максимальная мощность прибора, включенного в сеть, не должна превышать 1,5 кВт, а суммарная мощность электроприборов в одном помещении — 2,5 кВт. Ответственный за пожарную безопасность данного помещения электромеханик группы защиты А. А. Коробко не принял исчерпывающих мер по обеспечению требуемой пожарной безопасности.

Если говорить о наиболее частых нарушениях, которые выявляются на метрополитене, можно отметить нарушения правил складирования материалов, хранения горюче-смазочных и лакокрасочных материалов, правил эксплуатации электрооборудования. Чаще всего нарушения выявляются в производственных и в складских помещениях. Хочу напомнить, что для каждого помещения метрополитена есть соответствующие инструкции по пожарной безопасности.

ЗНАЮТ, ЧТО НАДО ДЕЛАТЬ

Все работники метро проходят обязательный инструктаж о том, как избежать пожара. Также они обучаются по программам пожарно-технического минимума, посещают тренировки по использованию первичных средств пожаротушения. В 2014 году такое обучение прошли 3238 человек, в этом году планируется обучить около 4 тыс. человек.



Работники метро на противопожарном обучении

Главными участниками ликвидации возможных возгораний в тоннелях до прибытия пожарных подразделений являются машинисты. Чтобы ликвидировать задымление, они должны уметь ориентироваться в тоннеле, знать вопросы пожарной безопасности и правила пользования огнетушителями. Кабина машиниста укомплектована воздушно-эмульсионным огнетушителем, которым можно ликвидировать возгорание, не снимая напряжения с оборудования до 20 тыс. В, что положительно влияет на соблюдение графика движения поездов. В самом составе есть как порошковые, так и углекислотные огнетушители. Если посмотреть статистику, то в 2013 году обучение

прошли 437 машинистов, а в 2014-м — 629.

Кроме того, ежемесячно на станциях метрополитена проводятся пожарно-тактические учения с МЧС РФ по отработке совместных действий при ликвидации возможных пожаров. Мы регулярно проводим соревнования по пожарно-прикладному спорту — эта дисциплина даже входит в спартакиаду метрополитена. Команда, одержавшая победу в финале, участвует в первенстве города Москвы. В июне этого года команда электродепо «Варшавское» одержала победу в городских соревнованиях, став лучшей из 22 команд.

Подробнее о пожарной безопасности читайте на стр. 6



Уважаемые коллеги! Если вы испытываете трудности в получении номеров газеты «Моё метро», пожалуйста, напишите об этом нам на электронную почту gazeta@mosmetro.ru с указанием подразделения, где вы работаете. На этот же адрес можете направлять ваши пожелания и предложения, а также заявку на получение газеты в электронном виде. Напоминаем, что все номера газеты можно скачать на официальном Интернет-сайте Московского метрополитена: www.mosmetro.ru

Победа за нами!

Команда метрополитена Москвы поставила рекорд «Гонки героев», пройдя сложную трассу за максимально короткий срок.



Победители на финише

Московский метрополитен занял первое место на «Гонке героев». Герои из метро под предводительством капитана команды Дианы Потаповой прошли трассу за 1 час 22 минуты, не получив ни одного штрафного очка. Это был настоящий рекорд: с 2013 года ни одна команда из 20 человек не проходила дистанцию за такое время.

Отлично выступила и вторая команда метрополитена. Ребята проблись в десятку лучших, что было весьма непросто: в тот день на старт вышли 56 команд, представляющих Мосгортранс и различные транспортные предприятия

города. Хорошим результатом смогла похвастаться и команда УВД на Московском метрополитене: полицейские завоевали на «Гонке героев» шестое место.

Организаторы постарались максимально усложнить трассу: участников ждали деревянные преграды, через которые надо было перелезть, мини-скалодром, скользкие горки с канатами, водные тоннели, колючая проволока и еще десятки других препятствий. При этом команда победителей с самого начала взяла такой темп, что сопровождавший ее инструктор сразу предупредил: вы претендуете на первое место, главное — выдержать

всю дистанцию, не сбавляя скорость.

Чтобы поддержать спортсменов, на танковый полигон «Алабино» вместе с ними отправилась большая группа болельщиков. «Наша группа поддержки была лучшей — самая массовая, самая шумная. На финише нас встречали с бубнами, барабанами, огромным количеством флагов, — вспоминает участница гонки Ирина Федянина. — Нас подбадривали на протяжении всей дистанции. За это болельщикам огромное спасибо!»

Участники «Гонки героев» выражают благодарность Мосгортрансу за приглашение поучаствовать в таком интересном и зрелищном мероприятии, начальнику Московского метрополитена



Вторая команда метрополитена штурмует горку с канатами



Капитан команды-победителя Диана Потапова

Дмитрию Пегову за всестороннюю поддержку наших команд и председателю Дорпрофжела Николаю Никольскому, который оказал большую помощь в организации подготовки участников к соревнованию! Победа работников метро — это усилия не только самих спортсменов, но и тех, кто поддерживал их и помогал во всем!

Полицейский спас собаку

Сотрудники УВД на Московском метрополитене готовы помочь не только людям, но и братьям нашим меньшим, если те попали в беду.

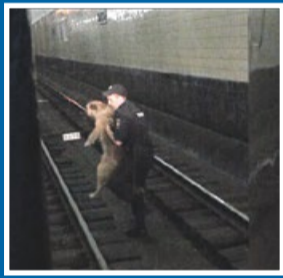
Чрезвычайное происшествие случилось недавно на Арбатско-Покровской линии. Бездомная собака пробралась на станцию «Курская» и случайно свалилась на пути. К счастью, животное не пострадало: на помощь пришел полицейский.

Пока собака металась по рельсам, не зная, как забраться наверх, пассажиры сообщили о происшествии сотрудникам УВД на Московском метрополитене. Те отреагировали моментально: сержант полиции Владислав Потатуйев спустился на путь, поймал собаку и помог поднять ее на платформу.

Спасательная операция заняла не больше минуты. На это время движение поездов было остановлено. Пассажиры, наблюдавшие за спасением собаки, встретили полицейского аплодисментами.

После того, как собака была поднята на платформу, ее вывели на улицу и отпустили гулять — на всякий случай подальше от входа в метрополитен.

Спасителем собаки стал сержант 6-го отдела полиции УВД на Московском метрополитене Владислав Потатуйев. В метро он работает с 2013 года.



НА СТРАЖЕ ПРАВ РАБОТНИКОВ

Социально-трудовые отношения в Московском метрополитене регулируются коллективным договором на 2015–2017 годы. Этим документом по праву можно гордиться: в нем метрополитен берет на себя немало дополнительных обязанностей, не установленных законодательством РФ. Дорпрофжел Московского метрополитена отвечает на вопросы работников о том, на какие льготы они могут претендовать в тех или иных ситуациях.



Здравствуйтесь, газета «Мое метро»! У меня двое детей, 9 и 7 лет, и конечно, летом мне хочется провести побольше времени с ними. Разрешат ли мне вдобавок к основному отпуску взять еще неделю за свой счет?

Елена Иванова,
оператор при ДСЦП



Здравствуйтесь, уважаемая редакция! Мы с женой хотим купить квартиру в городе Раменское Московской области. Я слышал, что в случае, когда работник проживает за пределами Москвы, метрополитен должен оплачивать ему расходы на дорогу. Правда ли это?

Денис Киселев,
слесарь по ремонту подвижного состава

Здравствуйтесь, Елена! Разумеется, вы вправе рассчитывать на дополнительный отпуск. В статье 4.1.6 коллективного договора прямо указано, что работодатель обязуется предоставлять при наличии производственных возможностей по письменному заявлению работника ежегодный отпуск без сохранения заработной платы продолжительностью до 14 календарных дней работнику, имеющему двух или более детей в возрасте до 14 лет. Такой отпуск может быть присоединен к ежегодному оплачиваемому отпуску или использован отдельно — полностью или по частям. Кстати, эта норма является обязательной для всех работодателей, поскольку она прописана в статье 263 Трудового кодекса РФ.

Здравствуйтесь, Денис! Да, вы абсолютно правы. В коллективном договоре ГУП «Московский метрополитен» в статье 5.3.1 сказано, что работодатель должен выделять средства на «бесплатный проезд по железным дорогам в пригородном сообщении от места жительства до места работы и обратно в пределах Московской области». Поэтому, если вы будете пользоваться железнодорожным транспортом, вы можете подать заявление, чтобы вам компенсировали расходы. А вот если вы хотите добираться до работы на автобусе или на маршрутном такси, то за проезд вам придется платить из своего кармана.

Сувениры за «заринки»

Совет молодежи устроил веселую ярмарку для детей, которые отдыхают в оздоровительном лагере «Заря» под Солнечногорском.

По инициативе руководства метрополитена и профсоюзной организации активисты Совета молодежи навестили лагерь «Заря», где отдыхают дети работников метрополитена. Гости исполнили для ребят веселый танец, а еще привезли целую коробку сувениров для ярмарки.

Такая ярмарка проводилась в детском лагере уже не в первый раз. Сначала ребята участвовали в спортивных и творческих конкурсах и зарабатывали там специальные деньги — «заринки». Потом

они с удовольствием меняли эти «заринки» на сладости или сувениры с символикой Московского метрополитена — рюкзаки, чашки, термосы или флеш-карты.

«Здесь потрясающая праздничная атмосфера, всюду песни. А улыбки на лицах детей буквально заряжают тебя энергией, и ты тоже готов скакать на мячиках, участвовать в играх. Мы попробовали себя в конкурсе футболистов. Гол забить не удалось, но «заринки» за участие получили. Правда, сами на них покупать ниче-



го не стали — подарили их детишкам, те очень обрадовались», — рассказала Ольга Гаврилова из Службы пассажирских сервисов.

Сразу после ярмарки состоялось награждение: наиболее активным детям были вручены пригласительные сертификаты на экскурсию по Центру профориентации, которая будет организована осенью специально для них и для их родителей. На сертификатах красовалась подпись начальника метрополитена Дмитрия Пегова и председателя Дорпрофжела Николая Никольского.

«Мероприятия, связанные с детским отдыхом, — наши любимые. Мы очень хотим заинтересовать детей метрополитеном. Мы хотим, чтобы



ребята знали, кем работают их родители, что они делают на работе. Это очень важно и для поддержания семейных традиций, и просто для сближения детей и родителей», — пояснила Людмила Хрихохина, начальник Социального отдела Службы управления персоналом Московского метрополитена.

Детский лагерь «Заря» находится в Солнечногорском районе, в 74 км от Москвы. Одновременно там могут отдыхать 320 детей.



В ответе за пожарную безопасность



С начала 2015 года на объектах Московского метрополитена произошло четыре возгорания. В связи с этим мы решили напомнить читателям о необходимости соблюдения требований пожарной безопасности. Прокурор Московского метрополитена Александр Рыбак поясняет, где указаны нормы и правила пожарной безопасности и какое наказание ждет тех, кто не соблюдает их.

ТРЕБОВАНИЯ ЗАКОНА

Основополагающими законодательными актами в области пожарной безопасности являются Федеральный закон от 21.12.1994 г. № 69-ФЗ «О пожарной безопасности» — он определяет общие правовые, экономические и социальные основы обеспечения пожарной безопасности в РФ, а также Федеральный закон «О добровольной пожарной охране» и Федеральный закон от 22.07.2008 г. № 123-ФЗ «Технический регламент о требованиях пожарной безопасности», устанавливающий основные положения технического регулирования в указанной сфере и общие требования пожарной безопасности к объектам защиты.

Применительно к метрополитену действуют нормы, прописанные в «НПБ 109-96. Нормы пожарной безопасности. Вагоны метрополитена. Требования пожарной безопасности». В них указаны требования к материалам

и конструкциям для внутренней отделки вагонов, нагревательным приборам, электрооборудованию и его монтажу, к системам оповещения при пожарах, а также требования по оснащению вагонов метро огнетушителями и по обеспечению безопасной эвакуации пассажиров.

НАКАЗАНИЕ ДЛЯ НАРУШИТЕЛЕЙ

Регулярные проверки проводятся как соответствующими службами метрополитена, так и органами государственного пожарного надзора (ГПН) МЧС России. По результатам проверок принимаются предусмотренные законодательством РФ меры в отношении должностных лиц, а также лиц, назначенных ответственными за обеспечение пожарной безопасности.

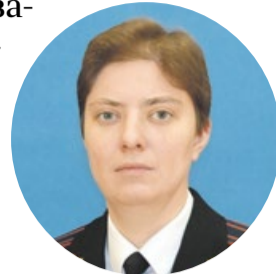
Санкции, которые применяются к нарушителям требований пожарной без-

опасности, прописаны в статье 20.4 Кодекса об административных правонарушениях РФ. Первый пункт статьи 20.4 КоАП гласит: «Нарушение требований пожарной безопасности (...) влечет предупреждение или наложение административного штрафа на граждан в размере от 1000 до 1500 рублей; на должностных лиц — от 6000 до 15 000 рублей; на юридических лиц — от 150 000 до 200 000 рублей».

Если же законные предписания органов ГПН не были выполнены в срок, то есть нарушения не были устранены, то, согласно статье 19.5 Кодекса об административных правонарушениях РФ, это влечет наложение административного штрафа на граждан в размере от 1500 рублей до 2000 рублей; на должностных лиц — от 3000 до 4000 рублей; на юридических лиц — от 70 000 до 80 000 рублей.

В метро не курят

О тонкостях применения антитабачного закона и о том, часто ли его нарушителей задерживают вблизи объектов метрополитена, нам рассказала майор полиции Ольга Углова, начальник 3-го отделения Организации применения административного законодательства ООАП УВД на Московском метрополитене.



ЗАКОН СУРОВ

Запрет на курение на объектах метрополитена и вблизи них изложен в Федеральном законе № 15-ФЗ «Об охране здоровья граждан от воздействия окружающего табачного дыма и последствий потребления табака». Сам закон вступил в силу 23 февраля 2013 года, а соответствующие поправки в КоАП — в конце того же года. Средства массовой информации активно пропагандировали этот закон, так что население было хорошо проинформировано. Но, как показала практика, от вредных привычек люди избавляются очень долго.

Применительно к метрополитену мы говорим о статье 12 «Запрет курения табака на отдельных территориях, в помещениях и на объектах», которая запрещает курить сигареты и табачную продукцию в местах на открытом воздухе на расстоянии менее 15 м от входа в помещения железнодорожных вокзалов, автовокзалов, аэропортов, речных портов и станций метрополитена. На всей территории метрополитена курение также запрещено, но у нас достаточно грамотные люди: в метро могут закурить разве что те, кто находится под воздействием алкоголя и неадекватно воспринимает окружающую обстановку. Так что основные задержания за курение у нас происходят в этой 15-метровой зоне. Тут надо пояснить, что территорией метрополитена считается и подземный переход, в который выходит вестибюль станции, поэтому 15 м надо отсчитывать не от дверей, а от стелы с логотипом метро, установленной наверху.

КАК ЭТО РАБОТАЕТ

Полицейские, которые патрулируют территорию метрополитена, стараются проводить профилактическую работу. Увидев, как гражданин достал сигареты и зажег, они подходят к нему и напоминают, что на этой территории курение запрещено. А вот если нарушитель успел прикурить, то ему не избежать наказания. Законодатель принял жесткие меры, и данная статья не предусматривает такой санкции, как предупреждение, — только денежный штраф в размере от 500 до 1500 рублей.

В каждом конкретном случае размер штрафа зависит от обстоятельств правонарушения. Есть ряд смягчающих обстоятельств: если человек задержан за правонарушение в первый раз, если он выражает раскаяние. А когда противоправное действие



16 570
человек были задержаны за нарушение закона о запрете курения за первую половину 2015 года

совершено повторно, или в пьяном виде, или группой граждан, это, напротив, считается отягчающими обстоятельствами. В таком случае нарушителю придется заплатить максимальный штраф. При составлении административного дела полицейские учитывают личность правонарушителя и прочие факторы. К примеру, у привокзальных станций часто задерживают приезжих, которые могут просто не знать всех запретов. Конечно, незнание закона не освобождает от ответственности, но это повод отнестись к нарушителю снисходительно.

НАРУШЕНИЯ В ЦИФРАХ

Санкции по ФЗ №15 вступили в силу лишь в конце 2013 года — за это время было привлечено 886 человек. За 2014 год за нарушение антитабачного закона было задержано 23 090 человек — это 29,3% от общего числа нарушителей. Однако похоже, что на наших граждан не влияют действующие штрафы, потому что число

правонарушений по этой статье растет. Только за первое полугодие 2015 года привлечено к ответственности 16 570 человек. Для сравнения, за аналогичный период прошлого года эта цифра составила 10 678 человек. Мы постоянно проводим анализ задержаний, стараемся выработать меры профилактики.

Со своей стороны ГУП «Московский метрополитен» разместил все таблички и плакаты, указывающие, что на этой территории нельзя курить. Возможно, стоило бы сделать объявления по громкоговорящей связи на эскалаторах: люди обращают на них больше внимания, чем на информационные плакаты.

КАК БОРЬБЫ С КУРИЛЬЩИКАМИ

Если вы видите, что пассажир закурив в вагоне, на станции или возле входа в метро, вам следует сообщить о правонарушении по связи «пассажир — машинист» или используя колонку экстренного вызова. Данные будут переданы УВД на Московском метрополитене, наши сотрудники свяжутся с дежурными по станции и примут меры по задержанию нарушителя и привлечению его к ответственности. Правда, мы очень просим в этой ситуации оставаться на месте и дать свидетельские показания, которые впоследствии будут приобщены к делу вместе с видеозаписью происшествия.

Кодекс об административных правонарушениях РФ

Статья 6.24. Нарушение установленного федеральным законом запрета курения табака на отдельных территориях, в помещениях и на объектах.

1. Нарушение установленного федеральным законом запрета курения табака на

отдельных территориях, в помещениях и на объектах, за исключением случаев, предусмотренных частью 2 настоящей статьи, влечет наложение административного штрафа на граждан в размере от пятисот до одной тысячи пятисот рублей.

УЧЕНИЯ

Дым без огня

Ночью с 17 на 18 августа на метрополитене состоялись пожарно-тактические учения. В них приняли участие дежурный персонал и руководящий состав предприятия, а также пожарно-спасательные подразделения ГУ МЧС России по городу Москве.

По легенде учений на перегоне «Бунинская аллея» — «Улица Горчакова» в составе произошло возгорание, нанесшее ущерб настилу пола и облицовке сидений. Состав потерял управление и остановился на пути недалеко от платформы.

Высокий уровень профессионализма при реагировании на ЧП показали машинист поезда и дежурный по станции. Оперативное информирование и эвакуация пассажиров прошли по установленному регламенту. Также была продемонстрирована слаженная работа опе-



ративного штаба и персонала профильных служб и подразделений метрополитена.

Подобные учения проводятся в метро регулярно — это уже восьмая пожарно-тактическая тренировка, и до конца года планируется провести еще четыре. Места для учений выбирают

так, чтобы они максимально отличались друг от друга по условиям работы. Так, «Бунинская аллея» в этот раз была выбрана не случайно: это станция эстакадного типа, главной особенностью которой является ее надземная конструкция. Главной целью таких учений является тренировка ответственных сотрудников в организации оперативного реагирования и практическая тренировка взаимодействия машиниста, диспетчера, дежурного персонала служб, пожарных подразделений и спасателей при тушении пожара.

Технологии будущего

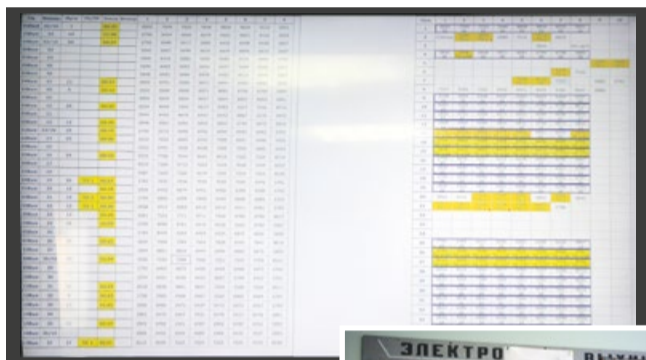
Московский метрополитен не стоит на месте: он развивается, пробует новое оборудование и методики. При этом инновации не всегда связаны с высокими технологиями и большими финансовыми затратами — порой можно значительно повысить продуктивность труда, всего лишь изменив подход к работе. В этом номере мы постарались рассказать о наиболее инновационных проектах московского метро.

АСУ-МЕТРО

Довести до автоматизма



Одна из самых горячих тем для метрополитена в последние полгода — это введение автоматизированной системы управления, или АСУ-метро. В пилотном проекте участвуют два депо — традиционное «Выхино» и обновленное «Варшавское». О том, что такое АСУ-метро и как выполняется постепенный переход на нее, газете «Моё метро» рассказал начальник электродепо «Выхино» Денис Литвинов.



ЧТО И ЗАЧЕМ

АСУ-метро — это программа, в которую заносятся все данные процесса управления предприятием, как эксплуатационные, так и ремонтные. Она станет объединяющей площадкой для модулей эксплуатации, ремонта и содержания оборудования, склада, бухгалтерии, управления персоналом. Фактически в АСУ будет информация обо всем, что происходит в депо. Также система будет автоматически формировать отчеты по разным видам деятельности. За счет введения АСУ-метро мы хотим оптимизировать рабочее время, акцентировать внимание персонала на выполнении работ, а не на бюрократических, бумажных процедурах.

Первый шаг при переходе на АСУ-метро — визуализация процесса ремонта. Мы собираемся разместить в депо большие плазменные экраны, на которых будет информация о



каждом составе: его местонахождение; номер маршрута; номер сцепа; все вагоны; ремонтные работы, которые ведутся на нем; когда он поступил в депо и когда будет готов для выдачи на линию. Это мировая практика, которую надо прививать и в метрополитене, если мы хотим занять лидирующие позиции в мире по безопасности и современности перевозок.

КАК ЭТО РАБОТАЕТ

Доступ к системе АСУ-метро есть у работников ремонтного цеха, у старших мастеров, мастеров, электромехаников. Мастера вносят в нее информацию о своей работе. Когда они берут

запчасти со склада и ставят их на определенные вагоны, они составляют об этом отчет. Мастер не может уйти домой, пока не отметит в программе, что определенная работа выполнена. Это помогает подводить итоги дня. Заместитель начальника депо по ремонту или сам начальник депо может вывести на свой компьютер все данные о том, что было сделано сегодня: какие вагоны отремонтированы, какая проблема возникла, решена ли она, и если нет, то почему.

На сегодняшний день АСУ-метро установлено на складе, на участке ДДЭ, в ремонтном цехе — на участке планово-предупредительного ремонта — и в цехе комплексной бригады. В депо введена должность инженера по автоматизированным системам управления — он обучает людей, проводит комплекс технических мероприятий. Люди, которые начинают пользоваться этой программой, передают свои предложения в Службу качества, и через некоторое время выходят обновления программы, в которых устранены все замечания.

Также сейчас мы вносим предложения по открытию модуля «Склад», который пока не функционирует, но нужен нам для учета запчастей.

“ За счет введения АСУ-метро мы хотим оптимизировать рабочее время, акцентировать внимание персонала на выполнении работ, а не на бюрократических, бумажных процедурах

На сегодняшний день реализация АСУ-метро находится в стадии пилотного проекта. У диспетчера ДДЭ уже установлен экран, на который выводится расположение вагонов. Сейчас закупается еще четыре экрана для установки в депо. Пока эта система функциони-

рует параллельно с механической доской, которая в депо с 1966 года, но в будущем мы планируем передать ее в музей метрополитена как историческую реликвию.

БЛИЖАЙШИЕ ПЕРСПЕКТИВЫ

В настоящее время проходит согласование технического задания, и скоро будет объявлен конкурс на построение системы АСУ-метро. Это ТЗ подразумевает организацию и адаптацию программы в промышленном виде в первых двух депо. Впоследствии на их базе будет проходить обучение специалистов, которые организуют работу с данной программой в других депо.

В долгосрочной перспективе следующий этап — внедрение программы АСУ-метро в Службе электроснабжения, Службе тоннельных сооружений и в остальных службах, которые функционируют в Московском метрополитене. Данную программу можно адаптировать для их нужд, поскольку их деятельность похожа на нашу, кроме наличия подвижного состава. Планируется, что адаптация АСУ-метро в промышленном виде в двух депо завершится в течение полутора лет. Еще полгода-год займет адаптация для других предприятий. То есть за два — два с половиной года программа охватит все депо метрополитена.

Максим Глинкин, ведущий инженер автоматизированных систем управления электродепо «Выхино»



Программа АСУ-метро достаточно молодая. Ее прототип был разработан и установлен на ТЧ-15 Санкт-Петербург — Балтийский. Перенимая опыт петербургских коллег из ОАО «РЖД», управление Московского метрополитена решило в виде пилотного проекта внедрить эту систему в двух электродепо: «Выхино» и «Варшавское».

Цель этой программы — автоматизировать основные процессы и основные блоки, находящиеся в депо: эксплуатация, склад, ремонт и так далее. Мы участвуем в разработке программы, передаем разработчикам пожелания пользователей, указываем на недочеты.

Каждый раз, когда начинаются нововведения, сотрудники реагируют одинаково: «Зачем это?»

Мы работаем нормально, нам так удобно. Зарплату платят, оборудование функционирует». Но в век высоких информационных технологий так рассуждать нельзя.

Первый блок АСУ-метро, который мы внедряли, был нацелен на эксплуатацию, поэтому сначала мы обучали пользоваться программой операторов, машинистов и дежурных ДДЭ. АСУ-метро очень проста в эксплуатации, и люди вскоре сами заинтересовались. Теперь, когда я утром прихожу на работу, меня уже встречают вопросами, предложениями, указывают на то, что надо исправить. Чем больше люди внедряются в эту систему, тем больше она нравится им. Пара движений мышки, пара перестановок, результат высвечивается на электронной доске — это удобно и работникам, и операторам. Мы надеемся, что вскоре писанина уйдет в прошлое, а работа полностью будет переведена в электронный вид.

«Для разработчиков мы самое сложное депо»

О том, как идет внедрение автоматизированной системы управления в электродепо «Варшавское», нам рассказал ведущий инженер по АСУ Дмитрий Телков.



ВЫБОР ДЕПО

Электродепо «Варшавское» прикладывает все усилия к тому, чтобы стать образцовым депо Московского метрополитена. Когда только поднимался вопрос о выборе электродепо для внедрения АСУ-метро, наше руководство сразу изъявило желание опробовать на себе работу этой системы. У нашего депо есть несколько особенностей: оно одновременно обслуживает две линии метрополитена — Серпуховско-Тимирязевскую и Бутовскую; в нем эксплуатируются несколь-

ко типов подвижного состава разной длины; ремонтные каналы электродепо находятся в разных местах и способны размещать разное количество составов. Поэтому, с точки зрения разработчиков, мы являемся наиболее сложным депо для внедрения АСУ. После реализации данной системы у нас внедрить ее в условиях других депо будет значительно проще.

ШАГ ЗА ШАГОМ

Первая задача, которую нам поставил Дмитрий Пегов, — уйти от механической систе-

мы учета передвижения составов и перейти к электронной. Сейчас на территории депо установлены три экрана, которые позволяют любому сотруднику получить оперативную информацию о местонахождении состава, его маршруте, виде обслуживания или ремонта, времени захода и выхода. В перспективе мы планируем увеличить количество электронных экранов в два раза.

В рамках внедрения АСУ с персоналом проводится плановое обучение, в процессе которого учитываются замечания и пожелания в работе программы.

ХРАНЕНИЕ И УЧЕТ

Задача номер два — это реализация модуля «Склад». Система включает в себя штрихкодирование и нанесение специальной цветовой маркировки на поступающее оборудование.

После считывания штрихкода можно всю информацию о данном оборудовании: дата поступления на склад, периодичность проверок и их результаты, фамилии мастеров, работавших с ним. Для учета состояния оборудования используются три вида стикеров: зеленые наносятся на новое и исправное оборудование, желтые — на снятое с состава оборудование, требующее проверки, красные — на оборудование, не подлежащее дальнейшей эксплуатации. Сейчас мы отработываем этот механизм в условиях электродепо «Варшавское», но в перспективе система охватит все депо Московского метрополитена.

В ПОИСКАХ ИНФОРМАЦИИ

Очень важный момент — переход от бумажных носителей информации к электронным. Сейчас на участке ДДЭ присут-



ствует порядка 15 различных книг и журналов, получение информации из которых занимает значительное время. После перехода на электронную систему учета процесс внесения и поиска данных сократится в несколько раз.

Первые шаги по внедрению АСУ-метро в Московском метрополитене были сделаны

в конце 2014 года при поддержке разработчика из Санкт-Петербурга. Для дальнейшего продвижения рассматриваются несколько московских компаний-разработчиков. После утверждения компании темпы внедрения АСУ увеличатся в несколько раз. Я слышал, что в Санкт-Петербурге эта система вводилась в течение восьми лет. Думаю, мы сможем сделать это гораздо быстрее, причем функционал нашей системы будет более обширным.

Японские принципы в московском метро



В 2015–2017 годах на производственных и административных базах метрополитена Москвы планируется внедрить принципы бережливого производства — системы, позволяющей эффективно управлять ремонтами и техническим обслуживанием вагонов, а также сокращать все производственные издержки. Один из главных инструментов концепции бережливого производства — система 5S. В настоящий момент она внедрена в двух электродепо — «Выхино» и «Черкизово».

БЕЗ ВЫСОКИХ ТЕХНОЛОГИЙ

Наладить эффективную деятельность предприятия не так просто: есть много «каменных преткновения», которые заставляют работников тратить время на бесполезные действия, ожидание или лишние перемещения. Чтобы навести порядок и максимально рационализировать все процессы, в Японии была разработана система 5S.

Внедрение 5S началось в электродепо «Черкизово». Там возникла необходимость устранить проблему течи гидроамортизаторов, и начальник депо поставил задачу: сделать современный участок по ремонту гидроамортизаторов, который должен объединить в себе и обновленное оборудование, и новый подход к технологическому процессу. Созданием обновленного участка руководил Денис Литвинов, в то время занимавший должность заместителя начальника депо по ремонту. Впоследствии, возглавив электродепо «Выхино», он решил модернизировать и новое место работы.

«Некоторые думают, что 5S — это высокие технологии,



Депо «Выхино»: красный цвет — зона работы, зеленый — зона хранения готовой продукции

до которых нам еще очень далеко, но они ошибаются. В основе этой системы — поддержание определенного порядка на рабочих местах. Элементарный порядок можно навести независимо ни от чего. Для этого не требуется специальных материалов и оборудования — нужны только понимающие люди и определенная система, которая всем ясна и выполняется ежедневно», — рассуждает Денис Литвинов.

Если раньше на рабочих местах инструменты могли лежать как попало — исправные вместе со сломанными, то в новой системе все просто и понятно: каждый ключ пронумерован, так что сразу видно,

где его место и куда его надо вернуть после окончания рабочего дня. А регулярная уборка не только помогает содержать рабочее место в чистоте, а оборудование — в хорошем состоянии, но и сокращает риск получения травм в депо.

СРАЗУ ВИДНО

Один из важнейших методов системы 5S — визуализация. Работник должен не столько помнить инструкцию, сколько видеть, где хранятся те или иные инструменты или запчасти, где производятся те или иные работы. К примеру, в электродепо «Черкизово» проведено зонирование помещений с цветовой маркировкой каждой зоны. Красный цвет — это зона брака, куда приносят неисправные детали. Желтый цвет — переходная зона, где происходит процесс работы.

Зеленый цвет — зона, где хранится готовая продукция и исправные запчасти. Таким образом, работнику не нужно прилагать усилия, чтобы понять, исправная или сломанная деталь лежит перед ним. Он просто запоминает: брать на подвижной состав запчасти надо только с зеленой зоны, а приносить сломанные — в красную зону. Именно так в «Черкизово» организован участок по ремонту манометров, участок по ремонту гидроамортизаторов, участок АРС.

Зонирование помещений



АДАПТАЦИЯ ПЕРСОНАЛА

Конечно, любое нововведение сначала сталкивается с противодействием со стороны персонала. Однако после того, как прошла адаптация к системе 5S, работники поняли, что она действительно помогает им трудиться продуктивнее. «Сначала многие говорили, что все это ерунда и никому не нужно. Я же настаивал на том, что эту систему нужно вводить обязательно, заставлял мастеров, приобщал старших мастеров, электромехаников», — рассказывает Денис Литвинов. — И потом люди увидели, что у них на участке стало чище, комфортнее, им и работать захотелось качественнее. К нам приезжают различные проверки, к примеру из Управления службы подвижного состава и охраны труда. Они видят, что все четко: на полу ничего не валяется, все в ячейках, все подписано. Повысилась безопасность сотрудников: мы сделали нескользкий пол, исключили опасные углы, узкие места, так что теперь можно передвигаться спокойно. Людям теперь комфортнее работать, и они стали чувствовать и вести себя совсем по-другому. Мы применили это на отдельных участках, и работники других участков, поглядев на результат, тоже захотели внедрить эту систему у себя».

ЦЕЛИ И РЕЗУЛЬТАТЫ

При создании современного участка по ремонту гидроамортизаторов в электродепо «Черкизово» были поставлены следующие задачи:

- сократить время нахождения детали в ремонте на 50%;
 - сократить внеплановые ремонты на 75%;
 - увеличить межремонтный пробег на 250 тыс. км (до 500 тыс. км);
 - сократить закупки инструментов и инвентаря на 50%;
 - добиться 99% безотказной работы гидроамортизаторов.
- Все это было необходимо реализовать к 2017 году.

После внедрения в депо «Черкизово» системы 5S удалось добиться выполнения этих показателей уже в 2015 году.

«Выхино»: шаг в будущее

Электродепо «Выхино» может похвастаться немалым количеством инновационных проектов, которые уже внедрены или пока находятся в процессе разработки.

СИСТЕМА МОНИТОРИНГА ПЕРСОНАЛА



В депо «Выхино» разрабатывают три пилотных проекта, которые впоследствии планируются интегрировать в АСУ-метро. Это система видеонаблюдения, система мониторинга персонала и система мониторинга вагонов. Сейчас в депо по всему периметру установлены видеокамеры для наблюдения за рабочим процессом. Вскоре руководство депо планирует раздать работникам RFID-метки, которые помогут проследить «производственные нити» — картину перемещений каждого сотрудника во время рабочего дня. Это позволит понять, как правильно зонировать территорию и оптимизировать рабочее пространство. Специальные метки планируется поставить и в каждый вагон — тогда оператору будет значительно легче отслеживать его перемещения.

БЕЗОПАСНОЕ ЭЛЕКТРИЧЕСТВО

Безопасность сотрудников — это один из приоритетов Московского метрополитена. Поэтому в депо «Выхино» разрабатывается пилотный проект по обеспечению безопасности при подаче высокого напряжения. Он будет включать в себя целый комплекс мер, которые должны визуализировать опасную зону. Во-первых, на своде крыши будут установлены несколько лазерных излучателей, которые при подаче высокого напряжения на состав будут проецировать лазерный луч, «прорисовывая» вокруг состава полосу, за которую работникам нельзя заступать. Во-вторых, деревянные щитки с предупреждением, которые надеваются на токоприемники состава, предложено заменить на текстолитовые с рамкой индикации — встроенные светодиоды в них будут светиться, если подано напряжение, что также визуально предупредит работников об опасности. Ну и в третьих, будет предусмотрено на установку системы замков на трансальтер — устройство, которое подает высокое напряжение. Смысл в том, что каждый работник вешает персональный замок на трансальтер в положении «Отключено», и никто не сможет подать на-

пряжение, пока с трансальтера не снят последний замок. Таким образом, каждый работник знает, когда готовятся подать напряжение на состав. Это мировой опыт — такие системы замков применяют в метрополитенах Парижа, Брюсселя и других городов.

Такая система позволяет исключить практически 100% несчастных случаев, связанных с попаданием работника под высокое напряжение. Поэтому активное участие в ее разработке и последующем внедрении принимает отдел охраны труда метрополитена во главе с Еленой Пискуновой.

ОБНОВЛЕННЫЙ «НОМЕРНОЙ»



На Таганско-Краснопресненской линии появилось два брендированных «номерных» состава. Большие изменения коснулись кабины машиниста: в ней обновлен пульт управления, установлен кондиционер, добавлена система диагностики колесных пар. Станет комфортнее и пассажирам: в салонах обновлена вентиляционная система, установлены светодиодные светильники, информационные табло и интерактивные схемы метрополитена, а также новые удобные поручни в центре вагона.

Снаружи новые составы покрыты «антивандалной» полиуретановой краской, с которой легко стираются надписи маркером.

В будущем в депо «Выхино» планируют обновить до такого же уровня все составы, срок эксплуатации которых превышает 8 лет.

КРАСОЧНОЕ РЕШЕНИЕ

Порой инновации касаются не только технического оснащения, но и внешнего вида состава. В депо «Выхино» разработана новая технология покраски вагонов — при помощи специальной мобильной красочной камеры. Работники пересмотрели и способ мытья вагонов, взяв за основу технологии автомойки: на мостики установлены две портативные мойки, которые сначала смывают грязь водой под высоким давлением, потом обрабатывают вагон пеной, а затем смывают пену и высушивают состав.

Что такое система 5S?

№	Термин	Перевод	Деятельность
1	Seiri	Сортировка	Отделение необходимых инструментов, удаление ненужных инструментов и запчастей с рабочего места
2	Seiton	Соблюдение порядка	Инструменты располагаются таким образом, что любой работник сможет с легкостью найти их, использовать и вернуть на место
3	Seiso	Содержание в порядке	Регулярная уборка на рабочем месте. Создание «Экрана чистоты», в котором расписывается работник, производящий уборку, и мастер, контролирующий чистоту
4	Seiketsu	Стандартизация	Создание пошаговых инструкций для каждого рабочего процесса
5	Shitsuke	Совершенствование	Постоянное развитие процессов, применение новых решений

Защита от пожара

Чтобы сотрудники не подвергали опасности ни себя, ни коллег, ни пассажиров и знали, что нужно делать в случае ЧС, в Московском метрополитене были разработаны подробные инструкции о мерах пожарной безопасности, которые охватывают все категории помещений. Мы решили напомнить вам некоторые из ее положений.

<p>На станциях и в тоннелях</p>		<p>Запрещается курить. Запрещается хранить легковоспламеняющиеся и горючие жидкости, баллоны сжатого сжиженного газа, проводить огневые работы без разрешения и согласования. Не допускается оставлять без присмотра включенные в сеть электроприборы, загромождать проходы и выходы, подходы к первичным средствам пожаротушения, использовать пожарные краны, рукава и другое пожарно-техническое оборудование для хозяйственных и производственных нужд. Нельзя производить перепланировку помещений без согласования, складировать и сушить материалы на отопительных и нагревательных приборах.</p>
<p>Для административных зданий</p>		<p>Запрещается курить. Запрещается загромождать пути эвакуации. Нельзя устраивать кладовки под лестничными маршами, устраивать стеллажи из горючих материалов. Не допускается сушить горючие материалы и спецодежду на приборах отопления, оставлять без присмотра включенные в электросеть электронагревательные приборы, загромождать проходы к первичным средствам пожаротушения, хранить легковоспламеняющиеся и горючие жидкости в не предназначенных для этого помещениях, использовать средства пожаротушения не по назначению, производить без соответствующего разрешения перепланировки, переоборудование электросетей и монтаж временной электропроводки.</p>
<p>Для складских помещений и кладовых</p>		<p>Запрещается курить. Применять электронагревательные приборы, устанавливать газовые плиты и электропечи для отопления, устанавливать электророзетки, пользоваться неисправным электрооборудованием, захламлять помещения и территорию горючими отходами, загромождать подходы к средствам пожаротушения, проходы, ворота складов и пути эвакуации. В складских помещениях с наличием горючих материалов электрические светильники должны быть оборудованы стеклянными колпаками, исключая возможность выпадения колб ламп или их раскаленных осколков на горючие материалы. Расстояние от светильников до хранящихся товаров должно быть не менее 0,5 м. Работники складов обязаны по окончании смены провести тщательный осмотр, отключить электросеть, закрыть склад, сделать отметку в журнале.</p>
<p>Для раздевальных помещений</p>		<p>Запрещается курить, пользоваться бытовыми электроприборами. Запрещается установка электророзеток, хранение в шкафах легковоспламеняющихся и горючих жидкостей. Нельзя загромождать проходы к средствам пожаротушения. Запрещается сушить одежду и другие материалы на отопительных приборах. Спецодежда должна храниться в шкафах из негорючих материалов.</p>
<p>Эксплуатация сушильных шкафов</p>		<p>Сушка спецодежды должна производиться только в развешенном виде. Не допускается сушить спецодежду, в карманах которой находятся спички, промасленные обтирочные материалы и другие воспламеняющиеся предметы. По окончании сушки шкаф должен быть отключен. Нельзя оставлять включенный сушильный шкаф без присмотра.</p>
<p>Проведение огневых работ</p>		<p>Запрещается пользоваться неисправной аппаратурой, выполнять сварку, резку и пайку свежеекрасочных конструкций. Нельзя пользоваться одеждой, рукавицами со следами масла, жира, бензина, керосина и других горючих материалов, хранить в сварочных кабинах одежду или горючие жидкости. Запрещается допускать к работе учеников и рабочих, не прошедших испытательный срок, не обученных по программам пожарно-технического минимума и без предварительной проверки их знаний правил пожарной безопасности.</p>

ИННОВАЦИИ

Противопожарная система: перезагрузка

О том, какие изменения в ближайшие годы ожидают систему пожарной безопасности на метрополитене, нам рассказал Сергей Зайцев, начальник отдела пожарной охраны.

Систему противопожарной безопасности Московского метрополитена планируется модернизировать к 2019 году, в настоящее время готовится проектная документация. В реконструкции систем противопожарной защиты нуждаются 174 объекта — в основном это станции, которые были построены до 2000-х годов. В частности, реконструкция нужна практически всей Сокольнической линии, а также многим объектам Замоскворецкой линии, Арбатско-Покровской и других.

На некоторых станциях используемая противопожарная автоматика уже устарела. К примеру, там установлены те-

пловые извещатели, которые срабатывают, когда температура в помещении превышает 70 °С. Однако чаще всего сначала происходит задымление, а только потом повышается температура. Поэтому планируется оснастить станции более современными извещателями — дымовыми.

Комплексная целевая программа по модернизации систем противопожарной защиты включает в себя обновление и системы пожаротушения, и системы сигнализации, а также дымоудаления. Целый ряд мероприятий должен производиться одновременно и одновременно. Например, если срабатывает

извещатель пожарной сигнализации, отключится система вентиляции и кондиционирования, закроются огнезадерживающие клапаны вентиляционной системы, включатся насосы-повысители системы внутреннего противопожарного водоснабжения, откроются задвижки на обводной линии водомерного узла, включатся системы дымоудаления, оповещения и управления эвакуацией людей при пожаре.

Кроме того, планируется заменить обычный кабель на современный, не распространяющий горение и с уменьшенным дымообразованием. Этим занимается Служба электроснабжения.

На метрополитене действуют инструкции по пожарной безопасности. В этом году была введена новая инструкция о порядке организации огневых работ. Кроме того, на метрополитене действует обширная инструкция о порядке действий работников в случае пожара и задымления. Она охватывает все ситуации, которые могут произойти. Например, мы предусмотрели действия работника при пожаре на платформе, в служебно-технических помещениях, на эскалаторном наклоне, на лестничном полотне, в тоннеле, в подуличном переходе, в электроподвижном составе и на кабельных линиях.



ХРОНИКА

Опасные моменты

Мы собрали информацию о возгораниях на метрополитене, которые произошли в текущем году. К счастью, ни в одном из этих случаев никто не пострадал, но мы призываем сотрудников внимательнее относиться к правилам пожарной безопасности.

Место: «Киевская», Арбатско-Покровская линия

Дата: 13 февраля

Причина: Оставленные без присмотра электроприборы

Пожар в служебном помещении произошел из-за того, что включенный в сеть сушильный шкаф остался без присмотра. Виновики возгорания убрали одежду в сушильный шкаф, просто свалив ее на теплонагревательный элемент, и уехали, а ткань быстро начала тлеть. По правилам пожарной безопасности запрещено оставлять включенные электроприборы без наблюдения.



Место: «Дмитровская»,

Серпуховско-Тимирязевская линия

Дата: 17 июля

Причина: Нарушение норм эксплуатации электроприборов

В раздевалке ЭМС находилось электрооборудование, мощность которого превышала допустимые нормы: там одновременно работали чайник, вентилятор и холодильник. Кроме этого, в этом помещении использовались удлинители, что категорически запрещено правилами пожарной безопасности. Из-за перегрузки электрической сети произошло короткое замыкание, и проводка вспыхнула.

Инструкция по эксплуатации электроприборов, действующая на метрополитене, запрещает включать в сеть электроприборы мощностью более 1,5 кВт. А суммарная мощность электроприборов, включенных в одном помещении, не должна превышать 2,5 кВт.



Место: «Китай-город»,

Калужско-Рижская линия

Дата: 27 июля

Причина: Попадание грунтовых вод в распаячную коробку

Задымление произошло в комнате приема пищи, через которую шли транзитные кабели для освещения вестибюля станции. В распаячную коробку попали грунтовые воды, что привело к короткому замыканию. Данный случай стал возможен из-за ослабления контроля состояния электрооборудования дистанции освещения №1 со стороны старшего электро-механика С. А. Марковой и электро-механика участка №11 Т. В. Задвиной.

Руководство метрополитена акцентирует внимание сотрудников на том, что начальник станции несет ответственность за безопасность, в том числе и пожарную. Он должен организовать работу по выявлению всех возможных нарушений и давать команды на устранение недостатков работникам других служб.



Место: «Дубровка»,

Люблинско-Дмитровская линия

Дата: 1 августа

Причина: Возгорание битумной мастики при ремонте подуличного перехода

На «Дубровке» не был организован надзор за работой подрядной организации, которая в подуличном переходе проводила работы по гидроизоляции пола битумной мастикой. По технологии мастика уже готова к применению и не требует проведения огневых работ. Но, видимо, мастика загустела, и рабочие стали разогревать ее. При разогреве она вспыхнула. Рабочий процесс должен был контролироваться инженером технадзора Службы тоннельных сооружений Д. А. Кареликов, однако он находился на другой станции и нарушение проморгал. Вопрос: по какой причине один человек осуществлял технадзор сразу за двумя объектами?



Турция: отпускная классика

Никакой кризис не заставит россиян разлюбить Турцию — страну, где девять месяцев в году тепло и солнечно, а разнообразие курортов и способов провести время поражает воображение.

Август и бабье лето сентября — самое время отправиться на море. Например, в Турцию, которая уже много лет является Меккой для российских туристов, — и этому есть несколько причин.

Во-первых, Турция не входит в еврозону, а значит, цены на отдых не так сильно зависят от курса евро, как в других европейских странах. Зачастую проживание в турецком пятизвездочном отеле может оказаться в несколько раз дешевле, чем в скромной гостинице со скудным завтраком где-нибудь во Франции.

Во-вторых, перед поездкой в Турцию не придется собирать кипы различных справок и документов, чтобы получить визу: между нашими странами установлен безвизовый режим. Россияне могут до 60 дней находиться на территории Турции без всякой визы. Потребуется только загранпаспорт, срок действия которого истекает не раньше, чем через четыре месяца после окончания поездки.

В-третьих, никакого языкового барьера: почти весь персонал отелей и ресторанов в Турции говорит по-русски, поэтому ваш отдых не превратится в постоянный напряженный поиск нужных слов в разговорнике.

Ну и наконец, организовать поездку проще простого: масса туристических фирм в Москве и за ее пределами продают готовые туры в любые отели и на любые курорты. Еще один несомненный плюс — знаменитая система «все включено», при которой на территории отеля не придется платить ни за еду, ни за выпивку.

Одним словом, это самый настоящий рай. Причем в нем никогда не бывает скучно: Турция предлагает отдых и развлечения на любой вкус.

ПЛЯЖНЫЙ ОТДЫХ

Турецкие пляжные курорты завоевали популярность во всей Европе. Привычным и родным местом отдыха они давно стали и для россиян, которые предпочитают Анталию, Аланью и Белек. По-

степенно набирают популярность и курорты Эгейского побережья — Мармарис, Фетхие, Бодрум и Кушадасы. Однако последние пользуются большей известностью среди европейских гостей, поэтому там не очень распространена система «все включено». Зато они могут похвастаться огромным количеством памятников архитектуры античного периода — на интересные экскурсии можно ездить хоть каждый день.



ТЕРМАЛЬНЫЕ ИСТОЧНИКИ И КАППАДОКИЯ

В Турции можно поправить здоровье на термальных курортах. Стоит особо отметить Памуккале, который называют восьмым чудом света. Сияющие белые террасы из травертина наполнены теплой и горячей минеральной водой.

Еще один интересный объект — область Каппадокия и ее комплекс пещерных поселений, созданных во II тысячелетии до нашей эры. В те времена через центральную часть Турции проходили тысячи разных племен, и местное население предпочитало не воевать с кочевниками, а прятаться. Побывать в таком загадочном месте — обязательный пункт программы для любителей древности.

СТАМБУЛ — ВОСТОЧНЫЙ НЬЮ-ЙОРК

Тем, кому скучно лежать на пляже или осматривать античные руины, стоит отправиться в Стамбул. Это динамичный, полный жизни город, который многие называют восточным Нью-Йорком.

Стамбул — единственный город в мире, который расположен сразу в двух частях света: Европе и Азии. В нем два международных аэропорта: имени Ататюрка в европей-

СОВЕТЫ СОТРУДНИКОВ

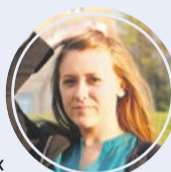
Виталий Вронец, председатель Совета по работе с молодежью метрополитена

Я отдыхал в Турции несколько раз. Каждая поездка в эту страну подзаряжала меня хороши-ми, положительными эмоциями. Этой «зарядки» хватает на три-четыре месяца продуктивной работы. Отдыхать нужно регулярно, а самое главное — в хорошей компании!



Ольга Гусак, оператор Службы пассажирских сервисов

В мае этого года я впервые слетала в Турцию, и страна сильно удивила меня. Я заранее готовилась к буйному российскому колориту, выкрикам «Тагил!» и всем прочим радостям популярного у соотечественников курорта. Но нет — отдых был прекрасен. Море лазурное и теплое, песок белый и мягкий. А еще там было много очень вкусной еды.



Ссения Буторина, инженер отдела качества Службы качества

Казалось бы, от Турции не ожидаешь ничего сверхъестественного: солнце, в меру чистое и теплое море, толпы отдыхающих, однообразный шведский стол... Но меня приятно удивил курорт под названием Ичмелер. Здесь можно спокойно отдохнуть, познакомиться и с красотами моря (прогулки на яхте, стандартные «бананы» и водные мотоциклы), и с историческими местами, самыми популярными из которых являются Эфес и Памуккале с его термальными источниками и травертинами.



Турки приятно удивили культурой общения, а чистота моря и города, а также большое количество зелени привлекают не только российских туристов, но и иностранцев.

ской части и имени Сабихи Гекчен — в азиатской. Это стоит учитывать при выборе отеля и перелета. Основные достопримечательности города — собор Святой Софии («Айя София»), Голубая мечеть, а также подземное водохранилище — Цистерна Базилика.

Дорогие коллеги! Темой рубрики «Путешествие» в следующем номере станет Египет. Если вы были в этой стране, присылайте короткий рассказ о своем отдыхе вместе с фотографией на адрес gazeta@moemetro.ru



МИСС МЕТРО



Вера Анохина

Дежурная по станции

«В метрополитене работаю третий год, мне здесь очень нравится, — рассказала о себе Вера. — Параллельно с работой я учусь на логиста, в свободное время занимаюсь танцами».



Галина

Оператор ДДЭ электродепо «Митино»

Работает на метрополитене с 2001 года. Коллеги, приславшие ее фотографию на конкурс, считают Галину достойной претенденткой на победу.



Татьяна Изжаурова

23 года. Работает в Службе движения

Татьяна — молодая мама. Она работает на Бутовской линии метрополитена, очень любит свою семью и свою работу. В будущем мечтает стать начальником станции.



Светлана Крылова

Дежурная по станции «Аэропорт»

Стаж работы в метрополитене — 2 года.



Екатерина Мазунова

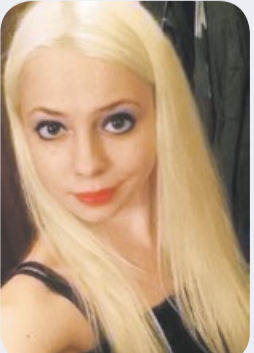
29 лет. Техник дистанции Службы электро-снабжения

Екатерина поступила на работу в метрополитен после окончания института по специальности «Управление персоналом». Трудолюбивая, ответственная и активная, она является председателем Совета молодежи Службы электроснабжения.



Екатерина Паутова

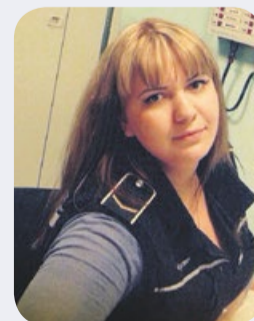
Коллеги рассказывают, что Екатерина успела зацепить всех сотрудников своей добротой и отзывчивостью, всегда готова выслушать и поддержать, а к работе относится очень ответственно. В свободное время Катя тренирует детский танцевальный коллектив и организует для подопечных показательные выступления. У девушки есть жених, который также работает в Московском метрополитене.



Любовь Сергеева

22 года. Секретарь электродепо «Печатники»

«Я учусь на 5-м курсе, занимаюсь спортом, люблю путешествовать. В свободное время балую родных и близких вкусными обедами, — рассказала о себе девушка. — Желаю всем участницам удачи, а себе — победы!»



Екатерина Брызгалина

22 года. Работает в Службе движения

В начале лета Екатерина защитила диплом в университете экономики и пошла учиться на дежурную поста централизации.

Конкурс продолжается!
Присылайте свои фотографии с кратким рассказом о себе на адрес gazeta@mosmetro.ru.
Итоги будут подведены в начале 2016 года.

