Как обратиться в Комиссию по трудовым спорам? Стр. 5

Легенды депо «Варшавское» Стр. 6

Удивительное метро Гонконга Стр. 8

КОРПОРАТИВНАЯ ГАЗЕТА МОСКОВСКОГО МЕТРОПОЛИТЕНА

Ноябрь 2018, № 12 (96)

Моё метро

БЫЛО ЗАЖИГАТЕЛЬНО!

Этой осенью в Московском метрополитене прошло сразу несколько конкурсов профессионального мастерства, а некоторые из них — впервые!

Подробности – на стр. 4.

ОТ РЕДАКЦИИ

Дорогие коллеги!

Закончилась удивительно красивая осень, и зима потихоньку вступает в свои права... А это значит, что Новый год уже не за горами!

Мы решили объявить очередной конкурс. Присылайте нам на почту gazeta@mosmetro.ru самые забавные и интересные истории про то, как вы со своими друзьями и коллегами встречали Новый год. И постарайтесь проиллюстрировать их фотографиями.

Самые интересные рассказы мы обязательно опубликуем в специальном новогоднем номере нашей газеты, а автор самой удивительной истории получит приз!

ИНТЕРВЬЮ

25 вопросов про «35-й отряд»

«35-й отряд» — уникальный проект, он организован для детей работников московского метро. Прежде всего, мы хотим познакомить детей с разными профессиями, показать их, что называется, «в деле». Планируем экскурсии, походы и много другого — будет увлекательно, весело и познавательно.

Интервью с командиром «35-го отряда» Верой Владыкиной читайте на стр. 3

Есть контакт!

В метро открылся контактный центр для соискателей.

Плюс пятнадцать станций и два новых депо с начала года. Рекордные темпы развития Московского метрополитена диктуют растущую скорость подбора персонала. Интерес к вакансиям в метро, в свою очередь, тоже высок, учитывая лучшие в отрасли зарплатные показатели.

Ежемесячно наши специалисты по подбору персонала принимают порядка 10 тысяч звонков. Потенциально эта цифра могла бы быть выше. Чтобы качественно обслужить большой поток соискателей и ответить каждому желающему работать в метрополитене, открыт контактный центр. Он находится в электродепо «Лихоборы». В штате — шесть операторов. Они занимаются телефонным консультированием обо всех вакансиях метро, оказывая серьезную поддержку специалистам Центра подбора персонала на ст. «Выставочная».

Контакт-центр работает ежедневно с 8:00 до 20:00 (для сравнения: ранее звонки от соискателей принимались только в будни с 8:00 до 17:00, а в пятницу — до 15:30). Таким образом, количество обрабатываемых обращений существенно возрастет, и вакансии будут закрываться быстрее.

Операторы контакт-центра уже принимают звонки

Помимо этого, на www.mosmetro.ru обновлена страница о трудоустройстве и переработан сайт-сателлит о карьере и работе в московском метро — job.mosmetro.ru. Здесь, а также в контакт-центре ваши близкие и знакомые могут узнать обо всех актуальных вакансиях. Метрополитен ждет новых сотрудников.

Конструктивная встреча в Баку

Представители Московского метрополитена приняли участие в совещании руководителей и специалистов служб сигнализации и связи метрополитенов, входящих в Международную Ассоциацию «Метро».

4 и 5 октября в Баку состоялось совещание руководителей и специалистов служб автоматики, сигнализации и связи метрополитенов, входящих в Международную Ассоциацию «Метро». В мероприятии также приняли участие представители профильных предприятий-производителей, научных организаций и проектных институтов.

Московский метрополитен на совещании представили начальник Службы СЦБ Дирекции инфраструктуры Владимир Богданов и главный специалист по новой технике Андрей Ярославцев.

В ходе совещания участники обменялись опытом эксплуатации действующих систем микропроцессорной и релейно-процессорной централизации, познакомились с новинками оборудования автоматики и связи, новыми технологиями обслуживания устройств СЦБ для повышения безопасности движения поездов и прогрессивными методами увеличения надежности работы оборудования.

Представители компаний ОАО «ЭЛТЕЗА» и ООО «Компьютерные информационные технологии» выступили с докладами о системе «РПЦ-ЭЛ» и системе технической диагностики и мониторинга устройств СЦБ, введенных в эксплуатацию в электродепо «Солнцево» и на новых станциях Солнцевской линии Московского метрополитена в текущем году.

В рамках программы проведения совещания также был организован технический визит на станцию «Автовокзал», где специалисты ознакомились с новой микропроцессорной системой интервального регулирования движения поездов производства компании Thales, внедренной в Бакинском метрополитене в 2016 году.

В брызгах славы

Победительницы эстафеты Виктория Митрякова (Служба качества), Анастасия Козырева и Ксения Помазанова (Служба управления персоналом)

24 и 25 октября состоялось первенство метрополитена по плаванию в рамках Спартакиады, организованной Дорпрофжелом.

Девушки соревновались в эстафете — три отрезка по 50 м. В итоге места распределились так: 3-е — у Службы движения, 2-е — у Проектно-конструкторского бюро (ПКБ), на 1-м — Управление.

«По результатам жеребьевки, — рассказывают победительницы, — мы попали не в первый заплыв, и это дало нам стратегическое преимущество. Зная время ближайших соперниц (2:08), мы настроились превзойти их техничностью и собранностью и… сделали это (с результатом 1:57). А вообще три кита нашей победы — это поддержка всего коллектива Управления, сильный профсоюз и наставник Михаил Анатольевич Жиганов».

Лучшие пловцы Александр Журавлёв, Антон Кузьмичев, Евгений Панкин и Дмитрий Королёв

Во второй день прошла эстафета среди мужчин — 4 отрезка по 50 м. В тройку команд-лидеров вошли: 3-е место — электродепо «Замоскворецкое», 2-е — электродепо «Варшавское», 1-е — электродепо «Владыкино», показавшее лучшее время — 2:01. На вопрос, что им помогло победить, спортсмены «Владыкино» ответили: командный дух и возможность тренироваться, которую предоставил профсоюз.

25 вопросов про «35-й отряд»

Интервью с командиром «35-го отряда» Верой Владыкиной.

Вера Владыкина, заместитель начальника Центра профориентации по методической работе

1. ЧТО ТАКОЕ «35-Й ОТРЯД»?

Это клуб личностного и профессионального роста, организованный специально для детей работников Московского метрополитена. Мы планируем познакомить ребят с различными профессиями, и не только московского метро. И не только познакомить: вместе мы побываем в электродепо, на станциях, в цехах и мастерских, чтобы увидеть, чем непосредственно занимаются люди на своих рабочих местах. А что касается личностного развития, то у нас в программе предусмотрено посещение разных интересных мест — мы планируем экскурсии и походы, выезды на природу, чтобы просто поиграть в снежки или покататься на велосипедах и т. д. Это уникальный проект, аналогов которому, насколько нам известно, пока не существует в нашей стране.

2. ПОЧЕМУ БЫЛО ВЫБРАНО ТАКОЕ НАЗВАНИЕ?

Конечно же, это связано с годом открытия метрополитена в Москве. Мы обращаем свой взгляд в прошлое, чтобы выстроить и укрепить связь поколений, подчеркнуть важность сохранения традиций метрополитена и исторического наследия.

3. КАКОВЫ ЦЕЛИ СОЗДАНИЯ «35-ГО ОТРЯДА»?

Во-первых, мы хотим помочь работникам Московского метрополитена организовать полезный досуг для своих детей. Также мы хотим познакомить ребят с тем местом, где работают их родители, для того, чтобы они уважали их не только за то, что они папа или мама, но и за их добросовестный труд, за их вклад в развитие транспортной системы нашего города. А для Московского метрополитена создание «35-го отряда» — это возврат к доблестным традициям трудовых династий. Кроме этого, мы заинтересованы в том, чтобы к нам на работу приходили сотрудники, которые уже влюблены в московское метро. Ну и основная цель — это, безусловно, дети и подростки, которые смогут узнать много интересного и полезного, смогут научиться выстраивать свои отношения в современном мире и понять, что их ждет в будущем и кем они хотят стать.

4. ЗАПИСАТЬСЯ В «35-Й ОТРЯД» МОГУТ ТОЛЬКО ДЕТИ РАБОТНИКОВ МОСКОВСКОГО МЕТРО?

Осчастливить такой уникальной возможностью всех детей Москвы пока не в наших силах! Но мы заботимся о детях своих работников. А также об их внуках, племянниках и даже двоюродных братьях и сестрах…

5. ЕСТЬ ОГРАНИЧЕНИЯ ПО ВОЗРАСТУ?

Да, минимальный возраст — это 12 лет, максимальный — 18.

6. ВСЕ ДЕТИ БУДУТ ЗАНИМАТЬСЯ ВМЕСТЕ?

Нет, мы разобъем их по группам. У нас будет три курса: дети 12–13, 14–15 и 16–18 лет. В каждом курсе будет по 2 ступени.

7. ЧЕМ-ТО БУДУТ РАЗЛИЧАТЬСЯ ПРОГРАММЫ ОБУЧЕНИЯ ДЛЯ РАЗНЫХ КУРСОВ?

В зависимости от курса будет выбран основной способ подачи материала. Для самых юных это, прежде всего, будет дискуссия, а для тех, кто постарше, это будут мастер-классы и обучение профессиональным навыкам.

8. СКОЛЬКО ЧЕЛОВЕК БУДЕТ В ГРУППЕ?

Мы планируем около двадцати.

9. А МОГУТ ЗАПИСАТЬСЯ В «35-Й ОТРЯД» ДЕВОЧКИ?

Да, конечно! У нас универсальная программа — как в обычной школе. Наши занятия будут интересны как мальчикам, так и девочкам. И заниматься они будут все вместе.

10. КАК ЧАСТО БУДУТ ПРОХОДИТЬ ЗАНЯТИЯ?

Планируется, что занятия будут проходить два раза в неделю. Обязательно одно занятие будет в субботу, скорее всего с утра, и одно — в вечернее время в будни. Это будут не только встречи в Центре профориентации на станции «Выставочная», но и экскурсии по городу, посещение музеев и выставок, туристические походы и участие в культурных спортивных мероприятиях.

11. А МОЖНО БУДЕТ ПРОПУСКАТЬ ЗАНЯТИЯ?

Только по уважительной причине.

12. СКОЛЬКО БУДЕТ ДЛИТЬСЯ ЗАНЯТИЕ?

В зависимости от темы и места проведения продолжительность будет варьироваться от одного до двух часов. Если это выездное занятие, то может быть и дольше. Возможно, и целый день.

13. В КАНИКУЛЫ ПЛАНИРУЮТСЯ ЗАНЯТИЯ?

Конечно. А летом мы планируем выездной лагерь за городом и летнюю школу для тех, кто останется в Москве.

14. СКОЛЬКО СТОИТ ЗАНЯТИЕ?

Это абсолютно бесплатно.

15. РОДИТЕЛИ БУДУТ САМИ ПРИВОЗИТЬ ДЕТЕЙ НА ЗАНЯТИЯ?

Есть варианты: можно привезти ребенка к нам самостоятельно. Те, кто постарше, могут приехать сами. Но, кроме этого, сотрудники Центра обеспечения мобильности будут помогать нам с доставкой детей: в метро на ряде станций будут организованы точки сбора, куда родители смогут привезти детей и потом их забрать в целости и сохранности в том же месте через два-три часа.

16. ЕСЛИ РОДИТЕЛИ ПРИВОЗЯТ ДЕТЕЙ САМИ, ТО ГДЕ ОНИ СМОГУТ ПОДОЖДАТЬ ДЕТЕЙ?

Если родители привезли детей на занятие, например, в Центр профориентации и не собираются гулять по торговому центру, то они могут выпить чашечку кофе в нашем уютном «М-Кафе» или почитать что-нибудь в нашей Технической библиотеке. А могут даже поприсутствовать на нашем занятии.

17. БУДУТ ВСТУПИТЕЛЬНЫЕ ЭКЗАМЕНЫ В «35-Й ОТРЯД»?

Будет вступительное испытание. Но его суть мы раскроем позже на родительском собрании.

18. А ИТОГОВЫЕ ИСПЫТАНИЯ БУДУТ?

Обязательно будут, но только не в виде экзамена или теста, а в игровой форме, возможно даже в виде увлекательного квеста.

19. А ТЕХ, КТО НЕ ПРОЙДЕТ ИТОГОВЫЕ ИСПЫТАНИЯ… ИХ ОТЧИСЛЯТ?

Думаю, что до такого не дойдет. Уверена, что все ребята справятся!

20. А ДОМАШНИЕ ЗАДАНИЯ БУДУТ ЗАДАВАТЬ?

Таких, как в школе, — прочитайте такой-то параграф и решите несколько примеров — не будет. Но будут вопросы к самостоятельному изучению. И будут проекты — но только по желанию самих детей. И мы обязательно поможем с подготовкой этих проектов.

21. ОЦЕНКИ В ЖУРНАЛ БУДЕТЕ СТАВИТЬ?

В журнале будем обязательно отмечать посещение занятий. А оценки ставить не будем — пусть для детей оценками будет их хорошее настроение и желание прийти на следующее занятие.

22. КОГДА НАЧНУТСЯ ЗАНЯТИЯ?

В середине ноября у нас пройдет первое родительское собрание, где можно будет задать нам любые вопросы. Потом мы проведем отдельное собрание для детей. И уже в конце ноября начнутся регулярные занятия.

23. КТО БУДЕТ УЧИТЬ ДЕТЕЙ?

Основа проекта — это работники Центра профориентации Московского метрополитена. Сейчас к нам пришли новые сотрудники, которые имеют богатый опыт работы с детьми. Кроме этого, мы планируем приглашать на занятия самых разных специалистов московского метро. И кстати, не только из метро. К нам на занятия мы пригласим журналистов, фотографов, блогеров, путешественников, дизайнеров, актеров и многих других интересных людей.

24. СКОЛЬКО ЧЕЛОВЕК УЖЕ ЗАПИСАЛОСЬ В «35-Й ОТРЯД»?

На сегодня — более 80 человек. Причем звонили и писали нам не только родители, но и сами дети!

25. НАБОР УЖЕ ЗАКОНЧИЛСЯ?

Запись пока открыта. Пишите на почту: 35-otryad@mosmetro.ru — у вас пока еще есть шанс попасть в наш отряд в этом году.

Команда победителей: Раиса Сергиевская (капитан), Алёна Бирюкова и Юлия Демина

Первую помощь окажут кассиры

В Московском метрополитене прошли первые в истории Службы сбора доходов соревнования сандружинниц.

В годы Великой Отечественной войны во время укрытия населения в метрополитене не только профессиональные медики, но и сандружинницы метрополитена оказывали населению первую помощь. Они подбадривали людей простыми словами поддержки. Молодые девушки проявляли невероятное мужество, сохраняя выдержку и спокойствие. Благодаря их помощи и заботе были спасены жизни многих раненых, детей и взрослых.

Сегодня, вспоминая подвиги сандружинниц в годы войны, мы гордимся теми, кто спасал человеческие жизни. И сегодня на сандружинницах лежит огромная ответственность перед пассажирами по оказанию первой помощи пострадавшим во время возможной чрезвычайной ситуации.

Соревнования сандружинниц — не просто конкурс. Это — дань уважения тем, кто всегда самоотверженно помогал людям, чьи поступки были наполнены отвагой. В память об их подвиге и было решено провести эти соревнования.

Первым этапом конкурса стали индивидуальное тестирование и оценка практических заданий. После предварительного отбора осталось 12 участников, из которых сформировались четыре команды — по одной от каждой дистанции Службы сбора доходов. Итоговые соревнования состоялись в День гражданской обороны МЧС России, который ежегодно отмечается 4 октября.

Финальный этап состоял из трех частей: «визитки» команды, конкурса капитанов и брейн-ринга. Отвечать приходилось, как на экзамене, — по билетам, которые включали теоретические вопросы и практическое задание по оказанию первой помощи пострадавшим.

Строгая комиссия отметила высокий уровень подготовки участников и объявила результаты. Победителем стала команда 2-й дистанции, которая обслуживает Замоскворецкую, Кольцевую, Калининскую и Солнцевскую линии — Раиса Сергиевская, Алёна Бирюкова и Юлия Демина. Девушки продемонстрировали прекрасные теоретические знания и практические умения, а также активнее всех отвечали в финальном конкурсе, который проводился в формате брейн-ринга с непростыми вопросами по гражданской обороне и чрезвычайным ситуациям.

Победители получили дипломы и были отмечены денежными наградами.

Водители метро продемонстрировали высокий профессионализм

В преддверии Дня работника автомобильного и городского пассажирского транспорта на территории Специальной автобазы прошел ежегодный конкурс профессионального мастерства «Лучший водитель автомобиля Московского метрополитена».

Супруги Олеся и Роман Филимоновы — лучшие водители 2018 года

В соревнованиях приняли участие профессионалы (в номинациях водители легкового и грузового транспорта), а также сотрудники московского метро — любители (мужчины и женщины).

Конкурс проходил в два этапа. На первом этапе необходимо было продемонстрировать свои знания ПДД. Каждый участник должен был за 20 минут ответить на 20 вопросов по безопасности движения. По результатам первого испытания 10 лучших водителей получили возможность продемонстрировать свои практические навыки. Во втором этапе участников конкурса ожидала знакомая по автошколе «площадка», но только здесь все задания необходимо было выполнить за минимальное время.

Среди профессионалов лучшим водителем легкового автомобиля стал **Роман Филимонов** (САБ), второе место досталось **Андрею Артеменко** (электродепо «Варшавское»), а бронзовым призером стал **Дмитрий Ванюшкин** (САБ). В номинации «Лучший водитель грузового автомобиля» первое место занял **Виктор Воропаев** (Электромеханическая служба), второе — водитель САБ **Юрий Кривопуск**, а третьим стал **Андрей Никулин**, водитель ПВС электродепо «Владыкино».

Профессионалам победа в конкурсе дает возможность не только повысить классность вне очереди, но и получить диплом и премию в размере 25, 15 и 10 тысяч рублей соответственно за первое, второе и третье место.

По итогам конкурса в номинации «Лучший водитель легкового автомобиля (непрофессионал)» среди мужчин лучшими стали **Владимир Криволапов**, **Михаил Журавлев** и **Роман Корольков**, а среди женщин-любителей отличились **Олеся Филимонова**, **Антонина Луйк** и **Ангелина Кузьмина**. Все они также получат дипломы и денежные призы.

Поздравляем победителей конкурса!

ПРЯМАЯ РЕЧЬ

Владислав Орлов, начальник отдела безопасности движения Специальной автобазы:

— В этом году мы проводим конкурс профессионального мастерства уже в седьмой раз. Он успел полюбиться всем нашим работникам, которые охотно принимают в нем участие. Традиционно среди участников есть те, кто уже не в первый раз выходит на старт, и, конечно же, новички. В этом году конкуренция была достаточно серьезная как среди профессионалов, так и среди водителей-любителей. Но неизменным из года в год остается высокий уровень водительского мастерства участников.

Победители соревнований по пожарно-прикладным видам спорта — команда электродепо «Планерное»

Было зажигательно!

В начале октября на площадке электродепо «Замоскворецкое» прошел уже ставший традиционным чемпионат работников московского метро по пожарно-прикладным видам спорта.

Возгорания в московском метро случаются крайне редко — гореть здесь просто нечему: практически все сделано из трудногорючих или негорючих материалов. Но для «поднятия духа» и сохранения профессиональных навыков раз в год проводятся соревнования пожарных расчетов всех служб метрополитена.

Перед основной осенней эстафетой в подразделениях проводятся внутренние отборочные соревнования, на которых определяют лучших из лучших — команду, которая будет отстаивать честь подразделения в финале. Каждая команда состоит из четырех непосредственных участников и капитана, который осуществляет общую координацию.

Соревнования проходят в три этапа: преодоление препятствий (стенка и пробежка по бревну), тушение открытого пламени с помощью порошкового огнетушителя, а также развертывание пожарного рукава и поражение мишени струей воды.

В этом году в соревнованиях приняли участие 30 команд. В азартной борьбе победила команда электродепо «Планерное» — серебряные призеры прошлого года. Им удалось пройти полигон за 48,41 сек. Второе место заняли экс-чемпионы — команда электродепо «Варшавское». А третье место сохранили за собой сотрудники Службы безопасности.

Соревнования по пожарно-прикладным видам спорта в метрополитене уже давно стали традиционными, они всегда собирают большое количество участников и болельщиков, которые всегда активно поддерживают свои команды.

Самый мобильный и чуткий

Особое подразделение метрополитена провело свой первый профессиональный конкурс.

14 октября Центр обеспечения мобильности пассажиров отпраздновал пятилетие. А незадолго до этого события при поддержке первичной профсоюзной организации Службы пассажирских сервисов был организован конкурс мастерства среди инспекторов ЦОМП. Впервые в истории метро!

Первый этап выявил самых теоретически подкованных. В финале они проверили свои знания на практике. В жюри вошли эксперты по ориентированию и представители городских организаций инвалидов. Профессионализм наших работников судьи оценили на себе, выступив в роли маломобильных пассажиров. Действие происходило в инженерном коридоре на проспекте Мира. Конкурсанты должны были провести по заданным маршрутам слабовидящего человека и инвалида-колясочника. Оценивалось все — от профессиональных тонкостей сопровождения клиента, которых, оказывается, великое множество, до личного обаяния проводника.

Слово победителю конкурса Вадиму Мельникову

Евгений Кузнецов (2-е место) сопровождает «клиента» из жюри

В итоге лучшими стали: Сергей Воробьев (3-е место), Евгений Кузнецов (2-е место) и Вадим Мельников (1-е место).

По словам победителя, именно в ЦОМП он сумел найти себя. До этого Вадим осваивал профессию повара, но даже красный диплом не убедил его в том, что это его дело. Затем была попытка стать инженером и последовал вывод: «Очень интересно, но снова не мое». «Тогда я выбрал социальную психологию. Почему? Понравилось название, — полушутливо, полусерьезно рассказывает лучший инспектор Центра. — Новая специальность оказалась столь многогранной, что даже после пяти лет учебы я не могу точно сказать, что же кроется за этим понятием. Но главное — среди своих преподавателей я встретил тех, кто был связан с ЦОМП метрополитена. Это заинтересовало меня — и вот я здесь. И наконец, могу уверенно сказать: это дело — мое!»

Призеров конкурса наградили на торжественном праздновании пятилетия центра дипломами, премиями и аплодисментами.

КАДРОВЫЙ ВОПРОС

Комиссия по трудовым спорам. Как подать заявление?

В прошлом номере газеты (№ 95) мы говорили о способах решения разногласий между работником и работодателем и пообещали рассказать, как обратиться в Комиссию по трудовым спорам (КТС).

ЧТО ТАКОЕ КТС?
Это орган, решающий разногласия внутри организации без помощи посторонних инстанций. Основные положения о КТС закреплены в ТК РФ (статьи 384–389).

КАК РАБОТАЕТ КТС?
Разберем поэтапно процедуру обращения в КТС.

ЭТАП 0. ПЕРЕГОВОРЫ

Для начала напомним, что шансы разрешить свои вопросы у работника есть еще до обращения в Комиссию:
1) внутри подразделения;
2) письмо на dialog@mosmetro.ru;
3) визит к руководству по управлению персоналом.
Подробнее этот алгоритм мы описали в октябрьском номере.
Если результаты переговоров не удовлетворили работника, он подает заявление в Комиссию по трудовым спорам.

ЭТАП 1. ЗАЯВЛЕНИЕ

3 МЕСЯЦА

Что писать?
1. Изложить **существо спора** — кратко, в свободной форме.
2. Озвучить **требования** (например, отменить приказ о дисциплинарном взыскании и т. п.).
3. Приложить **копии документов**, подтверждающих обстоятельства дела. *Возможно, предоставленных работником документов будет недостаточно. Тогда КТС истребует дополнительные материалы у работодателя.*
4. Подготовить **два экземпляра** заявления: один уйдет в Комиссию, другой (с отметкой **о регистрации**) останется на руках.

Куда подать?
Заявления принимают и регистрируют по адресу: ул. Гиляровского, д. 37, каб. 205 с 8:00 до 17:00 (пт: до 15:30). Секретарь КТС поможет правильно составить документ. Проконсультироваться можно по телефону 8 (495) 688-08-67 (Елена Николаевна Коннова).

На переговоры и подачу заявления у работника есть три месяца, поскольку срок обращения в КТС — 3 месяца с момента возникновения инцидента.

ЭТАП 2. ЗАСЕДАНИЕ

10 ДНЕЙ

Кто участвует?
1. В состав Комиссии входят представители, выражающие интересы метрополитена, и делегаты от Дорпрофжела, защищающие права работника, — в равных количествах. Заседание считается правомочным, если на него пришли не менее половины тех и других.
2. Рассмотрение спора проходит в присутствии работника (или его представителя). Это обязательно, если только в заявлении не указано желание отсутствовать на заседании.

Что рассматривают?
Разбирая обстоятельства дела, Комиссия:
1) заслушивает стороны спора;
2) изучает письменные материалы;
3) опрашивает свидетелей и компетентных в вопросе специалистов.
На заседании Комиссии по трудовым спорам ведется протокол, который подписывается председателем и заверяется печатью Комиссии.

Заявление рассматривается в течение 10 календарных дней. О дате заседания работник оповещается не позднее чем за 2 рабочих дня.

ЭТАП 3. РЕШЕНИЕ

3 ДНЯ

Рассмотрев заявление, члены Комиссии принимают решение **тайным голосованием**.
Решение КТС выносится большинством голосов, но оно в обязательном порядке должно быть обосновано локальными нормативными и законодательными актами.

В течение 3 дней экземпляр решения передается работнику.

ЭТАП 4. ИСПОЛНЕНИЕ

10+3 ДНЯ

Вынесенное Комиссией решение не обсуждается и **подлежит исполнению в трехдневный срок**. Однако он начинает исчисляться **после 10 дней, которые даются сторонам на обжалование** вынесенного решения в суде.

По статистике, за время существования КТС метрополитена 3/4 рассмотренных ею дел было решено в пользу работников.

У вас есть кадровые вопросы? Пишите на dialog@mosmetro.ru!

ПРОКУРОР РАЗЪЯСНЯЕТ

Прием на работу несовершеннолетнего

Работодатель обязан заключить трудовой договор с несовершеннолетним, так же как и с любым работником. Но при заключении трудового договора с несовершеннолетним работником есть свои особые условия.

Статья 63 Трудового кодекса Российской Федерации (далее — ТК РФ) позволяет заключать договор лишь с лицами, достигшими 16 лет. С теми, кто моложе, подписать трудовой договор можно лишь при условии, что они уже закончили обучение в школе.

Не запрещено заключать договор и с лицами 15-летнего и даже 14-летнего возраста, но обязательными условиями для заключения трудового договора с данной категорией являются: 1) согласие одного из родителей (попечителя) и органа опеки и попечительства; 2) работа не должна мешать учебе; 3) работа должна быть легкой и не причинять вреда здоровью подростка.

Если договор заключается впервые, то организация обязана оформить подростку трудовую книжку и свидетельство государственного пенсионного страхования (ст. 65 ТК РФ). Закон фактически исключает возможность поступления несовершеннолетнего работника на работу, требующую специальных знаний или специальной подготовки, которые должны быть подтверждены документом об образовании.

Статья 70 ТК РФ указывает на то, что организация не имеет право устанавливать для несовершеннолетнего испытательный срок.

Прежде чем начать работать в организации, несовершеннолетний обязан пройти предварительный медицинский осмотр (обследование) и в дальнейшем, до достижения возраста восемнадцати лет, обязательный ежегодный медицинский осмотр (обследование) (ст. 266 ТК РФ). Указанные медицинские осмотры осуществляются за счет средств работодателя, причем в соответствии со статьей 185 ТК РФ на время ежегодных осмотров за ним сохраняется его средний заработок.

Старший помощник прокурора Московского метрополитена советник юстиции Жанна Василенко

Легенды депо «Варшавское»

Готовя материал к этой рубрике, мы приходим в гости в одно из подразделений метрополитена. Дело приятное, но выбор сложный. В этот раз вопрос решился легко, ведь в ноябре отмечает 35-летие электродепо «Варшавское». Наведавшись сюда, мы собрали несколько легенд и выяснили, что из них правда. Читайте внимательно, в тексте есть призовые вопросы!

Из архива корпоративной газеты. Три машиниста. Слева — Таисия Крапивская

ПРАВДА ЛИ, ЧТО «ОТКРЫВАТЕЛИ» ДЕПО ОБЛАДАЛИ ДАРОМ ПРЕДВИДЕНИЯ?

4 ноября — красный день календаря. Так что запомнить дату рождения «Варшавского» легко. Говорят, что в 1983 году депо спешили открыть именно к красному дню — дате Октябрьской революции (7 ноября). И справились до срока. Как будто предвидели, что времена и праздники поменяются!

Так или нет, дар терпения у первых работников депо не отнять. Месяцы становления были непростыми — «голодными и холодными», как шутят те, кто был здесь тогда. Одиннадцать из них трудятся в депо по сей день. В наш визит они поделились воспоминаниями и… вкусным чаем.

— Коллектив начал формироваться до пуска. Тогда еще не было столовой и даже отопления. А тот ноябрь выдался холодным. Помню, мы принесли на работу валенки, — рассказывает Нина Москалева. Она пришла на метрополитен электромонтером КИПа-АРС как раз в 1983 году по совету супруга Анатолия Москалева, который уже имел стаж машиниста в других депо и переводился в «Варшавское».

— Каким было то самое 4 ноября?

— Обычным трудовым, — отвечает Анатолий Федорович, — я в этот день был на линии.

Анатолий Москалев — один из первых машинистов депо и основатель династии

— А здесь, в депо, — парирует Нина Андреевна, — мы ощущали праздник. Было особое настроение. Наш первый руководитель начальник электродепо Владимир Петрович Осипов умел его создать.

— Вот! Ценное воспоминание, — включается в беседу председатель профсоюзной организации Надежда Хренова. — Непременно нужно сказать о людях, без которых ничего бы не было. Ведь «начало» одного корня со словом «начальник».

ПРАВДА ЛИ, ЧТО КАЧЕСТВО МОЖНО «СВЕРЯТЬ ПО БАРАНЕНКОВУ»?

— Первого руководителя «Варшавского» мы назвали. Владимир Петрович не только открыл депо, но и создал команду, заложил традиции. До сих пор многие из нас чувствуют себя здесь как в семье. Ему на смену пришли Владимир Александрович Кобицев, Игорь Иванович Коцарь, Игорь Сергеевич Гурьев, Александр Сергеевич Сасин, Юрий Александрович Песелис и сегодняшний начальник Максим Михайлович Кутузов. Каждый внес свою лепту в развитие депо. Но люди, конечно, запоминают не только производственные успехи, но и заботу.

ДЕПО «ВАРШАВСКОЕ» (ТЧ-8) ОБСЛУЖИВАЕТ ДВЕ ЛИНИИ — СЕРПУХОВСКО-ТИМИРЯЗЕВСКУЮ (СОВМЕСТНО С ДЕПО «ВЛАДЫКИНО») И БУТОВСКУЮ

Например, Игорь Иванович построил для работников оздоровительный комплекс (баню). При Александре Сергеевиче у нас появился первый спортивный зал, были отремонтированы все цеха и столовая. Это был редкий руководитель. Он прошел путь от слесаря, а когда уходил на пенсию, работники едва сдерживали слезы. Юрий Александрович открыл тренажерный зал, а сегодняшний начальник депо Максим Михайлович ввел в эксплуатацию новый спортзал большей площади, где тренируются и соревнуются не только работники депо, но и проводятся чемпионаты метрополитена.

А еще у нас, — продолжает Надежда Васильевна, — трудился один из самых известных в истории метро заместителей начальника депо по эксплуатации — Виктор Михайлович Бараненков. Однажды другой легендарный человек (сегодня на заслуженном отдыхе) главный ревизор метрополитена Валерий Васильевич Титов назвал его лучшим в своей области. Говорят, от Титова редко кто слышал похвалы, но профессионализм нашего Бараненкова он признал публично, на крупном совещании. При подготовке молодых специалистов в сфере эксплуатации подвижного состава в электродепо используются опыт и знания, накопленные Виктором Михайловичем. Для тех, кому довелось работать с Бараненковым, он до сих пор эталон качества. Они «сверяют» свою работу по нему.

ПРАВДА ЛИ, ЧТО ЗДЕСЬ РАБОТАЕТ ЖЕНЩИНА-МАШИНИСТ?

В депо действительно трудится уникальный работник — Таисия Крапивская, у которой за плечами 15 лет поездной работы. В кабину она села в те времена, когда путь в машинисты женщинам еще не был окончательно закрыт, но уже настоятельно не рекомендован.

Дело было в 1966 году… Работая дежурной по станции, девушка отличилась и заслужила награду. Но она сказала: «Не надо премии! Хочу на курсы помощника машиниста». Ей разрешили. В виде исключения.

Сегодня вот уже 35 лет Таисия Степановна заведует домом отдыха локомотивных бригад. На вопрос, какая профессия для нее труднее, отвечает, не задумываясь: «Нынешняя». Зато коллеги говорят, что с этим непростым участком работы никто бы не справился лучше, чем женщина-машинист.

ПРАВДА ЛИ, ЧТО САМОМУ СТАРШЕМУ РАБОТНИКУ МЕТРО 80 ЛЕТ?

Самый старший метрополитеновец Николай Теров, слесарь-инструментальщик и тренер по шашкам и шахматам

Нет. Ему 86. В декабре Николай Андрианович Теров отметит 87-летие и 56 лет работы на метрополитене, а его общий стаж скоро достигнет 75 лет (он труженик тыла). В наш приезд мы застали его в обеденный перерыв в спортзале с молодежью. Он помогает в тренерской работе и гордится тем, что уже десять лет «варшавцы» в тройке лидеров метрополитеновской Спартакиады.

ПРАВДА ЛИ, ЧТО В ДЕПО ЕСТЬ МАШИНИСТ РОДОМ ИЗ АФРИКИ?

Историю Ворку Бедассо рассказывали многие СМИ. Эфиопский морской офицер находился в СССР, когда на его родине произошел переворот. Он остался в нашей стране, женился на русской девушке и пришел работать в метро. Словом, стал своим человеком в России и, в частности, в «Варшавском». Причем Ворку — один из лучших работников депо. Его фото на Доске Почета.

ПРАВДА ЛИ, ЧТО «ВАРШАВСКОЕ» ОБСЛУЖИВАЕТ САМУЮ ДЛИННУЮ ЛИНИЮ МОСКОВСКОГО МЕТРО?

Так было до 2009 года. Протяженность Серпуховско-Тимирязевской линии 41 км с лишним (столько можно пройти, бодро шагая весь рабочий день). Но сегодня она уступает Арбатско-Покровской около 4 км. Для интереса, абсолютная пальма первенства в вопросе длины принадлежит 3-й линии метро в Гуанчжоу (67 км).

Возвращаясь к Серпуховско-Тимирязевской линии… В масштабах Московского метрополитена за ней есть другие рекорды. Например, самое большое число станций — 25. А когда ее участок запускали в 1983 году, было открыто 8 станций одновременно. Недавно Солнцевская линия приблизилась к этому достижению, но не превзошла его.

ПРАВДА ЛИ, ЧТО ПЕРВЫЙ «НОМЕРНОЙ» ПРИШЕЛ ИМЕННО СЮДА?

Нет, ведь эта самая массовая за историю столичного метро модификация вагонов появилась еще в 70-х. Зато «Варшавское» стало пионером в другом. Так, в 2003-м открылась наземная Бутовская линия легкого метро, куда пришли вагоны модели 81-740/741 «Русич». Их эксплуатация выявила некоторые недостатки, и работники депо помогали конструкторам модернизировать новые составы, а также обучали людей управлять «Русичами». А в 2010-м в электродепо «Варшавское» пришел опытный состав из вагонов моделей 81-760/761, который впоследствии получил название «Ока».

Тогда открыт вопрос, а в какое депо поступили первые «номерные»? Внимание! Оперативно ответившему редакция подарит сувенир. Пишите на dialog@mosmetro.ru или в WhatsApp: +7 (965) 252-35-74! Второй приз достанется тому, кто быстрее всех сообразит, какую еще красивую (кратную пяти) дату в этом году отпразднует депо «Варшавское»?

На Бутовской линии. Из личного архива бригадира Дмитрия Белова

Регуляторы положения кузова вагонов серий 81-740, 81-760 и их модификаций

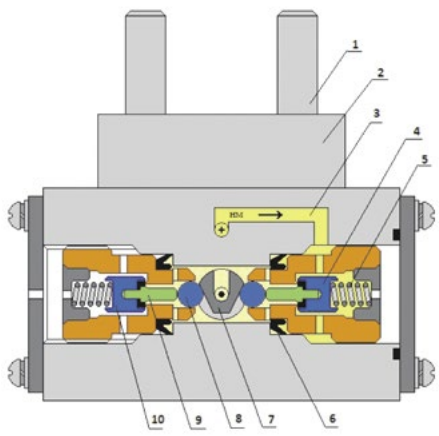
Московский метрополитен стремительно развивается: строятся новые станции, в эксплуатацию поступает новый подвижной состав, который отвечает всем современным требованиям безопасности и комфорта. В конструкции вагонов полезные свойства сжатого воздуха сейчас применяются не только для обеспечения надежного торможения, но и для удобства пассажиров. При загрузке вагона пассажирами вес кузова вагона увеличивается. На предыдущих типах подвижного состава подрессоривание кузова вагона применялось с использованием витых пружин. С учетом мирового опыта на новых типах подвижного состава теперь применяется пневмоподвешивание с использованием пневмоподушек. Для того чтобы уровень кузова вагона относительно рамы тележки оставался без изменений, на вагонах серии 81-740 и 81-760 применяются регуляторы положения кузова (РПК). Они предназначены для автоматического изменения давления сжатого воздуха в пневморессоре с целью поддержания заданного уровня высоты подъема кузова в зависимости от величины нагрузки на пневморессору.

РЕГУЛЯТОРЫ ПОЛОЖЕНИЯ КУЗОВА НА ВАГОНАХ СЕРИИ 81-740

На вагонах серии 81-740 и их модификаций применяются РПК отечественного производства 003М (левосторонний) и 003М-01 (правосторонний).

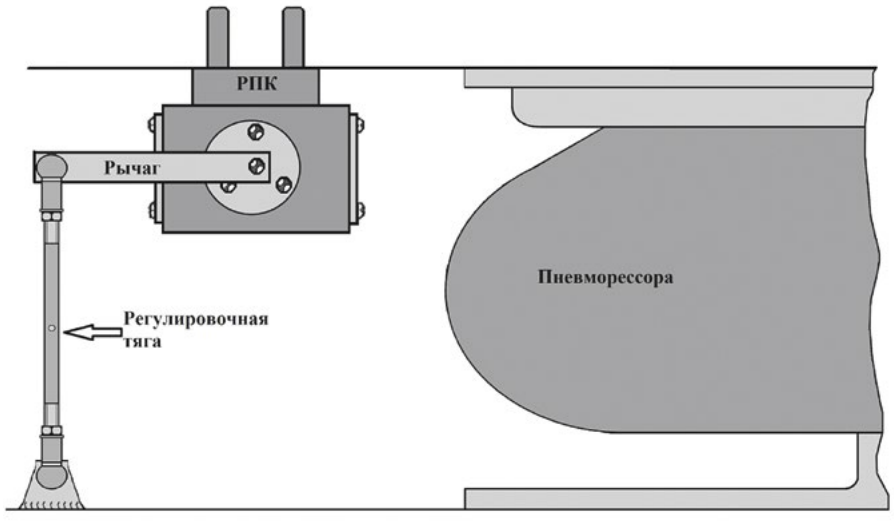
РПК состоит из кронштейна и пневматической части с приводом, соединенных шпильками и гайками через резиновые уплотнения. Кронштейн — несъемная с вагона часть РПК, подвешенная на раму вагона на шпильках, с присоединительными отверстиями для воздухопроводов. Расположение присоединительных отверстий на кронштейне предлагает различные варианты присоединения внешних трубопроводов в зависимости от конструкции подвижного состава. При этом незадействованные отверстия закрываются заглушками с уплотнительными кольцами.

Воздействие на РПК осуществляется с помощью тяги, соединяющей его через рычаг с подрессоренной и неподрессоренной частью подвижного состава. Пневматическая часть включает в себя клапанный механизм с питательным и атмосферным подпружиненными клапанами. Защита внутренних полостей РПК от внешних загрязнений обеспечивается манжетой. Крепление рычага к валу привода производится болтом. В зависимости от соотношения нагрузки на рессору и давления в ней, которое определяет заданное положение кузова, рычаг привода РПК может занимать горизонтальное положение или быть отклоненным вверх или вниз. Вал РПК имеет скошенные грани. При отклонении рычага одна из граней через шарик открывает соответствующий клапан (питательный или атмосферный), что вызывает изменение давления в рессоре и вертикальное перемещение кузова до тех пор, пока рычаг не займет нейтральное (горизонтальное) положение и оба клапана не закроются. Таким образом, независимо от нагрузки на рессору, установившееся положение кузова остается неизменным. Для исключения возможных автоколебаний кузова, а также для облегчения режима работы компрессоров, РПК имеет холостой ход (зону нечувствительности), углом поворота вала на 3° от вертикальной оси. Холостой ход РПК (зона нечувствительности), соответствующий величине перемещения оси конца привода рычага РПК от положения начала наполнения резервуара пневморессоры до положения начала разрядки резервуара -10±2 мм. Регулировку РПК производят на стенде. Регулировку высоты кузова производят вкручиванием или выкручиванием штанги подвески РПК.



1. Шпилька
2. Корпус
3. Канал напорной магистрали
4. Питательный клапан
5. Пружина
6. Манжета
7. Вал
8. Шарик
9. Толкатель
10. Атмосферный клапан

Использование РПК дает возможность поддерживать высоту кузова относительно рамы тележки на одном уровне. Что в свою очередь позволяет поддерживать также и расстояние по высоте относительно платформы станции на одном уровне. А это немаловажный аспект в части безопасности пассажиров и поддержания высокой культуры обслуживания пассажиров.



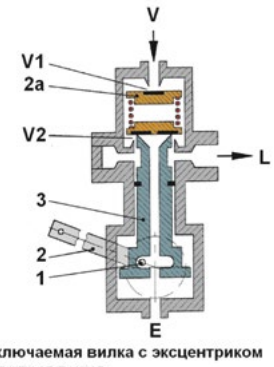
РЕГУЛЯТОРЫ ПОЛОЖЕНИЯ КУЗОВА НА ВАГОНАХ СЕРИИ 81-760

На вагонах серии 81-760 и их модификаций эксплуатируются регуляторы положения кузова SV1205 и SV1268 производства фирмы KNORR-BREMSE.

РАБОТА РПК ПРИ НАПОЛНЕНИИ ВОЗДУХОМ ПНЕВМОРЕССОР

При возрастании нагрузки кузов вагона сначала опускается, т. к. пневморессоры сжимаются вследствие увеличения нагрузки. В результате прогиба переключаемая вилка 1 поворачивается относительно исполнительного механизма таким образом, что эксцентрик приподнимает поршень 3 и открывает впускной клапан V2. Поступающий из напорной магистрали воздух воздействует на верхнюю тарелку клапана 2а и открывает обратный клапан V1. Воздух напорной магистрали через открытый обратный клапан, через зазор между шейкой поршня и отверстием корпуса проходит к пневморессорам. Чем больше отклонение рычага 2, тем больше поршень перемещается вверх и открывает — благодаря соответствующей форме — большую площадь сечения отверстия корпуса. После достижения кузовом соответствующей высоты рычаг управления оказывается в горизонтальном положении, обратный (уравновешивающий) и впускной клапаны закрываются.

Наполнение сильфонов рессор воздухом

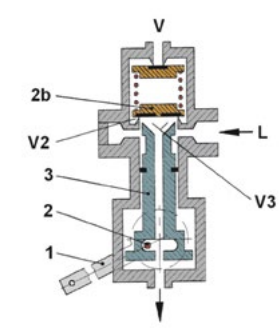


1. Переключаемая вилка с эксцентриком
2. Рычаг управления
3. Поршень
V1 Обратный клапан
V2 Впускной клапан
E Удаление воздуха
B Патрубок для магистрали запасного резервуара
L Патрубок для магистрали сильфона пневморессоры
2a Тарелка клапана

РАБОТА РПК ПРИ ВЫПУСКЕ ВОЗДУХА ИЗ ПНЕВМОРЕССОР

При разгрузке вагона кузов сначала приподнимается. В результате обратного хода рессоры переключаемая вилка с эксцентриком так поворачивается относительно исполнительного механизма, что эксцентрик перемещает поршень 3 вниз и открывает выпускной клапан V3. В результате действия пружины и давления на тарелку впускного клапана он остается закрытым — связь напорной магистрали и пневморессор прервана. В результате того, что поршень опустился вниз, открыто седло выпускного клапана и воздух из пневморессор через выпускное отверстие в корпусе E выходит в атмосферу. После того как рычаг управления займет горизонтальное положение, выпускной клапан закрывается, отсекая пневморессоры от атмосферы.

Выпуск воздуха из сильфонов пневморессор



1. Рычаг управления
2. Переключаемая вилка с эксцентриком
3. Поршень
V2 Впускной клапан
V3 Выпускной клапан
E Удаление воздуха
B Патрубок для магистрали запасного резервуара
L Патрубок для магистрали сильфона пневморессоры
2b Тарелка клапана

Процессы наполнения и выпуска сжатого воздуха из подушек пневмоподвешивания происходят постоянно. Особенно интенсивно работает система пневмоподвешивания на пересадочных станциях, где происходит интенсивное изменение загрузки вагона, обеспечивая одинаковую высоту кузова относительно высоты платформы. Пассажиры могут спокойно заходить или выходить из вагона, не рискуя споткнуться из-за разницы высоты платформы и уровня пола вагона.

Как известно, чем проще конструкция, тем меньше может быть у этой конструкции неисправностей. Высокое качество изготовления и относительная простота устройства дает возможность обслуживать прибор при проведении технического обслуживания в объеме ПР2, а это 280 тыс. км пробега, что в свою очередь приводит к снижению финансовых затрат на это обслуживание.

МИХАИЛ КУЗЬМИН,
преподаватель
Учебно-производственного центра СОП

Три метрополитена

Эта статья открывает цикл рассказов о метро Китая, в которых мы расскажем о метрополитенах Гонконга, Шанхая и Пекина. Все три метросети — одни из самых больших (по протяженности) и загруженных не только в Китае, но и в мире, в рейтинге метрополитенов планеты по общей протяженности линий и годовому пассажиропотоку они не покидают топовую десятку.

САМАЯ БЫСТРОРАЗВИВАЮЩАЯСЯ СТРАНА НА ПЛАНЕТЕ

Согласно отчету Международного союза общественного транспорта, Китай по итогам 2017 года занимает ведущую роль в развитии метрополитена. Поднебесная в настоящий момент является самой быстроразвивающейся страной на планете. Несмотря на нежелание многих развитых стран признавать этот факт, темпы роста экономики КНР — наиболее стремительные в мире за последние три десятилетия и составляют от 8 до 9% в год. Даже глобальный экономический кризис Китай перенес лучше, чем другие государства. Профицит бюджета, растущий ВВП и уникальная способность совмещать политику активной — даже местами агрессивной — торговой экспансии с традиционной азиатской деликатностью и гибкостью в поисках внешних рынков сбыта и инвестиций позволяют Китаю занимать лидирующую экономическую позицию в мире.

При энергичной внешней экономической политике не забывает Поднебесная и о собственных гражданах. Во-первых, ни одна страна не прилагает столько усилий, чтобы перешагнуть от уровня развивающейся страны к развитой, как Китай. Во-вторых, именно от благосостояния граждан зависит рост внутреннего спроса. Критерии развитости государства, как известно, помимо прочего, включают определенные стандарты уровня жизни и доходов населения, здравоохранения, образования, демографии, социальной помощи и т. д. В этом направлении КНР ввела обширный ряд госпрограмм, например была отменена политика «Одна семья — один ребенок» в 2016 году (теперь в семьях можно иметь по двое детей), введен план по ликвидации бедности среди населения к 2020 году. С 2011 по 2015 год процент бедного населения в Китае сократился с 17,2 до 5,7, а по прогнозам, количество представителей среднего класса в стране к 2020 году возрастет со 100 до 700 млн человек. Скорость урбанизации КНР впечатляет: за последние 30 лет сельскую местность покинули сотни тысяч человек, а строительство городов ведется в колоссальных масштабах панорамы. Для наглядности добавлю, что Китай в настоящее время закупает половину всего цемента, производимого в мире, а также треть от мировых объемов стали.

РЕЗКОЕ УВЕЛИЧЕНИЕ ПОТРЕБНОСТИ В ТРАНСПОРТЕ

Естественно, если население прирастает и мигрирует в города, если у людей появляется больше возможностей для путешествий, то возникает потребность в сообщении между населенными пунктами. В КНР последние 5–7 лет наблюдается резкое увеличение количества личных автомобилей и рост потребностей в услугах общественного транспорта. По всей стране в рекордно быстрые сроки проводится реконструкция существующих дорог и строительство новых. Такими же темпами происходит развитие железнодорожных магистралей, особенно сверхскоростных — для регионального и международного сообщения и метрополитенов — для городских перевозок.

На отрасль рельсового общественного транспорта КНР сделала особо высокую ставку: в расширение железнодорожной сети как внутри страны, так и за ее пределами, в строительство и модернизацию метро и, главное, в закупку и последующую доработку инновационных типов подвижных составов и сопутствующих технологий были вложены миллиарды юаней. И такой ход обернулся для Китая сверхприбылями и лидирующими позициями на мировом рынке индустрии. Еще каких-то 15 лет назад там царили такие маститые концерны, как немецкий Siemens, канадский Bombardier, французский Alstom, американский General Electric. А что мы наблюдаем сейчас? Европейский союз бьет тревогу и даже принимает меры на законодательном уровне, препятствующие дальнейшему «захвату» европейского рынка Китаем, а основные игроки отрасли объединяются в попытке составить Поднебесной хоть какую-то конкуренцию. США, несмотря на сложные политические отношения, заключает с Поднебесной все больше контрактов на поставку самого различного оборудования, технологий, а также на строительство новых объектов индустрии. О тесном сотрудничестве России, ее стран-соседей и КНР даже говорить не приходится. Но Китаю всего этого мало, он активно занимается поиском новых партнеров в странах «третьего мира», не упуская ни единой возможности расширить зону торговли и сотрудничества.

На базе европейских технологий инженеры Китая создали новые, аналогов которым нет

CHINA RAILWAY CORPORATION

Немного забавно, но бывшие лидеры индустрии сами себя «посадили в лужу». Машиностроение в Китае, конечно, развивалось, но экстенсивным путем: при низкой производительности труда и при отсутствии активных собственных разработок увеличивалось количество предприятий, расширялся парк станков и росла численность занятых. Переломным моментом стало учреждение Министерства железных дорог КНР в 50-х годах прошлого столетия. Оно объединило участки, ранее принадлежавшие отдельным организациям, и, став единственным собственником, приступило к восстановлению транспортной инфраструктуры. По сей день вся железнодорожная отрасль Китая управляется исключительно государством. После реформ в 2013 году административные функции были отведены министерству транспорта и его региональным органам, а коммерческие — переданы специально созданной Китайской генеральной железнодорожной корпорации (China Railway Corporation). Доля частных компаний настолько незначительна, что не стоит упоминания. Когда перед министерством встал вопрос об обновлении и пополнении подвижного состава, было решено не «изобретать велосипед»: на тот момент европейские технологии шагнули далеко вперед, и купить их было самым простым решением. В качестве «наживки» для потенциальных продавцов КНР предложила открыть китайский рынок для европейских компаний. На что те и «клюнули». Всего за 13 лет полученные из Европы технологии для развития транспортной инфраструктуры были не только изучены вдоль и поперек китайскими

Поднебесной. Гонконг

инженерами, но и на их базе были созданы новые, аналогов которым не оказалось в мире. Однозначная победа КНР. Конечно, основной упор в Поднебесной делается на развитие междугороднего и международного сверхбыстрого железнодорожного сообщения. Но, как упоминалось выше, о метро тоже не забывают. Благодаря активному применению инновационных технологий — промышленных 3D-принтеров, где сырьем являются строительные отходы предсобранных блоков в стиле конструктора «Лего» для быстровозводимых зданий, эластичных и облегченных материалов, а также космическим скоростям работ, «подземка» имеется уже в 33 городах республики, а в планах — построить метро еще в 15 городах к 2025 году.

Перила эскалаторов каждый час протирают роботы

ГОНКОНГ

Гонконгский метрополитен по протяженности метросети насчитывает 223 км, а за год перевозит 1,7 млрд человек (4,8 млн в сутки), что позволяет ему быть четвертым среди метрополитенов КНР (совсем недавно его обошел по всем показателям метрополитен Гуанчжоу). Но главная его особенность не в цифрах. Как сам Гонконг сохранил свою обособленность от Китая, а его жители — уникальные менталитет и культуру, так и гонконгское метро, при многих схожих с другими китайскими метрополитенами чертах, не похоже ни на одно из них.

Гонконг — город, благоприятный во всех отношениях для бизнеса благодаря высокому уровню защиты инвестиций, особому свободному экономическому статусу и ряду государственных программ по поддержке коммерческой деятельности. Еще в 1950-х годах он стал крупнейшим финансовым рынком Азии. Этому способствовали его выгодное географическое положение, фактическая автономность от КНР (хотя официально Гонконг числится под суверенитетом Китая с 1997 года) и ряд исторических моментов. Резкий подъем экономики и численности населения начался после образования КНР, когда Гонконг остался единственным мостиком, соединяющим коммунистический Китай с капиталистическим миром. Вместе с ростом населения пропорционально увеличивался и пассажиропоток на транспортных магистралях. Решением проблемы перегруженности автомобильных дорог и повышения мобильности граждан стало строительство метро. Первая линия была открыта в 1979 году. Специально для соблюдения планов строительства и дальнейшего управления новой транспортной системой учредили подконтрольную государству организацию MTR Corporation. Несмотря на ее приватизацию в 2005 году, доля государства осталась подавляющей — 76,65%. MTR отвечает за развитие и эксплуатацию всего рельсового транспорта в специальном административном районе Гонконг. Сейчас линий уже 11, если считать вместе с аэроэкспрессом. Метросеть Гонконга располагает 94 станциями, глубокого заложения среди них больше, чем в любом другом метро на территории КНР: сказались непростой ландшафт и геология.

Бесконтактная карта здесь введена с 1997 года

Метрополитен Гонконга изначально был спланирован с учетом его интеграции в сеть городских и пригородных электричек. На сегодняшний день Гонконг обладает сложной и высокоразвитой системой общественного транспорта, которой ежедневно пользуется более 80% населения. В единую сеть включены скоростной трамвай, автобусы, паромное сообщение между островной и материковой частью, фуникулер, соединяющий центр города с пиком Виктория, и линия аэроэкспресса. По тротуарам проложены бесконечные эскалаторы и траволаторы. Тут стоит подчеркнуть важную деталь: бюджет Гонконга позволял и позволяет развивать его инфраструктуру с максимальным учетом любых требований и факторов, а еще — оснащать по последнему слову техники. Проще говоря, любой каприз за ваши деньги.

Однако надо отдать должное властям Гонконга: они тратят баснословные деньги с умом, в приоритете комфорт и безопасность людей и увеличение пропускной способности транспорта. Яркий пример — бесконтактная карта Oktopus, работающая по принципу радиочастотной идентификации и использующаяся в электронной платежной системе Гонконга — внимание! — с 1997 года.

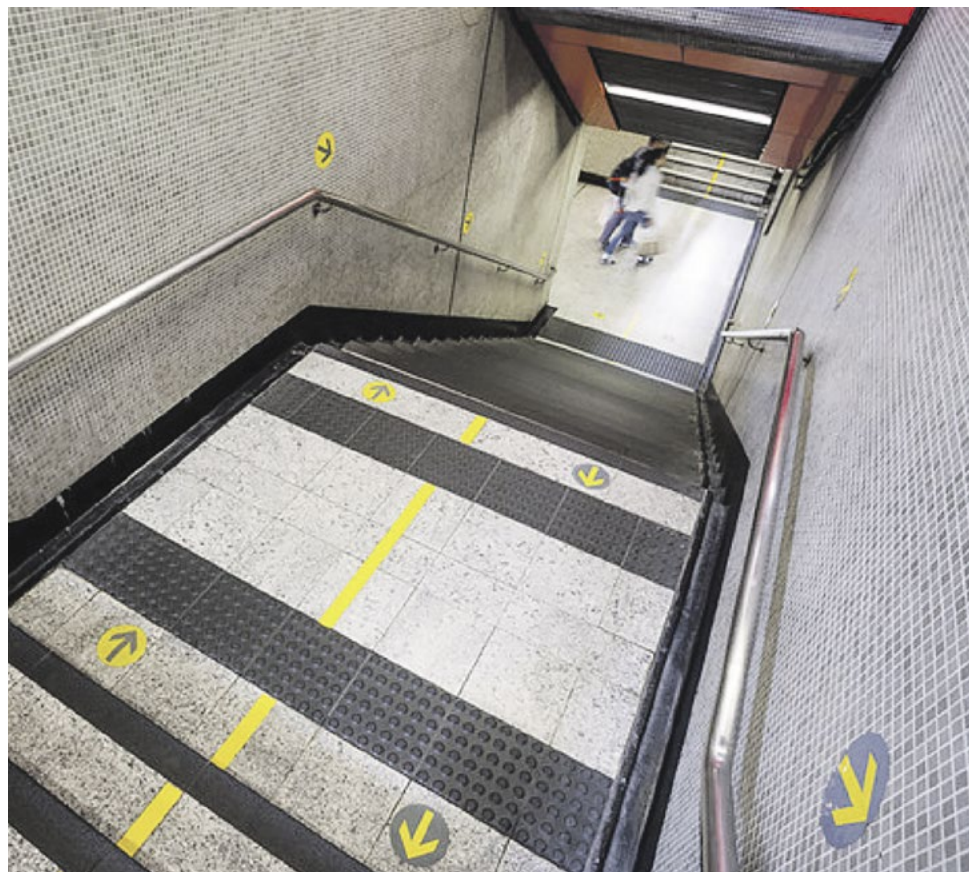
OKTOPUS

Сейчас уже никого не удивить бесконтактной оплатой, а 20 лет назад это было сродни чуду. Разработали и внедрили карту для сокращения очередей перед валидаторами и вендерными автоматами в метро. Сейчас Oktopus принимается не только в транспорте, но и в магазинах, кафе, а также в качестве карт доступа в учреждения и школы. И, к слову, путешествовать по Oktopus примерно на треть дешевле, чем по обычным билетам. Сама стоимость проезда в метро зависит от расстояния, линии, дней недели и времени поездки и может варьироваться от 3,5 до 23 гонконгских долларов (в пересчете — от 28 до 200 рублей). Продажа билетов — пластиковых карт, которые надо опустить в валидатор на выходе — полностью автоматизирована: касс в гонконгском метро нет. Автоматы по продаже билетов сами рассчитывают стоимость поездки, достаточно просто указать пункт назначения. Скидки существуют для детей и пенсионеров. Малыши до трех лет могут проходить бесплатно. Поскольку возраст ребенка определить иногда весьма затруднительно, то около валидаторов есть линейка в виде жирафчика: встал на линейку, поместился в ее размеры, тогда билет можно не покупать. Отдельные виды «проездных» предусмотрены для туристов. Последнее десятилетие гонконгский метрополитен является самым доходным в мире: возврат денежных средств от продажи билетов составляет 190% в соотношении с комплексными затратами на его содержание и развитие.

С точки зрения заботы о пассажирах, в гонконгском метро прекрасно почти все. Идеальная чистота как на станциях, так и в поездах. Практически стерильная. В метро запрещено курить, есть и пить, и к нарушителям закона тут безжалостны. Штрафы за курение составляют от 40 тыс. рублей, за еду и напитки вне пакетов — от 8 тыс. рублей. Если же захочется перекусить в дороге, на самих станциях всегда можно найти полноценное кафе или потерпеть до выхода. Ведь как почти во всех метрополитенах Китая, входы и выходы в гонконгскую подземку часто располагаются в торговых центрах с кучей ресторанчиков и закусочных. Магазинчики, банкоматы и даже химчистки также есть в самом метро. Вот только туалеты не на всех станциях имеются, но власти объясняют это сложностями с санитарными нормами и подводом канализации. Мусор пассажиры сами сортируют по урнам, для которых отведены спецзоны на платформах и в переходах. Из технических новинок — роботы, каждый час протирающие перила эскалаторов антибактериальным составом. Все остальные поверхности тем же составом и столь же часто протирают служащие. Подвижные составы подвергаются санитарной обработке дважды в сутки. Отлично налажена система кондиционирования воздуха: на станциях и в вагонах всегда поддерживается комфортная температура, при этом исключены сквозняки. Помимо охлаждения, сплит-системы очищают воздух через предустановленные обеззараживающие фильтры.

Продолжение читайте в следующем номере

АННА СУХАНОВА,
ведущий специалист по внешним связям
отдела НТР Службы профориентации, обучения и развития персонала


Стоимость проезда в метро Гонконга варьируется от 28 до 200 рублей

«Белорусская» Кольцевой линии

Станция «Белорусская» Кольцевой линии была открыта 30 января 1952 года. Ее художественное оформление посвящено культуре и народному хозяйству Советской Белоруссии.

«БЕЛОРУССКИЕ АРАБЕСКИ»

Проектирование «Белорусской»-кольцевой поручили архитекторам Надежде Быковой — автору станции «Белорусская»-радиальная — и Ивану Таранову. Они отказались от применения сложных лепных украшений, предложив свой оригинальный метод. Обычно на станциях метро под металлическими конструкциями делают специальный асбестоцементный «зонт», по которому стекают капли воды, просачивающиеся сквозь швы тюбингов. В данном случае были использованы асбестоцементные пластины с оттиснутым на них орнаментом — своеобразные «белорусские арабески». На мраморном заводе «Метростроя» к этим пластинам сразу крепились и декоративные фарфоровые вставки. Когда «зонт» на «Белорусской» собрали, его оставалось только побелить. При создании своих «арабесок» архитекторы вдохновлялись кессонированными сводами строений Древнего Рима.

Работа над проектом станции «Белорусская»-кольцевая дала возможность архитекторам осуществить замыслы, которые не удалось реализовать при проектировании «Белорусской»-радиальной. Например, сделать мозаичный пол в виде национального белорусского орнамента, воспроизводящего узоры народной вышивки. Предложенный архитекторами рисунок из мелкой многоцветной керамической плитки не гармонировал с богато декорированным сводом, нарушая цельность общей композиции. Однако Никите Хрущеву, который посетил строящуюся станцию, такой пол очень понравился, и генсек помог быстро осуществить проект.

ИНТЕРЬЕР СТАНЦИИ

В 1994 году специалисты «Союзметроспецстроя» закончили реконструкцию пола станции, заменив керамическую плитку на плиты гранита, сохранив при этом первоначальный рисунок. Более сдержанная цветовая гамма пола придала интерьеру станции стилистическое единство.

Свод центрального зала украшают впервые примененные в сооружениях метрополитена 12 мраморно-мозаичных панно, посвященных расцвету хозяйства и культуры Советской Белоруссии. Они выполнены в технике флорентийской мозаики по эскизам художника-монументалиста, мастера мраморной мозаики Григория Опрышко. Мозаики не претендуют на выражение глубокого эпического или психологического содержания, но в них с очень искренним, светлым чувством показаны труд и мирная жизнь Белоруссии: женщины и дети, радостно встречающие победителя; рабочие, вставшие на вахту мира; веселая народная пляска.

Пилоны снизу на одну треть высоты облицованы светлым мрамором «коелга». Путевые стены изначально украшала мелкая цветная метлахская плитка, сейчас — белая керамическая. Освещают станцию массивные вазы-светильники из мрамора и стекла, укрепленные на пилонах.

В 1951 году Иван Таранов, Надежда Быкова и Геннадий Опрышко за работу над станцией «Белорусская» Кольцевой линии были удостоены Сталинской премии.

До 1997 года восточную торцевую стену центрального зала украшала скульптурная группа «Советская Белоруссия» авторства Матвея Манизера. При строительстве нового выхода станции скульптурная группа, к сожалению, была утрачена.

ВЫХОД В ГОРОД

Западный наземный вестибюль находится у Белорусского вокзала, на углу Грузинского вала и площади Тверской заставы. Барельефы по фризу вестибюля выполнили скульпторы Саул Рабинович и Илья Слоним в мастерской Сергея Орлова.

Восточный вестибюль был открыт 25 августа 1997 года на Лесной улице. Стены подземного кассового зала облицованы светлым кафелем с майоликовым панно «Лица мира» португальской художницы Грасы Мораиш. Это панно — дар мэрии Лиссабона московскому метро к 850-летию столицы.

Наземный вестибюль станции «Белорусская» располагается на площади Тверской заставы. Главное отличие этой площади от других площадей, возникших у застав Камер-Коллежского вала, — семантическая значимость в городской структуре. С момента своего возникновения в середине XVIII века она «оформляла» пересечение дороги из Петербурга в Москву с границей города, выявляя пространственную связь двух столиц.

Художественное осмысление площади Тверской заставы как знакового городского пространства произошло при строительстве в 1829–1834 годах Триумфальной арки в честь победы над французами. В это время композиция площади была решена по классицистическим канонам архитектурного ансамбля, центром которого стала монументальная арка, выполненная по проекту Осипа Бове. Теперь арка стоит на Кутузовском проспекте и оформляет другое городское направление.

Строительство железной дороги в 1870 году определило новую роль площади — роль транспортного узла, постоянно требующего модернизации. За прошедшее столетие площадь не раз перестраивалась, усложнялась ее структура, но, по мнению архитекторов, ей так и не удалось обрести градостроительную целостность.

После завершения очередной реконструкции на площадь у Белорусского вокзала вернулось трамвайное кольцо, огибающее памятник Максиму Горькому, вокруг которого теперь раскинулся небольшой сквер с уличными фонарями и лавочками.

ВПЕЧАТЛЕНИЯ ОЧЕВИДЦЕВ

Мне, колхознику Стародорожского района Белоруссии, было особенно радостно увидеть национальные рисунки нашего народа в архитектуре новой станции «Белорусская»-кольцевая. Яркие мозаичные картины, украшающие центральный зал, правдиво показывают нашу счастливую жизнь.

Вернувшись в свой родной колхоз, я расскажу землякам о труде метростроевцев, соорудивших этот прекрасный дворец. Он является символом нерушимой дружбы всех народов Советского Союза и великой любви русского народа к народу Белоруссии.

Я. Полищук, «Метростроевец», 1952 год

Архитекторы работают над проектом станции «Белорусская»-кольцевая

Стены подземного кассового зала облицованы светлым кафелем с майоликовым панно «Лица мира» португальской художницы Грасы Мораиш. Это панно — дар мэрии Лиссабона московскому метро к 850-летию столицы

Важна каждая деталь

1970-е: историческая современность

Постепенно мы подошли к обзору эпохи, в которой элементы одежды работников метрополитена существуют до сих пор – их и сейчас продолжают носить.

1972 год ознаменован тем, что в форме поменялись не только крой, но и знаки различия. Через семь лет, в 1979 году в воротник форменных пиджаков добавились петлицы. Таким образом, знаки различия обозначали категорию: младший начальствующий состав, старший и высший. Соответственно, на петлицах мы можем увидеть одну металлическую «шпалу», или «генеральские» знаки. Звезды (от одной до четырех) остались только на рукавах формы.

Мундиры сохранили черный цвет, как и в 1963 году. Привычный нам синий цвет формы сотрудников метро появится только в 1985 году.

Обратите внимание на нарукавные знаки различия 1972 года: хорошо видно, что нарукавный знак различия — это пятиугольник с острым углом сверху. Одна полоса (равна одной «шпале» на петлице) и две звезды. На петлице под техзнаком железной дороги та самая «шпала»

Обратите внимание на второго мужчину справа и мужчину по центру: видны четырехугольные знаки и добавленный выше них многогранник с техзнаком железной дороги. Петлицы остались без изменений с 1972 года

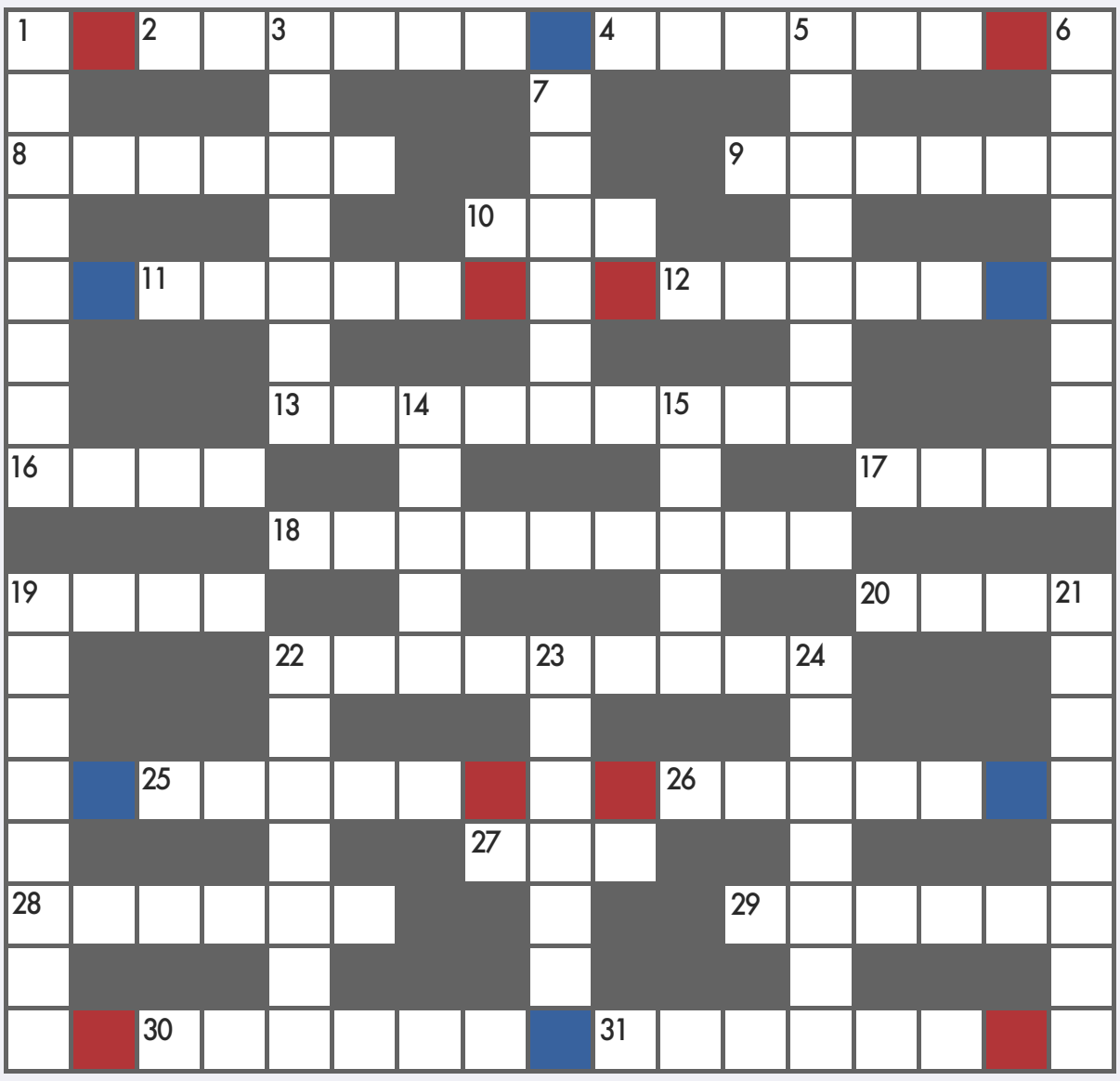
Все иллюстрации – общедоступные фотографии из публичных источников, кроме последнего.

АЛЕКСАНДР СЫРОМЯТНИКОВ, руководитель клуба реконструкции железнодорожного костюма «Северный вокзал / Vauxhall Nord». www.vnord.ru

КРОССВОРД

От Октябрьской революции до Дня народного единства

Наш кроссворд сегодня посвящен российскому празднику — Дню народного единства. В нем мы собрали различные факты об истории, географии, религии, кулинарии, литературе. Насколько широк ваш кругозор?



ПО ГОРИЗОНТАЛИ

2. Один из жителей Северного Кавказа
4. Якутское имя, означающее богатство и изобилие
8. Духовный наставник в синагоге
9. Брат Рюрика
10. Горное селение на Кавказе
11. Уроженец Крайнего Севера
12. Коренной житель Улан-Удэ
13. Соратник Кузьмы Минина
16. Народный певец у казахов, киргизов и других народов
17. Узбекское национальное кушанье
18. Сказочное вступление
19. Бурятский народный хороводный танец
20. Тюркский житель Крайнего Севера
22. Военные отряды из гражданских лиц
25. Старинная русская монета
26. Пирожок треугольной формы в узбекской и таджикской кухнях
27. Богатый землевладелец или скотовод в Средней Азии
28. Подлунный выпас лошадей
29. Союз стран
30. Житель Карачаево-Черкессии
31. Мужская высокая шапка из овчины у народов Кавказа

ПО ВЕРТИКАЛИ:

1. Кафтан с гнездами для патронов
3. Духовное звание в христианстве
5. Имя князя Пожарского
6. Книга христианских молитв
7. Крайне жестокий человек
14. Сжатое поле и то, что осталось на нем
15. Правильная посуда под плов
19. Цель праздника 4 ноября
21. Так теперь называют эвенкийку
22. Острозаточенная пика для ловли рыбы
23. Грузинское блюдо из баранины
24. Иудейский головной убор

Ответы кроссворда из предыдущего номера

По горизонтали: **4.** Устав. **6.** Стенд. **7.** Билет. **9.** Муфта. **12.** Кафе. **13.** Перегон. **14.** Течь. **15.** Форма. **17.** Панно. **19.** Полянка. **21.** Узел. **22.** Вагон. **24.** Хвост. **26.** Колея. **27.** Пилон.
По вертикали: **1.** Галифе. **2.** Реле. **3.** Путь. **5.** Служба. **8.** Рельс. **10.** Тайфун. **11.** Колонна. **14.** Тройка. **16.** Кожух. **18.** Перово. **20.** Кассир. **23.** Депо. **25.** ВДНХ.

Загадки и удивительные факты московского метро

Автор: Татьяна Долматова. Художник: Сергей Гаврилов. Москва, Издательство «Дельфин», 2016 г. ISBN 978-5-9907750-8-4

Московский метрополитен по праву считается самым красивым и необычным в мире. Книга «Метро: подземное путешествие» оформлена в стиле активного путеводителя, который будет одинаково интересен как взрослым, так и детям. Каждый день миллионы москвичей и гостей столицы спускаются в подземку, даже не догадываясь, что метро таит в себе загадки и удивительные факты.

Правда ли, что раньше под землей работала самая настоящая физическая лаборатория, а для строительства одной из станций использовали сталь дирижабля? Куда едут метропсы и где замурованы морские обитатели? Ответы на эти и другие интересные вопросы опубликованы в книге. Их дополняют красочные иллюстрации, удивительные истории из жизни метрополитена, разнообразные головоломки, кроссворды, ребусы.

Книга содержит не только интересные факты о той или иной станции, но и повествует о популярных городских легендах, например, появления кольцевой линии Московского метрополитена коричневого цвета из-за круга на карте от чашки кофе, который пил сам Сталин.

Информацию о том, почему станции получили именно такие названия, что такое турникет и для чего дежурят сотрудники на станциях метро — все это можно узнать из книги. «Метро: подземное путешествие» — это интересное издание для семейного чтения, на обложке которого красуется значок «Одобрено метрополитеном». Приятного вам чтения!

ОБЪЯВЛЕНИЕ

Если не приходит газета...

Уважаемые читатели!

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

Внимание! Красный ящик

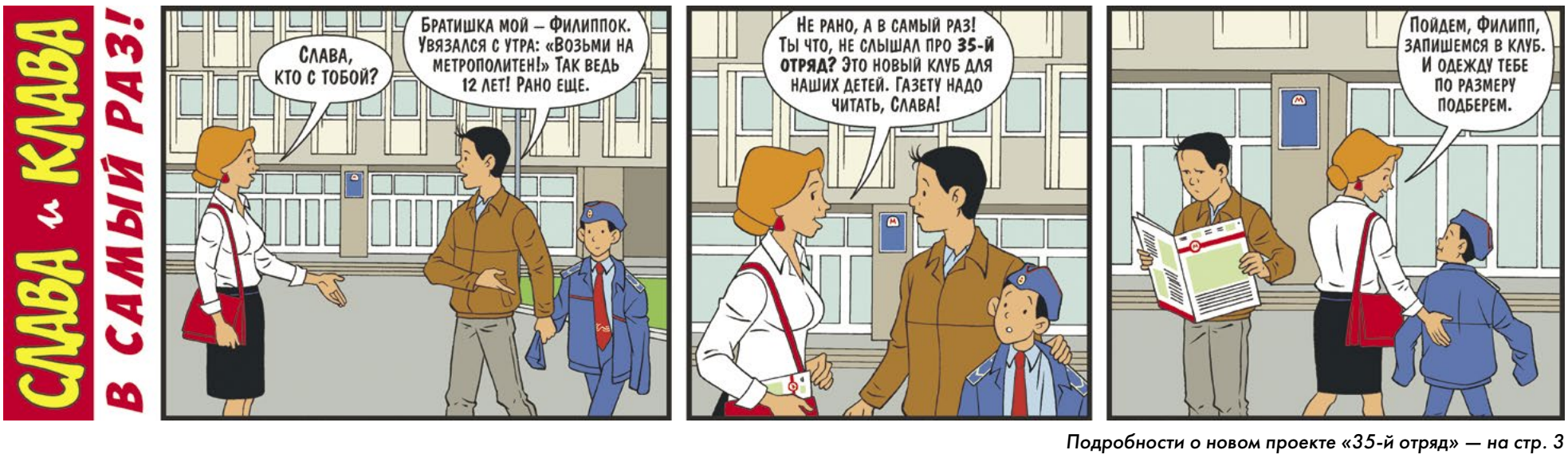
Коллеги, вы заметили, что появился новый способ высказать свое мнение?

На входе в корпусы на ул. Гиляровского и проспекте Мира размещены ящики «Вопросы и предложения». Если у вас есть претензии или идеи, касающиеся кадровой политики, организации производственных процессов и других моментов наших рабочих будней, но вы не можете их озвучить открыто, воспользуйтесь этой формой связи! Вы можете оставить контакты или написать анонимно. Ваши сообщения будут рассмотрены руководством. А ответы на наиболее популярные вопросы планируется публиковать в газете. Вместе мы должны сделать нашу корпоративную жизнь лучше.

КОМИКС

Ура! Мой брат идет в отряд

А вы в курсе, что открыта запись в клуб для детей метрополитеновских работников?



Подробности о новом проекте «35-й отряд» — на стр. 3

Газета «Моё метро», ноябрь 2018, №12 (96). **Редакционная коллегия:** Виктор Козловский (председатель редакционной коллегии), Пётр Новиков (главный редактор), Павел Ковалёв, Евгений Тетерин, Елена Юношева, Ольга Посадская, Светлана Стремякова, Ксения Кошман, Артём Худяков.
Фотографии: Дмитрий Иванов, Андрей Свитайло, Максим Рублёв. **Email:** gazeta@mosmetro.ru. **Телефон:** +7 (495) 688-09-81, +7 (965) 252-35-74 (только WhatsApp)
Координаторы проекта: Алексей Литвинов, Елена Кирюхова. **Дизайн и верстка:** Дарья Кричевская. **Иллюстрации:** Андрей и Наталия Снегирёвы, Михаил Заславский, Алексей Межевич. **Корректура:** Елена Горюнова.
Отпечатано в типографии ООО «Типографский комплекс «Девиз», 195027, Санкт-Петербург, ул. Якорная, д. 10, корпус 2, литер А, помещение 44. Тираж 20 000 экз. Заказ № ТД-6412