



## Лучший наставник

### ЦИФРА НОМЕРА

**115 лет**

Скоро юбилей у старейшего из действующих трамвайных депо. Навестили коллег перед праздником

стр. 5

### ЦИТАТА НОМЕРА

«Все наши преподаватели – люди в погонах, бывшие старшие офицеры, командиры. Все с высшим образованием и прошли дополнительную переподготовку по педагогике. Плюс имеют большой опыт работы в мосметро».

Роман Аретин, начальник учебно-методического отдела Учебного центра Службы безопасности мосметро

стр. 6

### ВОПРОС НОМЕРА

**Почему важно собирать крышечки?**

Рассказываем об эковолонтерах метро и полезном конкурсе, который они объявили

стр. 13

В прошлом году он был в шаге от призового места на профсоревновании машинистов, а в этом пришёл за победой на новый для мосметро конкурс. О том, как выбрали лучшего наставника и почему им стал Илья Григораш из «Свиблово» – на стр. 3

# Новости в цифрах

## 8,3 км – длина первого участка новой Троицкой линии метро

Технический пуск провели на станциях «Новаторская», «Университет Дружбы Народов», «Генерала Тюленева» и «Тютчевская». Движение поездов с пассажирами откроется уже в начале осени. Полностью запустить новую, 16-ю, линию метро планируют до 2030 года. Радиус из 17 станций станет самым длинным, который выходит за МКАД. Троицкой линией будут пользоваться свыше 300 тысяч пассажиров в день. Таким образом, Сокольническая и Калужско-Рижская линии разгрузятся до 20%, Бутовская – до 15%. Об этом сообщает Телеграм-канал «Дептранс Москвы».

## 5 тысяч карт «Тройка» с российским чипом нового поколения поступили в продажу

Тестирование новейшей отечественной микросхемы началось в метро в конце 2023 года. Испытания прошли успешно. У нового чипа в три раза больше памяти, чем в предыдущей версии. Благодаря разработке будет возможно внедрять дополнительные тарифные решения для пассажиров и развивать билетную систему на базе «Тройки» в регионах. Такую задачу поставил Мэр Москвы Сергей Собянин. В этом году продолжат выпуск «Троек» с чипом, аналогов которому в России нет. Данные приводит Телеграм-канал «Дептранс Москвы».

## 75 тысяч рублей – новая стипендия для будущих машинистов

В Корпоративном университете Московского транспорта увеличили стипендию для обучающихся этой профессии. Ежемесячные выплаты теперь составляют 70 тысяч рублей – для обучающихся на машинистов составов «Москва» и «Русич» и 75 тысяч рублей для тех, кто учится на «номерных». При этом единовременная дополнительная выплата за успешно сданные квалификационные экзамены составит для всех студентов 100 тысяч рублей независимо от серии состава. Общий срок обучения – от 4,5 до 5,5 месяца в зависимости от типа подвижного состава. Об этом сообщает Телеграм-канал «Университет Московского транспорта».

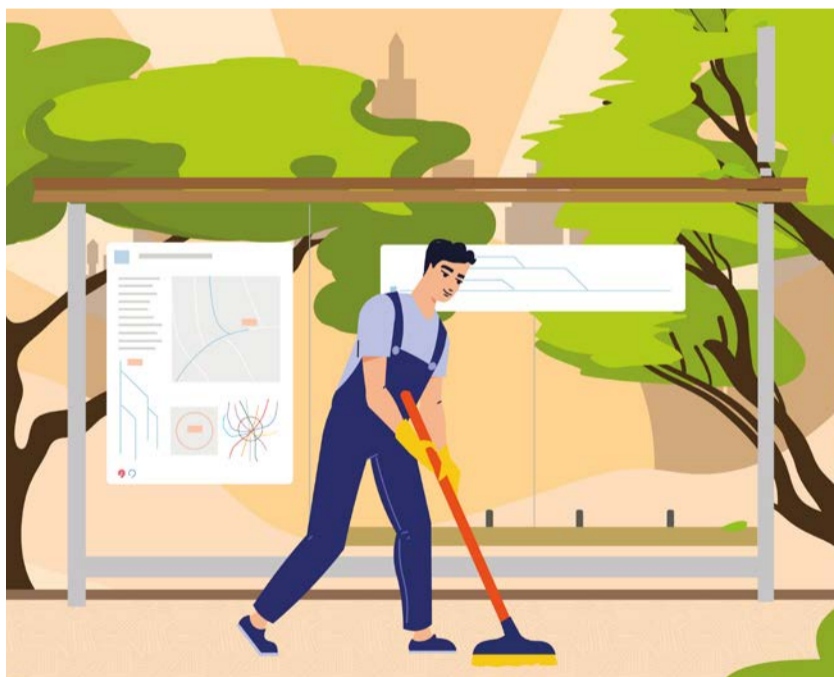


Технический пуск на Троицкой линии. stroi.mos.ru

## День донора в августе

7 августа	Электродепо «Владыкино» Берёзовая аллея, 8, стр. 1	8 (495) 688 05 82
7 августа	Электродепо «Выхино» Рязанский пр-т, 105, стр. 12	8 (495) 622 71 40
7 августа	Электродепо «Измайлово» Измайловский пр-т, 45	8 (499) 787 21 67
15 августа	Краснопресненское трамвайное депо ул. Твардовского, 6/5	8 (499) 325 14 80
15 августа	Электродепо «Новогиреево» ул. Сталеваров, 5	8 (495) 622 12 36
26 августа	Электродепо «Печатники» Проектируемый пр-д № 3683, 4	8 (495) 684 97 46
26 августа	Электродепо «Черкизово» Открытое шоссе, 6А, стр. 1	8 (495) 688 00 56

- Если решили сдать кровь, согласуйте со своим руководителем дату
- Позвоните в здравпункт (телефон выше), чтобы уточнить условия процедуры и расписание – оно может корректироваться
- Вам положены дополнительные выходные. Узнайте в отделе кадров, как их оформить
- За донацию выплачивают 1 553 ₽



## ЕСТЬ ПОДРАБОТКА НА ТЁПЛЫЙ СЕЗОН

В СВОБОДНЫЕ ЧАСЫ И ДНИ МОЖНО ЗАНЯТЬСЯ УБОРКОЙ ТРАМВАЙНЫХ ОСТАНОВОК

### Обязанности и условия

- подметать остановочные площадки и упаковывать мусор в мешки
- от 4 до 8 часов в день
- оплата зависит от объёма работ
- срочный трудовой договор до 30 ноября с возможностью пролонгации его уже на зимний период с другими условиями

Подробности: 8 (495) 622 22 22

# Лучший наставник

ВПЕРВЫЕ В МОСМЕТРО ПРОШЁЛ  
КОНКУРС СРЕДИ ТЕХ, КТО ПОМОГАЕТ  
ОБУЧАТЬ НОВЫХ СОТРУДНИКОВ

## УЧИТЕЛЬ ДЛЯ СТАЖЁРА

Наставник – это работник метрополитена, который помогает адаптироваться новому сотруднику и овладеть теоретическими и практическими навыками в своей профессиональной деятельности. А процесс вовлечения нового сотрудника в работу под руководством опытного коллеги называется наставничеством.

Работа ведётся с теми, кого впервые приняли в метрополитен или перевели на другую должность. Несколько критериев для наставника: обладать навыками и знаниями по нужной деятельности, стаж от трёх лет, не иметь дисциплинарных взысканий, пройти предварительное обучение в области наставничества в Корпоративном университете.

## О КОНКУРСЕ

Сначала прошёл онлайн-отбор. После десять человек сразились в финале. Они прошли три испытания.

Первое – ораторское мастерство: нужно было за две минуты раскрыть тему, которую каждый получил заранее, и вовлечь в свой рассказ аудиторию. Участников оценивало профессиональное жюри. По результатам в следующий тур отобрали семь человек.

Во втором этапе участникам предложили три аудиокейса. Здесь выявляли умения слушать и слышать. После окончания каждой записи конкурсантам дали две минуты, чтобы зафиксировать ошибки, которые они заметили в работе условных наставников. В зачёт шло количество замеченных недочётов.

Пять человек добрались до финальной задачи. Им нужно было проявить свои творческие и коммуникативные навыки. В формате живого общения они решали проблему: коллега, которой поручили готовить задания для конкурса «Лучший наставник-профессионал», не хочет принимать участие в деле. Разыграть кейс помог самодеятельный театр метрополитена. За три минуты нужно было убедить коллегу выполнить общее задание. Пока один конкурсант справлялся с задачей, остальные ожидали в отдельной комнате, чтобы не слышать происходящее.



**Илья Григораш,**  
машинист электропоезда  
э/д «Свиблово»



**Анастасия Гришина,**  
дежурный по станции  
Службы движения



**Сергей Колесников,**  
машинист электропоезда  
э/д «Свиблово»

Опыт Московского транспорта в сфере наставничества – один из передовых в стране. В прошлом году мы трижды одержали победу в масштабных конкурсах.

- ☆ Команда «Московский транспорт», представленная работниками метрополитена, взяла Кубок первенства на Первом межкорпоративном кейсе-чемпионате по наставничеству, организованном АНО «Центральный институт труда»
- ☆ Корпоративный университет Транспортного комплекса победил в номинации «Лучшая практика наставничества на предприятиях транспорта» на V Конкурсе профессионального мастерства «Лучший HR-специалист транспорта-2023», организованном Отраслевым объединением «Ассоциация работодателей вневеличского транспорта России» и Дептрансом Москвы
- ☆ Корпоративный университет победил в Центральном федеральном округе на Всероссийском конкурсе лучших практик наставничества, организованном Государственным университетом просвещения и Минспросвещения РФ, а также вошел в ТОП-50 и во Всероссийский банк лучших практик наставничества

## О ПОБЕДИТЕЛЕ

«Чувствовал плотную конкуренцию, – рассказал лучший наставник, – поэтому волновался. Казалось, что вот-вот сойду с дистанции, но внутренний стержень всё-таки помог достичь положительного результата».

Илья уже пять лет трудится машинистом электропоезда в «Свиблово». После службы в армии попробовал себя в нескольких местах, но остановился на Московском метрополитене, потому что работа машиниста значима для общества, воодушевляет и даёт силы развиваться и добиваться успеха. Наставником Илья стал полгода назад. Инструкторы обратили внимание, что он ежегодно занимает призовые места на конкурсах профессионального мастерства в своём депо, и предложили стать наставником. Теперь он помогает освоиться в работе коллегам, которые только пришли в метро.

В прошлом году Илья участвовал в конкурсе «Лучший машинист метрополитена» и занял четвертое место. «Это меня замотивировало, – делится он, – захотелось снова соревноваться и подняться хотя бы на ступеньку выше. Получилось на три».

## ДЕЛОВАЯ СЕССИЯ

Также для участников и гостей конкурса провели деловую сессию по наставничеству. Шесть спикеров выступили с докладами по темам: «Наставничество как развитие технического суверенитета», «SMART START: Как быстро запустить систему наставничества на предприятии», «Развитие экосистемы наставничества на рабочем месте», «Итоги работы по развитию системы

наставничества в 2023 году», «Менторинг как обязательный элемент развития руководителей», «Всероссийский конкурс наставничества – 2024». Особым гостем стала Любовь Духанина, председатель Экспертного совета при Комитете Госдумы по науке и высшему образованию, с темой «Законодательное закрепление наставнической деятельности».



Финал конкурса прошёл 11 июня на площадке «ПРОстранство ЛИЦА»



**Александр Завадин,** председатель жюри конкурса, заместитель начальника Управления государственной службы и кадров Департамента транспорта и развития дорожно-транспортной инфраструктуры Москвы

«На таком крупном предприятии, как Московский метрополитен, наставничество играет огромную роль. Наставник как учитель. Он помогает адаптироваться и освоить специальность, при этом находит индивидуальный подход к каждому, кто только пришёл. Это тяжёлая работа, которую можно выделить вообще в отдельную профессию. Воспитать самих наставников в большом количестве непросто. Так что мы будем это развивать».

# Лучшие в профессии

ПОДВЕЛИ ИТОГИ КОНКУРСОВ СРЕДИ ТЕХ, КТО РУКОВОДИТ ДВИЖЕНИЕМ НА ЛИНИИ,  
И ТЕХ, КТО СЛЕДИТ ЗА ПОЖАРНОЙ БЕЗОПАСНОСТЬЮ



2 Алексей Селютин

3 Руслан Эрикайкин

1 Екатерина Егорова

## ПОЕЗДНОЙ ДИСПЕТЧЕР

19 июня в Едином диспетчерском центре выбрали лучшего из специалистов, на которых лежит главная ответственность за соблюдение графика движения поездов. В разных ситуациях они оперативно принимают решения и отдают команды остальным участникам движения. В финале, после отборочного тура, встретились семь конкурсантов.

Претендентов на победу сначала ждал теоретический тест. На решение 20 вопросов дали полчаса. Но опытные диспетчеры справились гораздо быстрее. После приступили к практике. Каждому выдали график движения и схему линии. Это важные инструменты работы диспетчера. Используя их, конкурсанты должны были действовать в предложенных сложных обстоятельствах: неисправен светофор, обнаружен неизвестный предмет, в вагоне начались роды и других. Главное – быстро принять решения и четко отдать команды, чтобы наладить движение.

Всем финалистам вручили памятные подарки от профсоюза Службы движения. Победителя наградили знаком «Лучший поездной диспетчер – 2024». Тройку призеров ждут премии: 70, 50 и 30 тыс. рублей.

## О ПОБЕДИТЕЛЕ

Екатерина Егорова – поездной диспетчер Таганско-Краснопресненской линии. В метро трудятся её родители. Екатерина решила пойти по их стопам после историй, которые слушала в детстве. Дело оказалось по душе. А ещё лучший поездной диспетчер любит походы, активный отдых и печь торты.

«Было сложно и волнительно. Рада, что удалось занять первое место. Горжусь и надеюсь, что в дальнейшем докажу, что это заслуженный успех. На мой взгляд, самое важное качество поездного диспетчера – это способность сохранять холодную голову в любых ситуациях».

## СПЕЦИАЛИСТ ПО ПОЖАРНОЙ ПРОФИЛАКТИКЕ

28 июня в санаторно-оздоровительном комплексе «Лесной» выбрали лучшего специалиста по пожарной профилактике. В отборочном этапе соревновались более 150 сотрудников, из них только семь пробивались в финал. Заключительный тур состоял из двух заданий. Сначала участники прошли тест из 25 вопросов. Потом вытягивали билеты с заданиями, на которые ответить нужно было уже устно и стоя перед жюри. Рассказывали о хранении огнетушителей, специфике предотвращения возгораний и соблюдении правил.

Всем финалистам вручили сертификаты об участии в конкурсе. Тройка призеров получит премии: 70, 50 и 30 тыс. рублей.

## О ПОБЕДИТЕЛЕ

Николай Пономарченко в метрополитене работает девять лет. В прошлом году он уже становился лучшим среди инструкторов по противопожарной профилактике. В свободное от работы время Николай увлекается хоккеем, следит за командой «Химик» из своего города Воскресенска.

«Эмоции захлёстывали, было очень волнительно. Задания выполнимые, попадались и сложные, и лёгкие. Надеюсь, что смогу выиграть и подтвердить чемпионский статус в профессии», – рассказал о своих впечатлениях от конкурса победитель.



2 Константин Марченко

3 Всеволод Тимченко

1 Николай Пономарченко

# Депо имени Апакова – 115 лет

ОДИН ИЗ СТАРЕЙШИХ ДЕЙСТВУЮЩИХ  
ТРАМВАЙНЫХ ПАРКОВ СТРАНЫ  
4 АВГУСТА ОТМЕЧАЕТ ЮБИЛЕЙ

Депо открыли в 1909 году как Замоскворецкий трамвайный парк, а в 1923 году ему присвоили имя вагоновожатого и революционера Петра Лукича Апакова.

«Наше депо было основным трамвайным парком Москвы и всегда работало на перспективу. Именно здесь испытывали новые типы подвижного состава. Отсюда, например, по столице поехали знаменитые вагоны МТВ-82», – отмечает Андрей Маракаткин, начальник депо.



Андрей Маракаткин, начальник трамвайного депо им. П. Л. Апакова

## РЕКОНСТРУКЦИЯ

Сейчас в славной истории депо важная пауза. На Шаболовке идёт реконструкция. По её итогам здесь откроется новый отстойно-ремонтный корпус с круговым движением трамваев, который будет соответствовать актуальным требованиям обслуживания подвижного состава.

Главное здание депо, построенное по проекту знаменитого инженера и архитектора Владимира Шухова, удалось сохранить. Недалеко стоит ещё одна его работа – металлическая радио- и телебашня, признанная памятником архитектуры советского рационализма.

Пока идут строительные работы, сотрудники и составы базируются на площадке Трамвайно-ремонтного завода, что на улице Волочаевской.

## 40 ЛЕТ В ПРОФЕССИИ

Адиб Сабиров – водитель трамвая со стажем более 40 лет. Любовь к вагонам у него с детства, техникой он управлял уже в 11 лет. Конечно, тайком – показывал девочкам своё мастерство. В депо в родной Уфе его все знали как фаната трамваев.

Адиб жил рядом с разворотным кольцом. Когда шёл с мамой в детский сад, просил остановиться – посмотреть и проводить трамваи. Признаётся, что даже убежал от воспитателей, чтобы посидеть на развороте и полюбоваться техникой.

«В школе в сочинениях всегда писал, что буду водителем трамвая. Работу свою люблю и не представляю, как буду с ней прощаться. Когда-нибудь время придёт. Но пока хочу ещё потрудиться», – поделился Адиб Сабиров, водитель трамвая на маршруте №9.

Ещё одно большое увлечение мужчины – история. Знает многое о ретросоставах. К примеру, Кировский трамвайный моторный вагон, выпустили на Усть-Катавском вагоностроительном заводе больше 70 лет назад. «Это двухосный высокопольный вагон. После войны возникла потребность в эконо-



Замоскворецкий трамвайный парк после открытия

мичном, надёжном и простом трамвае. Так в 1947 году начали производство этого вагона и выпускали его до начала 60-х. Наш раритетный экземпляр теперь участвует в парадах», – рассказал Адиб.

Депо им. Апакова – активный участник парадов ретротехники. Кроме КТМ, к мероприятиям здесь готовят исторические вагоны «Татра-Т2», «Татра-Т3», МТВ-82.



Адиб Сабиров, водитель трамвая с 40-летним стажем



Трамвайный вагон «Татра-Т3»



Наталья Грашина, мастер производственного обучения

## ДЕПО СЕЙЧАС

Депо обслуживает четыре маршрута: №3, 9, 32 и 38. По ним ходят оранжево-синие трамваи 71-623, они же КТМ-23.

Здесь трудятся около 250 человек, их называют «апаковцы». Больше всего водителей. А ещё есть те, кто следит за состоянием подвижного состава. Это трамвайное депо ремонтирует транспорт своими силами и ресурсами.

«Мы содержим вагоны в очень хорошем техническом состоянии и стремимся к тому, чтобы пассажиры получили в том числе эстетическое удовольствие от поездки. Людям должно быть приятно входить в салон нашего трамвая, поэтому много внимания мы уделяем кузовному ремонту», – говорит Андрей Маракаткин.

Ещё в Апакова с большим вниманием и заботой занимаются подготовкой новых водителей. Мастер производственного обучения Наталья Грашина больше 25 лет в профессии. Когда жила в Туле, часто заходила на работу к тёте – водителю трамвая. Говорит, нравилось кататься. Девушка отучилась в педагогическом колледже, но любовь к рельсам перетянула – Наталья пошла за детской мечтой. В 2005 году переехала с семьёй в Москву и стала «апаковцем». Последние три года она занимается обучением «новобранцев».

«По линии, конечно, скучаю, но передавать свой опыт тоже интересно. Самое важное для будущих коллег – уметь видеть опасность и притормаживать, вовремя снижать скорость», – говорит Наталья.

Екатерина ХАРИНА

6

июль  
7 (159) 2024

# Серьёзное образование

ПОБЫВАЛИ В УЧЕБНОМ ЦЕНТРЕ СЛУЖБЫ БЕЗОПАСНОСТИ МОСМЕТРО И УЗНАЛИ, КОГО ОНИ ГОТОВЯТ ДЛЯ РАБОТЫ В МОСКОВСКОМ ТРАНСПОРТЕ

В

Г  
О  
С  
Т  
Я  
Х

Занятие по дисциплине «Проход в тоннели, на наземные и эстакадные участки, деповские и парковые пути» проводят с использованием макета собственной разработки

## В ЦИФРАХ

**33 150** человек прошли обучение в УЦ СБ  
**75** работников в штате, из них **27** – педагоги I категории, в их числе **1** доктор юридических наук и **2** кандидата военных наук

Год назад большую часть сотрудников Службы безопасности мосметро перевели в АНО «Ведомственная охрана Правительства Москвы». На профессиональное обучение и переподготовку наших бывших коллег по-прежнему направляют в Учебный центр СБ, который базируется в электродепо «Братеево». Как отдельное структурное подразделение мосметро центр существует с 2018 года.

«Для нас ничего особо не поменялось. Как и раньше, получаем заявки от Службы кадрового сервиса мосметро и готовим учебный график на год. На сегодняшний день у нас 40 учебных программ для разных специальностей. Готовим сотрудников для железнодорожного транспорта, автовокзалов и речного судоходства, – рассказывает руководитель центра Нариман Акманов. – Самое сложное обучение – для руководителей подразделений, так как им нужно разобраться в законодательстве. А самая простая программа – для начинающих инспекторов Подразделения транспортной безопасности (ПТБ), им главное – уметь работать с приборами. Город развивается, метро растёт, и хорошие специалисты очень

Руководитель Учебного центра СБ мосметро  
Нариман Акманов



Учащимся показывают работу каждого прибора, с которым предстоит работать на станции метро



востребованы. С учётом открытия новых станций нас запрашивают в год обучить для метро 1 500 инспекторов. И если в прошлом году всего для Московского транспорта мы подготовили 6 397 работников, то в этом году планируем 7 400. Таким образом, необходимо увеличивать пропускную способность Учебного центра, а это возможно, если нам выделят больше места на базе депо или мы переедем в собственное здание. Ищем такую возможность».

Теорию транспортной безопасности проходят в пяти классах, похожих на школьные – парты, стулья, компьютеры, доска, видеопроектор с экраном. В отдельном большом зале отрабатывают навыки использования технических средств. Опытный преподаватель Евгений Волжан проводит для нас экскурсию по аудиториям и показывает самое интересное. Здесь есть все те приборы, которыми пользуются инспекторы для досмотра на станциях: газоанализаторы «Кербер-Т» и «М-Ион», ручной металлодетектор и стационарная арка Smart Scan, рентгенотелевизионные комплексы «Инспектор» и «Калан-2М» для проверки багажа и другие. Курс радиационной безопасности студенты также проходят с использованием реального оборудования. В коридорах на третьем этаже разместили экземпляры крупногабаритной спецтехники: взрывозащитный контейнер «ЭТЦ ЗК», комплекс «Бриз» для подавления радиоуправляемых взрывных устройств и другие. Всего в центре восемь учебных точек плюс «музей» – кабинет, где в витринах выставлены образцы и муляжи запрещённых к провозу в метро предметов: огнестрельное и пневматическое оружие, гильзы, гранаты, колюще-режущие предметы, арбалет, газовые баллончики и т.д. Коллекцию собирали силами преподавателей. Студентам здесь интересно. Обывателям, как мы, тоже – полезные знания.

«Обычно в группе 25–30 человек. В процессе человек пять понимают, что ошиблись с выбором профессии, остальные слушатели, дошедшие до диплома, уже сразу после обучения готовы выйти на дежурство, – рассказывает начальник учебно-методического отдела УЦ СБ Роман Аретин. – Научно-исследовательскую работу мы не ведём, больше нацелены на практику. Все наши преподаватели – люди в погонах, бывшие старшие офицеры, командиры и учителя своих подчинённых. Все с высшим образованием и прошли дополнительную переподготовку по педагогике. Плюс имеют большой опыт работы в мосметро. Как лицензированное учреждение дополнительного образования внутри метро мы вправе определять и утверждать учебные программы самостоятельно. Последние изменения внесли вслед за сменой нормативно-правовых актов по транспортной безопасности в 2023 году. Также в прошлом году обновили организационно-штатное расписание и немного реструктурировали Учебный центр: теперь у нас три отдела – учебный, организационный, по подготовке к аттестации – и административно-хозяйственный участок».

Безопасность – одно из ключевых требований к современному столичному транспорту. Поэтому лучшие профессионалы отрасли остаются друг с другом на связи, обмениваются опытом. Посмотреть на работу наших эсбэшников в «Братеево» приезжают коллеги из МВД, Росгвардии и аэропорта Шереметьево. А ещё на профориентационных экскурсиях для учеников московской школы №2087 преподаватели учебного центра СБ мосметро каждую неделю проводят урок по предмету «Транспортная безопасность». Мотивируют ребят выбрать серьёзную профессию.

Полина КОВАЛЕНКО

# Как запустить свой стартап на транспорте

О ТОМ, КТО И КАК ПОМОГАЕТ МОЛОДЫМ КОМАНДАМ РЕАЛИЗОВАТЬ ПРОЕКТЫ В СФЕРЕ ТРАНСПОРТА И НОВЫХ УСЛУГ, РАССКАЗАЛ ГЕНЕРАЛЬНЫЙ ДИРЕКТОР ФОНДА «ТРАНСПОРТНЫЕ ИННОВАЦИИ МОСКВЫ» ИВАН ЮНИН

К  
О  
М  
А  
Н  
Д  
А  
Т  
Р  
А  
Н  
С  
П  
О  
Р  
Т  
А

## Как появился фонд?

Молодым предпринимателям бывает непросто разобраться в структуре подразделений Дептранса Москвы. Часто предложения приходят в неподходящие отделы, и уровень проектов на рынке не всегда соответствует потребностям конечных стейкхолдеров. Чтобы упростить системный поиск и оценку проектов, по решению Мэра Москвы был создан наш фонд. Он работает по принципу «единого окна» и объединяет активности по поиску проектов на внешнем рынке и внутренних инноваций. Мы ищем и оцениваем новые решения, содействуем в пилотировании и финансировании отдельных инициатив.

## Можно прийти с любой идеей, подходящей для транспорта?

Для рассмотрения мы принимаем проекты, которые находятся на стадии, когда их можно протестировать. Это может быть уровень прототипа или MVP (minimum viable product – минимально жизнеспособный продукт). Идеи с внешнего рынка не рассматриваем, так как их слишком много, и зачастую авторы не понимают, как их реализовать.

## Сколько заявок приходит в год?

В 2022–2023 годах было более тысячи стартапов. Сейчас их количество уменьшилось, так как мы уже основательно исследовали рынок. Ведь стартапы в России не появляются сотнями каждый месяц. Сейчас мы не только ищем новые команды, но и возвращаемся к тем, с кем уже работали. Многие из них перестраивают свои бизнес-модели и приходят к нам снова.

## Назовите стартап, который вы развиваете прямо сейчас.

Мы развиваем робот-повар «Блиндозер», который печет блины для пассажиров метро и участвует в различных городских выставках. Решение создано российским инженером и не имеет аналогов в мире. «Блиндозер» отличается от вендинговых аппаратов тем, что готовит еду сам. Это сложная технология с другой экономикой. На текущий момент собрано 13 таких аппаратов, и за прошлый год они приготовили более 80 тысяч блинов для пассажиров. Видя высокий спрос, планируем значительно увеличить количество аппаратов.

## Сколько времени ушло на запуск этого стартапа?

Проект имеет долгую историю: за год работы мы собрали 13 аппаратов. Хотя это немного, мы усовершенствовали технологию, разработали документацию и подготовили проект к масштабированию. Мы заинтересованы в решениях в сфере food-tech и намерены развивать это направление.

## Но это не совсем про транспорт?

Обеспечение питания пассажиров – важный аспект работы транспортного комплекса. Мы можем легко масштабировать эти услуги на другие городские объекты. Проекты в сфере сопутствующей инфраструктуры приносят значительную пользу и обладают большим потенциалом для выхода на внешние рынки.

## Сможете привести пример стартапа, связанного с метрополитеном?

Портфельная компания «Метролайт» занимается производством оборудования для освещения тоннелей и уже поставляет продукцию на пять линий метрополитена. Эти светильники, разработанные в России, полностью соответствуют техническим требованиям московского метро.

## В каких ещё направлениях вы развиваетесь сейчас?

Подсвечу два направления. Первое – сервисы для пассажиров, такие как шеринг зонтиков. Если вас застал дождь, можно взять зонт на ближайшей станции метро и вернуть его на следующий день. Красные аппа-



У Ивана Юнина большой опыт работы в IT-компаниях: telecom-express, kokoc.com, Yandex и Mail.ru Group, руководил крупнейшим автомобильным медиа auto.mail.ru, занимался трекингом стартапов в Фонде развития интернет-инициатив (ФРИИ). Сегодня возглавляет Фонд ТИМ, который ищет и помогает внедрять перспективные технологичные решения в сфере транспорта

раты с черными зонтиками появились в метро 10 июля благодаря поддержке коллег из Московского транспорта и группы Технопарк (РОСНАНО).

Второе направление – электроразрядная инфраструктура для автомобилей: зарядные станции, системы управления и различные виды подзарядки.

## Как вы видите развитие транспорта в Москве через 10 лет?

Стратегия развития Московского транспорта публична. Основные приоритеты – снижение выбросов CO<sub>2</sub> и увеличение доли электрического транспорта. Вектор развития также направлен на беспилотный транспорт: недавно в Кунцево открылся Центр перспективных разработок Московского транспорта. Моё мнение – человеку не нужно управлять транспортом, особенно в стандартных ситуациях. Технология VtoX позволяет каждому участнику дорожного движения обмениваться данными, минимизируя риск ДТП. В системе интегрированы светофоры, знаки, переходы, что исключает человеческую ошибку. В 2019 году в Англии я ездил на беспилотном автомобиле, и инженеры подтвердили, что 93% аварий происходят по вине человека. Исключения, такие как технические поломки, можно предупреждать плановым обслуживанием. Также ожидается революция в оплате проезда с использованием сервисов FaceID.

## Какое перспективное направление наиболее интересно вам?

Я верю в интеграцию водородно-топливных элементов в транспорт как новых экологических источников энергии. Эти технологии могут значительно

снизить вредные выбросы и улучшить экологическую обстановку. Водородные элементы обладают огромным потенциалом для развития устойчивого транспорта будущего.

## В метро при вашей поддержке проходит конкурс «Цифровой инноватор». Было два сезона. Есть польза?

«Цифровой инноватор» превращает идею в пред-прототип. Организаторы проводят обучение, где конкурсанты изучают существующие решения, выявляют их минусы и оценивают, как улучшить показатели без нарушения текущих процессов. Они также анализируют применимость проекта, необходимые ресурсы и экономический и социальный эффекты. На последнем конкурсе победила идея создания центра прототипирования деталей для Транспортного комплекса, включающая библиотеку 3D моделей и печать нужных деталей по мере необходимости. Это отличная инициатива с адекватными затратами, решающая реальные проблемы эксплуатации.

## ТИМ В ЦИФРАХ

1500+

стартапов в воронке

100+

запущенных пилотов

50+

компаний  
в инвестиционном  
фокусе

Иван МАКАРОВ

# «Моя семья – мой профсоюз»

ПУБЛИКУЕМ РИСУНКИ ПОБЕДИТЕЛЕЙ И ИМЕНА ПРИЗЁРОВ ДЕТСКОГО КОНКУРСА

С мая по июнь в рамках программы «Время молодых. Детство» на платформе «проекты-роспрофжел.рф» проходил конкурс рисунков. Он состоял из нескольких этапов: приём работ, мастер-класс по изобразительному искусству, оценка рисунков комиссиями и онлайн-голосование болельщиков. В конкурсе приняли участие дети работников Московского метрополитена, железных дорог России и ребята из Новороссии. Всего подано 1 838 конкурсных работ, из них 58 – от метрополитеновцев.

В состав конкурсной комиссии в метрополитене вошли: председатели ППО Татьяна Левтер (ДИТС), Ольга Никитина (Служба движения), Надежда Хренова (э/д «Варшавское»), председатель Совета молодёжи Ирина Рядченко и заместитель председателя ДОРПРОФЖЕЛ Надежда Сидорова. Профсоюзная организация отметит наградами победителей, призёров и участников. Кроме того, РОСПРОФЖЕЛ планирует напечатать лучшие рисунки на подарочных открытках к общегосударственным праздникам и памятным датам.

## ДЕНЬ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИКА 7–13 ЛЕТ



- 1 **Елизавета Лопина**, э/д «Планерное»
- 2 **Варвара Алексеева**, э/д «Планерное»
- 3 **Александра Алексеева**, э/д «Планерное»

## ДЕНЬ ПОБЕДЫ 7–13 ЛЕТ



- 1 **Вероника Быковская**, ДСМ
- 2 **Никита Истомин**, Эскалаторная служба
- 3 **Варвара Гусева**, ДСМ

## НОВЫЙ ГОД И РОЖДЕСТВО 7–13 ЛЕТ



- 1 **Ульяна Гнеушева**, Служба сбора доходов
- 2 **Валентина Грачёва**, Управление
- 3 **Елизавета Лопина**, э/д «Планерное»

## МЕЖДУНАРОДНЫЙ ЖЕНСКИЙ ДЕНЬ 7–13 ЛЕТ



- 1 **Надежда Рожковская**, Служба электроснабжения
- 2 **Валентина Грачёва**, Управление
- 3 **Марьяна Гнеушева**, Служба сбора доходов

## 14–18 ЛЕТ



- 1 **Анастасия Цыганова**, Корпоративный университет
- 2 **Михаил Коротков**, Служба пассажирских сервисов

## 120-ЛЕТИЕ РОСПРОФЖЕЛ 7–13 ЛЕТ



- 1 **Елизавета Лопина**, э/д «Планерное»
- 2 **Всеволод Кашин**, Управление
- 3 **Ульяна Дунаева**, Служба пути

## ДЕНЬ ЗАЩИТНИКА ОТЕЧЕСТВА 7–13 ЛЕТ



- 1 **Надежда Рожковская**, Служба электроснабжения
- 2 **Маргарита Рощупкина**, э/д «Планерное»
- 3 **Дарина Пономарёва**, Служба электроснабжения

## ПРИЗ ЗРИТЕЛЬСКИХ СИМПАТИЙ

- Михаил Коротков**, Служба пассажирских сервисов  
**Максим Алексеев**, э/д «Планерное»  
**Елизавета Лопина**, э/д «Планерное»  
**Диана Лопина**, э/д «Планерное»  
**Надежда Рожковская**, Служба электроснабжения  
**Тимофей Яшин**, Служба электроснабжения

# История одного изобретения

50 ЛЕТ НАЗАД В МЕТРОПОЛИТЕНЕ ПОЯВИЛАСЬ УНИКАЛЬНАЯ СНЕГОУБОРОЧНАЯ МАШИНА. ИДЕЮ ЕЁ СОЗДАНИЯ ПОДАЛ МИХАИЛ ГАВРИЧЕВ, КОТОРОМУ В АВГУСТЕ ИСПОЛНЯЕТСЯ 90 ЛЕТ

В  
е  
т  
е  
р  
а  
н  
ы  
М  
е  
т  
р  
о



Михаил Васильевич Гавричев. Узник концлагеря. Кавалер ордена Трудового Красного Знамени. Стаж – 59 лет. Работал на заводе по ремонту электроподвижного состава в электродепо «Красная Пресня», в Службе пути, Службе движения, на партийных и профсоюзных должностях, преподавал в Учебно-производственном центре. Автор нескольких изобретений и больше полусотни рацпредложений. В № 142 газеты «Моё метро» мы описали историю его жизни, а к юбилею попросили подробно рассказать, как появилась и воплотилась одна из его идей.

В июне 1971 года меня назначили начальником отдела механизации Службы пути. Я составил перечень первоочередных задач в новой должности. Одним из самых сложных и трудоёмких в этом списке был вопрос об улучшении процесса уборки снега с парковых путей депо. Я погрузился в эту тему, хотя шло лето.

Я не раз видел, как в депо счищают снег совковыми лопатами и грузят на платформы, чтобы вывезти за территорию. Иногда в ход шли роторные машины. Я заинтересовался ими, и возникла идея создать такой вагон, который бы забирал снег с путей на себя и мог вывезти, по моим прикидкам, около 40 кубометров. С этим я обратился к коллеге из Управления Владимиру Васильевичу Малееву, и мы вместе начали продвигать идею.

Сегодня эта техника зовется СММ – снегоуборочная машина метрополитена. Но это не совсем верно. Должно быть ССММ. В названии потерялась важная характеристика – самоходная. Изначально мне предложили пойти по простому пути – приспособить для расчистки путей мотовоз, но я категорически настаивал: машина должна быть самоходной. Я видел её как специальный вагон, который наилучшим образом приспособлен для своей цели. В итоге руководство согласилось, мы с Малеевым разработали техническое задание, и оно попало на стол заместителя министра Министерства транспортного строительства. Он попросил неделю-две на размышление. Мы с нетерпением ждали решения.

Ответ пришел положительный. И сразу возник новый вопрос: где собирать образец? У метрополитена таких

возможностей нет. Есть подходящий завод в Энгельсе, где делают спецтехнику для железных дорог, но возьмутся ли они? Замминистра обнадежил: «Поручим!»

Всё закрутилось-завертелось! Из ПКБ Главстроймеханизации прислали опытного конструктора. Он собрал рабочую группу. Я, как инициатор идеи, часто включался в их процесс. Когда проект был готов и настала пора ехать на завод, это дело поручили мне. Замминистра написал сопроводительное письмо с просьбой внимательно рассмотреть документацию, которую представит начальник отдела механизации Московского метрополитена, пропустив слова «Служба пути» – для веса.

Я приехал в Энгельс в разгар лета. Жара стояла страшная. Меня встретило руководство, позвали конструкторский отдел. Все в лёгких футболках, сандалиях, а я в чёрном костюме, белой рубашке, мокрый от духоты и ответственности. Мой доклад внимательно выслушали и говорят: «Да, Михаил Васильевич, ловко вы нас обули с этой своей снегоуборочной машиной. У нас же шаблоны заготовлены под совсем иные габариты вагонов, чем в метро». «И что тут такого, – ответил я, – столько грамотных конструкторов в деле, найдётся решение». Весь день мы общались, и завод включил наше изобретение в план.

В 1974 году машину собрали и пригнали в метрополитен. Там, на Волге, её не опробовали в снегу, и главное испытание должно было состояться зимой на площадке депо «Северное». Собрались много зрителей. Пришёл наш главный конструктор. Вагон двинулся, стал черпать в себя сугробы и вдруг загудел.



Снегоуборочная машина метрополитена до сих пор в деле. Это доработанный образец – СММ-2, но главные принципы его конструкции те же, что были заложены авторами изобретения в 70-х годах

Оказалось, что путейцы при ремонте оставили старые подкладки, и машина зачерпнула их со снегом. «Капут накопителю», – огорчился конструктор. Вагон забрали на ремонт, а мы удалились искать выход. И нашли: подняли забирающие снег элементы на оптимальную высоту – достаточную для очистки, но без риска зачерпнуть лишнее.

Дальнейшие испытания проходили в депо «Фили». Машина показала себя хорошо. Я к тому времени перешёл

на общественную работу и отдалился от производственных дел. Но через время неожиданно получил приглашение презентовать наше изобретение перед комиссией, приехавшей с Выставки достижений народного хозяйства. За участие в разработке документации, изготовлении и испытании снегоуборочной машины метрополитена Главный комитет ВДНХ наградил меня двумя медалями и Знаком «Изобретатель СССР».

Ольга ПОСАДСКАЯ

# Спортивные хроники

В ИЮЛЕ НАШИ ЛЮДИ ОДОЛЕЛИ РАССТОЯНИЕ ОТ МОСКВЫ ДО ВЛАДИВОСТОКА, ВЗЯЛИ МЕДАЛИ КОРПОРАТИВНЫХ ЛИГ И ПОКАЗАЛИ СВОЮ СИЛУ ВСЕМУ МИРУ

## КОРПОРАТИВНАЯ ЛИГА БАСКЕТБОЛА

В этом сезоне сборная мосметро стартовала в новом турнире – чемпионате Корпоративной лиги баскетбола. Ребята действовали уверенно. Пять побед подряд гарантировали им первое место в группе. В полуфинале обыграли МКБ и вышли в финал против команды АСТ. В первой игре обошли соперника и создали себе приличный задел перед повторной встречей, где стали чемпионами лиги.

## ЛИГА ЧЕМПИОНОВ БИЗНЕСА: НАСТОЛЬНЫЙ ТЕННИС

С начала апреля наши теннисисты провели 10 туров в лиге с командами ГК МТС, Сбер ЦА и Мособлгаз. В борьбе за призовые места соперниками стали команды Игл Технолоджиз и Газпром энергохолдинг. В командном зачёте мосметро заняло 3-е место, в парном – 4-е и 6-е, в личном – Андрей Пугачёв из Службы сигнализации, централизации и блокировки завоевал серебро.

Спортсмены из мосметро – победители Корпоративной лиги баскетбола



Наши теннисисты с наградами ЛЧБ

## ЛИГА ЧЕМПИОНОВ БИЗНЕСА: ЖЕНСКИЙ ВОЛЕЙБОЛ

Наши спортсменки попали в самую сильную группу с командами Газпромбанка, VK и Pridex и завоевали серебро. «Жаль, что даже две победы подряд не вывели нас на 1-е место. Планируем показать характер в новом

сезоне, – говорит капитан команды Надежда Максимова из Службы пассажирских сервисов. – Мы замотивированы на лучший результат. О наших выступлениях стали писать в соцсетях и даже в лифтах инженерных зданий. На турниры начали приезжать болельщики».



Волейболистки мосметро с медалями ЛЧБ

## СПАРТАКИАДА «КОМУС»

В «Лужниках» наши коллеги соревновались в межкорпоративной спартакиаде «Комус». Конкуренция в этом году была нешуточной – более двух тысяч спортсменов со всей страны. В общекомандном зачёте Московский метрополитен занял 2-е место. В личном медали взяли Михаил Курутин из Службы электроснабжения и Светлана Тазетдинова из Управления. Михаил выступал в армрестлинге, а Светлана – в прыжках в длину. В футболе и волейболе – уверенные победы, у баскетболистов 3x3 – серебро. Удивили наши болельщики. В зрительском конкурсе фан-сектор мосметро занял 2-е место.

## БАЙКАЛО-АМУРСКИЙ ОНЛАЙН-МАРАФОН

Целый месяц наши коллеги выкладывались в онлайн-соревновании для бегунов и велосипедистов, посвящённом юбилею начала строительства БАМа. Набранными километрами дважды покрыли расстояние от Москвы до Владивостока и заняли второе место среди 350 коллективов.

## КУБОК МИРА ПО ПАУЭРЛИФТИНГУ ИРС/ИРС-А

Любители силовых видов спорта из метрополитена под руководством Сергея Нефёдова победили в чемпионате, где были представлены Россия, Индия, Афганистан, Азербайджан, Белоруссия, Монголия и Армения. Мировые ребята! Гордимся их силой.

SPORT\_MOSMETRO

8 (495) 185 78 80

ФОТО С СОРЕВНОВАНИЙ

MOE\_METRO

Спорт в мосметро курирует  
ДОРПРОФЖЕЛ  
и Центр развития имиджа  
работодателя  
и социальных программ



Михаил Курутин бьётся за золото

# Вокруг «Лесного»

ПРОДОЛЖАЕМ ПОСЕЩАТЬ ИНТЕРЕСНЫЕ МЕСТА РЯДОМ С РАБОТОЙ. ГИД ПЯТЫЙ: ОКРЕСТНОСТИ САНАТОРНО-ОЗДОРОВИТЕЛЬНОГО КОМПЛЕКСА МОСМЕТРО

11

июль  
7 (159) 2024

ПЕРЕДЕЛКИНО  18 км

Городок писателей



С 1930-х годов в посёлке стали строить дачи литераторам за государственный счёт. Сегодня в отреставрированном Доме творчества открыты публичные пространства для мероприятий, работает библиотека, где можно найти уникальные книги с автографами известных писателей. В разные годы в Перedelкинke жили Корней Чуковский, Борис Пастернак, Евгений Евтушенко, Булат Окуджава, Роберт Рождественский, Белла Ахмадулина и другие. Можно посетить дома-музеи и могилы звёзд на местном некрополе.

Патриаршее подворье




В 1952 году бывшую усадьбу Кольчёвых правительство страны передало для обустройства при ней резиденции Патриарха Московского и всея Руси. Современным символом подворья стал яркий Собор во имя святого благоверного князя Игоря Черниговского и Киевского, освящённый в 2012 году. Вместе с ним к храмовому комплексу относятся Храм Преображения Господня, Храм Воскресения Христова при Перedelкинском кладбище и крестильный храм Пророка Предтечи Иоанна.

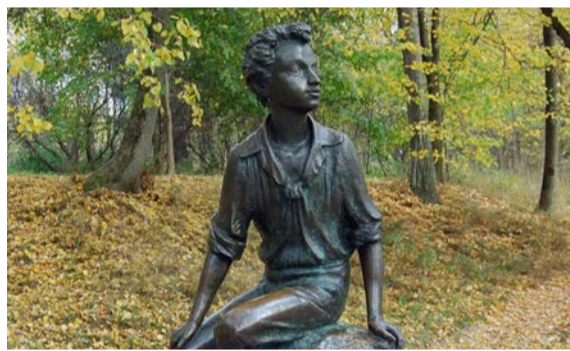
Г  
И  
Д


ДЕРЕВНЯ ДУНИНО



 30 км Уникальный культурный ландшафт Дунино-ского природно-археологического комплекса даёт представление о культуре Древней Руси и эпохи Средневековья. Также здесь сохранились свидетельства обороны Москвы 1941 года – окопы, земляные ходы, стрелковые ячейки, пулемётные гнёзда. На средства местных жителей построили храм-часовню Архангела Михаила – мемориал в честь погибших земляков. Рядом с часовней работает военный музей под открытым небом, а на местном кладбище есть могила неизвестному солдату.


МУЗЕЙ-ЗАПОВЕДНИК А.С. ПУШКИНА  
ВЯЗЁМЫ-ЗАХАРОВО



 15 км Здесь, в имении бабушки Марии Алексеевны Ганнибал, прошло детство Александра Сергеевича. Сюда же поэт возвращался в трудные периоды своей жизни. На территории двух усадеб располагается красивый дворцовый ансамбль XVI–XIX веков с церковью Преображения, парками и прудами. В разное время эти исторические места посещали Борис Годунов, Петр I, Михаил Кулузов, Наполеон, Николай Гоголь, Лев Толстой, Анна Ахматова. Сходите и вы. Можно просто погулять или посетить экскурсию, выставку, концерт.


УСАДЬБА ОСОРГИНО



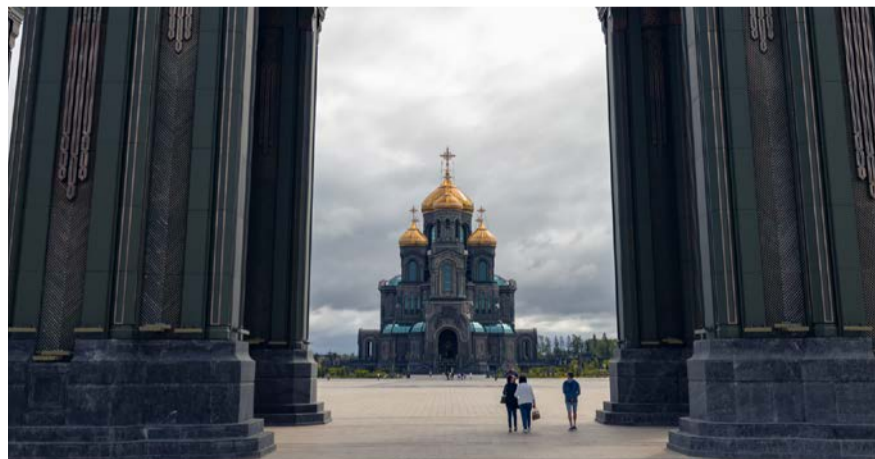
 3 км Впервые деревня упоминается в документах 1713 года как «сельцо Никольское, что прежнее было Осорьино». В 1890 году здесь жили 98 человек, а местная усадьба принадлежала обрусевшему французскому предпринимателю Александру Катюру. В начале 2000-х заброшенное имение перестроил новый владелец. На территории остались погребя и оранжереи, особняк покрасили в сиреневый цвет. На частное владение можно полюбоваться через забор. И прогуляться – рядом шикарный лес, живописная река Ликова и каскад прудов.


САВВИНСКО-СТОРОЖЕВОЙ МУЖСКОЙ МОНАСТЫРЬ



 30 км Обитель в Звенигороде основана в 1398 году монахом Саввой, учеником преподобного Сергия Радонежского. С этого холма вели наблюдение за приближением к московским землям врагов со стороны западных государств. В монастыре молились цари Иван Грозный и Алексей Михайлович, отец Петра I. В прошлом веке архитектурный комплекс отреставрировали. Здесь снимали эпизоды культовых кинофильмов «Бег» и «Солярис». Поднявшись на колокольню открывается потрясающая панорама. Если поедете, не забудьте отведать легендарный монастырский квас на изюме.

ПАРК «ПАТРИОТ»



 34 км Огромный комплекс, в котором представлена техника всех видов войск, в том числе экспериментальные экземпляры. На территории в 5,5 тысяч гектаров работают: танковый музей, партизанская деревня, конно-спортивный комплекс, студия военных художников, храм Георгия Победоносца, зона реконструкции исторических событий, главный храм Вооружённых сил РФ, музей Великой Отечественной войны «Дорога памяти», конгрессно-выставочный центр и другие площадки. В парке проводят экскурсии и мероприятия.

# Не в армии, но на службе

К  
с  
в  
е  
д  
е  
н  
и  
ю

## РАССКАЗЫВАЕМ, КАК ПО ЗВЁЗДАМ И ПОЛОСКАМ ОПРЕДЕЛИТЬ МЕСТО РАБОТНИКА В ДОЛЖНОСТНОЙ ИЕРАРХИИ

Большинство метрополитеновцев носят форму, а к ней – погоны, которые у нас официально называются наплечными знаками различия. Они бывают разных расцветок: для кителей и курток – синие, для повседневных рубашек – голубые, для парадных – белые. По ним можно узнать, к какой должностной категории принадлежит работник. Всё строго и чётко, как в армии.



### Средний состав

К лычке добавляются звезды в серебристом оформлении. Это уровень младших офицеров. Одну звезду носят, к примеру, машинисты электропоезда без класса или 3-го класса, операторы диспетчерской службы Единого диспетчерского центра (ЕДЦ) или водители трамвая.



Две звезды – у дежурных разного функционала: станционного поста централизации, по обслуживанию пассажиров, а также у машинистов электропоезда 2-го класса и ещё ряда специалистов.



### Рядовой состав

Знаки без элементов носят, к примеру, машинисты эскалаторов или операторы диспетчерского участка Службы движения. Эту категорию работников можно сравнить с солдатами и матросами.



### Младший состав

Знак с лычкой положен дежурным по приёму и отправлению поездов, помощникам машинистов электропоезда, операторам при дежурном станционного поста централизации. Они как сержанты и старшины в армии.



Три звезды можно увидеть у работников многих должностей. Они положены, к примеру, машинистам электропоезда 1-го класса, инструкторам по подготовке рабочих профессий, мастерам производственного обучения, дежурным по депо, диспетчерам и инспекторам разных подразделений. А ещё их носят вокалисты Академического хора метрополитена.



Список «четырёхзвёздных» профессий тоже велик. В частности, в нём машинисты-инструкторы и водители-инструкторы, старшие мастера околотков и дистанций, начальники групп подстанций, старшие диспетчеры и инспекторы разных подразделений, инженеры-технологи.



### Старший состав

Следующая ступень и две лычки. Эту категорию условно можно назвать старшим офицерским составом. Одна звезда – уровень заместителей начальников станций, автовокзалов, некоторых руководителей отделов, ряда главных специалистов.



Две звезды к двум лычкам – уровень начальников станций и автовокзалов, начальников отделов и секторов и некоторых их заместителей, инспекторов промышленной безопасности и производственного контроля, главных инженеров дистанций, ряда главных специалистов, старших диспетчеров разных подразделений, заместителей и помощников начальников дистанций.



Три звезды и две лычки – у заместителей начальников депо, руководителей ряда отделов и центров, старших инспекторов промышленной безопасности и производственного контроля, начальников дистанций, заместителей главных диспетчеров разных служб и иных сотрудников подобного уровня.



Четыре звезды к двум лычкам полагаются начальникам самостоятельных отделов в управлении и дирекциях, ряда отделов ЕДЦ и Аппарата главного ревизора, заместителям главных инженеров служб, главным инженерам депо, дежурным по метрополитену, главным диспетчерам диспетчерских участков производственных служб и ещё ряду должностей подобного ранга.



### Высший состав

«Генералы» метрополитена носят звезды в золотом обрамлении на серебристом фоне. Одна – у начальников депо и ряда подразделений, заместителей начальников и главных инженеров большинства служб и Трамвайного управления, ревизоров по безопасности движения поездов.



Две звезды в золотом – это начальники служб, директора дирекций, главный казначей, главный энергетик, заместители главного инженера метрополитена, заместители главного ревизора по безопасности движения поездов, заместители начальника Службы подвижного состава, а также руководители ещё нескольких подразделений и их заместители.



Три звезды в золотом на «погонах» – для заместителей начальника метрополитена, главного инженера и главного бухгалтера.



### Начальник метрополитена

Большая красная звезда в особом обрамлении – такой знак различия носит только один человек в метрополитене.



# Сплотиться и сменить обстановку

ТУРИСТИЧЕСКИЙ СЛЁТ КАК ЛУЧШИЙ СПОСОБ ОТМЕТИТЬ МОЛОДЁЖНЫЙ ПРАЗДНИК

У Дня молодёжи глубокие корни – соответствующий указ был подписан Верховным Президиумом СССР ещё в 1958 году. В конце июня в городах по всему Союзу проходили собрания, слёты и съезды активистов, соревнования молодёжных бригад на фабриках и заводах, спортивные фестивали и конкурсы. Праздник продолжили отмечать и в современной России. По указу президента от 2023 года – в последнюю субботу июня. Так, работники метро до 35 лет отправились в праздничные выходные на туристический слёт. Ребята заселились в палатки, разделились на команды и приступили к прохождению испытаний.

На лесной полосе препятствий победили Мария Шестакова из Управления и Илья Котельников из Дирек-



В подмосковном кемпинге собрались более 80 человек из разных подразделений метрополитена



Лесная полоса препятствий

ции информационно-технологических систем и систем связи. Они были лучшими в беге в экипировке, ходьбе по канатам и прыжках с тарзанкой. В многоборье нужно было за час пройти восемь локаций с заданиями: например, оказать медицинскую помощь, связать узлы, разжечь костёр. Тут победила команда «Пантограф» в составе которой были Анастасия Бельязкова, Виталий Панченко и Расул Микаилов из Трамвайного управления, Карина Чибилеева из Службы электроснабжения, Никита Бучачий из Электромеханической службы и Ксения Буторина из Управления. В индивидуальном

зачёте по спортивному ориентированию лучший результат показали Георгий Биркин из Службы движения и Мария Шестакова из Управления.

После довольно сложных испытаний ребята собрались у костра, пели песни под гитару и танцевали. На церемонии закрытия слёта разыграли среди участников лимитированные карты «Тройка» с логотипом Совета молодёжи и отметили активистов сообщества значками. Специальный приз зрительских симпатий вручили Расулу Микаилову.

«Мы получили много восторженных отзывов от коллег. Рады, что нам удалось сделать эти выходные настолько

активными и атмосферными. Отдельное спасибо руководству Московского метрополитена и ДОРПРОФЖЕЛ. Надеемся, туризм станет ещё одной доброй традицией сообщества. Кстати, наши ребята не только участвовали в слёте в эти дни, но ещё соревновались в квизе «Московские мастера молодёжной столицы» в парке «Ходынское поле». А машинист Иван Субботин провёл квиз «Московский транспорт» на фестивале молодёжи, рассказал собравшимся о своей профессии и ответил на вопросы», – прокомментировала Ирина Рядченко, председатель Совета молодёжи мосметро.

## Всю жизнь этим занимаюсь

ЭЛЕКТРОМОНТЁР ДИТС ЯНА ФЛОРИНСКАЯ СОБИРАЕТ КРЫШКИ, ЗАБОТИТСЯ ОБ ЭКОЛОГИИ И ПРИУЧАЕТ К ЭТОМУ КОЛЛЕГ



В Дирекции информационно-технологических систем и систем связи Яна Флоринская работает год, раньше преподавала йогу

Началось всё с детства, занималась благотворительностью, сама предложила маме отдавать свои игрушки в детский дом. В школе ходила на субботники. Потом появилась возможность собирать отдельно мусор, и я начала. В принципе, всю жизнь этим занимаюсь.

Первое – это осознание того, что мы живём на одной планете и то, что она не мусорная свалка. И нужно серьёзно относиться к разделению мусора. Начать нужно с чего-то самого простого и удобного. Например, собирать крышечки. Выпил из бутылки, сдал крышку на переработку. Сейчас это распространено, удобно. Потом батарейки также начать сдавать.

У меня два чата в телеграм: «Добрые крышечки», «Зелёное метро» и плюс сотрудничаю с «Добро мосметро» – это сообщество, которое ведёт Центр развития имиджа работодателя. В моём офисе, в столовой и в местах общественного пользования я установила контейнеры для сбора крышечек от питьевых продуктов. 26 мая был забег «Метро бежит», мы там тоже собирали крышечки. Представляете, сколько их, когда спортсмены пьют воду. Всё собрали, отвезли.

Вообще, это всё начиналось с личного примера. Все видели, что я, когда ем йогурт, не выбрасываю тару, ведь туда можно что-то посадить – цветочки, росточки. Люди стали мне приносить крышечки, сначала в карман собирала и относил, потом установила контейнеры, чтобы всем было удобно и не надо было ко мне бежать.

Коллеги сначала удивлялись. У меня вокруг в основном люди старшего поколения, я объясняла, что нет ничего необычного и странного. Всё, как в Советском Союзе, раньше же собирали постоянно макулатуру, металлолом, вели соцсоревнования. Сейчас то же самое, но в другом формате. Элемент личного примера и просвещения – это ключевые факторы.



Сейчас проходит конкурс по утилизации крышек. Нужно их сдавать, делать фотоотчёты и присылать до 1 сентября в телеграм **Яне @YanaFlorinskaya** или **Елене @elena\_galiakberova** из Центра имиджа работодателя и социальных программ. Можно участвовать отдельно или своим подразделением.

Сдаю крышки сама. Сотрудничаю с благотворительной организацией «отказники.ру», отвожу на пункты сбора, дальше автоволонтёр забирает и доставляет крышки напрямую тем, кто принимает их.

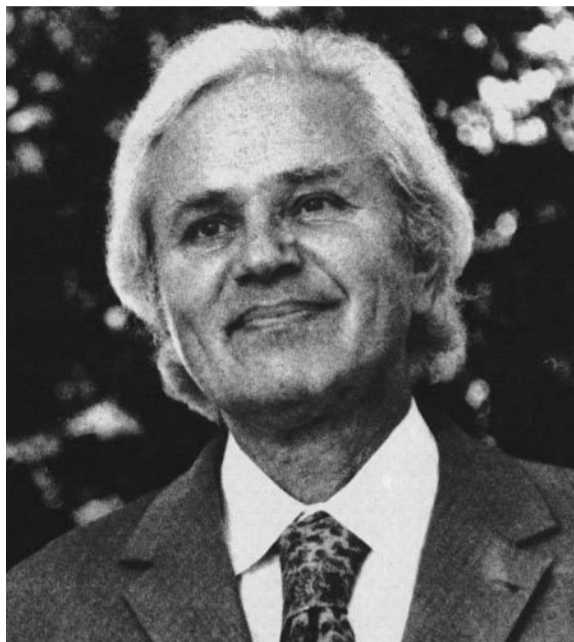
Мы собираем не только крышки, но и использованные ручки. На проспекте Мира в офисе установили контейнер для отработанных ручек, фломастеров, маркеров. Их тоже отдаю в переработку. Если весь метрополитен будет собирать отработанные канцтовары, представляете, какая польза будет для экологии.

Ещё когда пью напитки из одноразовых стаканчиков, забираю их, отмываю и высаживаю в них цветы дома. У меня их много уже, раздаю в группе «Зелёное метро». Стаканчики потом можно сдать на переработку. Получается такой круговорот. Продлеваем жизненный цикл вещам.

У меня мечта, чтобы каждый человек на планете Земля собирал мусор отдельно, и его перерабатывали. И чтобы все сотрудники метрополитена были экологичны.

# Путь Мастера

В НАЧАЛЕ АВГУСТА ОТМЕЧАЕМ 115-ЛЕТИЕ  
СО ДНЯ РОЖДЕНИЯ АРХИТЕКТОРА ЛЕОНИДА ПАВЛОВА



Архитектор Леонид Павлов

Он получил образование в эпоху авангарда и был знаком со всеми главными мастерами, успел поработать в неоклассике, после войны на собственной шкуре почувствовал, что значит быть опальным архитектором в сталинские времена, а полностью реализовался уже в эпоху советского модернизма. Леонид Павлов решал совершенно нетривиальные задачи, которые ставило перед ним время. Он умел находить нестандартные решения и смотреть на вещи отстранённо, при этом оставаясь практиком, наиболее полно реализовавшись в профессии среди своих коллег.

Леонид Николаевич Павлов родился 10 августа 1909 года в селе Манглиси Тифлисской губернии (сегодня это курортный посёлок в Грузии). Творческий путь начал в иконописной школе в Мстере, продолжил его на художественном рабфаке, а затем во ВХУТЕМАСе. В 1937 году поступил в аспирантуру Академии архитектуры, где учился у Алексея Щусева и Ивана Жолтовского.

За 60 лет практики архитектор успел поработать во всех возможных сферах: от административных и зрелищных комплексов до спортивных и транспортных сооружений, не говоря уже о многочисленных проектах жилых домов, знаменитой «коллекции» вычислительных центров и не столь успешной в плане реализации серии зданий для обслуживания автомобилей. С начала 1930-х годов и до самого заката СССР не было в жизни Леонида Павлова такого периода, в котором ему бы не удалось создать качественную современную архитектуру.

Главной реализованной работой Леонида Павлова 1940-х годов стала станция метро «Серпуховская» (сейчас – «Добрынинская»), которая в ансамбле кричащей роскоши Кольцевой линии смотрится как гость из постмо-

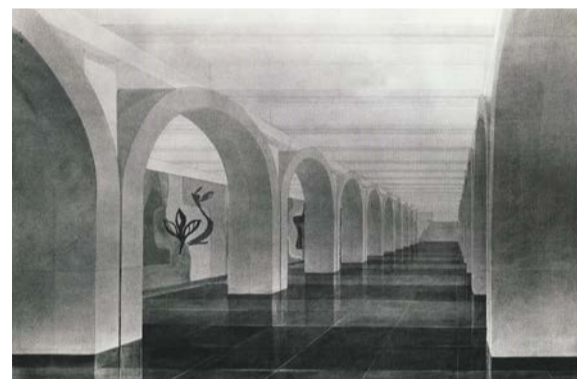
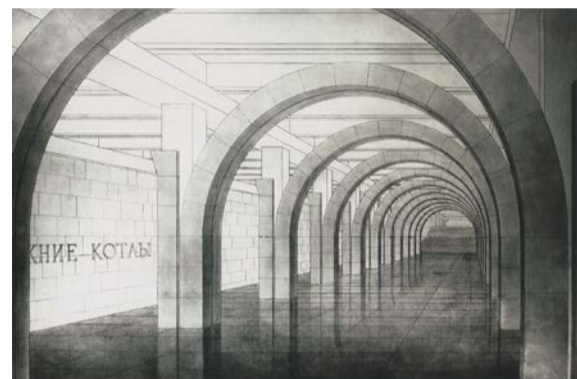
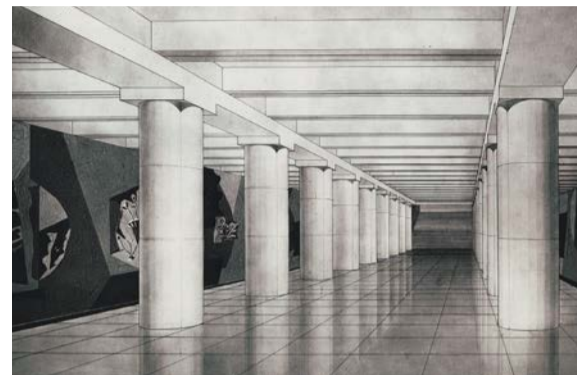
дернистского будущего. Проектировать станцию помогал искусствовед Михаил Ильин – специалист по русской средневековой архитектуре. Постепенно сводя к минимуму количество деталей, Павлов пришёл к лаконичному образу аркады с разномасштабными арками. Этот образ должен был найти отражение и в архитектуре наземного вестибюля, но вмешалась политика. На выступлении в Доме архитектора Леонид Павлов высказался в защиту одного из своих учителей – Ивана Жолтовского, обвинённого в формализме. Защита постепенно переросла в нападение на главного архитектора Москвы тех лет – Дмитрия Чечулина. Назвав спроектированный им касовый павильон Киевского вокзала «архитектурной какофонией», Павлов лишился работы в МАРХИ, а затем был отстранён и от проектирования уже строившейся станции метро. В результате наземный вестибюль был задуман уже без его участия архитектором Михаилом Зелениным. Но к моменту открытия станции в 1950 году у Москвы уже был новый главный архитектор – Александр Власов, поэтому Леонид Павлов, незадолго до того отправившийся работать над восстановлением послевоенного Севастополя, смог вернуться в столицу.

По-настоящему его талант расцвёл в 1960-е годы. В хрущёвской реформе, которую многие его товарищи по цеху восприняли как «смерть профессии», он увидел возможность вернуться к ценностям модернизма и в русло мировой архитектуры.

В 1962 году он спроектировал новое здание Госплана, получившее признание в творческой среде и положительную оценку со стороны ведомства. Когда спустя несколько лет Госплану понадобилось здание для вычислительного центра, к работе вновь привлекли Павлова. Ещё в годы учебы во ВХУТЕМАСе архитектора волновал вопрос: «Как сделать монументальное сооружение?» Ответ на него, полученный от Владимира Татлина, кажется, навсегда определил направление творческой мысли архитектора: «Возьмите квадрат плюс один вершок! Квадрат – это „всё равно“, квадрат – это смерть. Должно начаться движение, только начаться. Небольшой сдвиг, начало динамики, зарождение движения, рождение...» Динамичный разносторонний куб вычислительного центра, опирающийся на четыре «адимарипа», между которыми продета тонкая пластина стилобата, – сооружение, порождённое тремя эпохами: авангарда, освоения классики и «космизма» 1960-х годов.

Одним из знаковых проектов конца 1960-х годов для Павлова стал Центральный экономико-математический институт на Нахимовском проспекте. В эпоху покорения космоса архитектор не изменил школе Жолтовского, продолжая проектирование зданий по пути гармонизации всех величин и подчинения их композиции особому пропорциональному строю.

Леонид Павлов участвовал во множестве международных конкурсов, а в своей стране занимался разработкой совершенно новых типов зданий. Веря в то, что



Конкурсные проекты Леонида Павлова для станции «Нагатинская»

компьютеры помогут найти дорогу в счастливое будущее человечества, он создавал выразительные и насыщенные глубокими символами здания вычислительных центров. Когда в стране началось строительство заводов для выпуска легковых автомобилей, именно Павлов занялся архитектурной стороной предназначенной для них инфраструктуры – бензозаправок, многоэтажных гаражей, мотелей и автомагазинов.

В начале 1980-х Леонид Павлов вернулся к проектированию станций московского метро. В архитектуре «Серпуховской» он вновь обращается к историческим мотивам: название станции на путевых стенах оформлено рельефами с буквицей и изображениями на древнерусскую тему. В противовес смысловой связи с древним Серпуховом под потолком центрального зала станции тянулся уникальный 60-метровый световод, пронизывающий 12 кубов из анодированного алюминия. К сожалению, световод до наших дней не сохранился, что сильно сказалось на восприятии архитектурного облика станции.

Последней станцией, которую спроектировал архитектор, стала «Нагатинская» (в проекте – «Нижние Котлы»). Максимально лаконичный архитектурный образ типовой станции-«сороконожки» он думал обогатить продольной или поперечной аркадой, но в конкурсе проектов победил вариант с круглыми колоннами и монументальными панно на путевых стенах.

Но даже мозаику на путевых стенах удалось защитить с трудом – архитектора убеждали, что путевые стены всегда скрыты от глаз пассажиров за вагонами. Но Павлову удалось доказать, что во время ожидания поезда люди смотрят ни на что иное, как на путевую стену. Темой панно вновь стала Древняя Русь – художники Элеонора Жарёнова и Владимир Васильцов создали красивую, тёплую по цвету флорентийскую мозаику, пластико-ритмическая структура которой вторит ритму колонн.

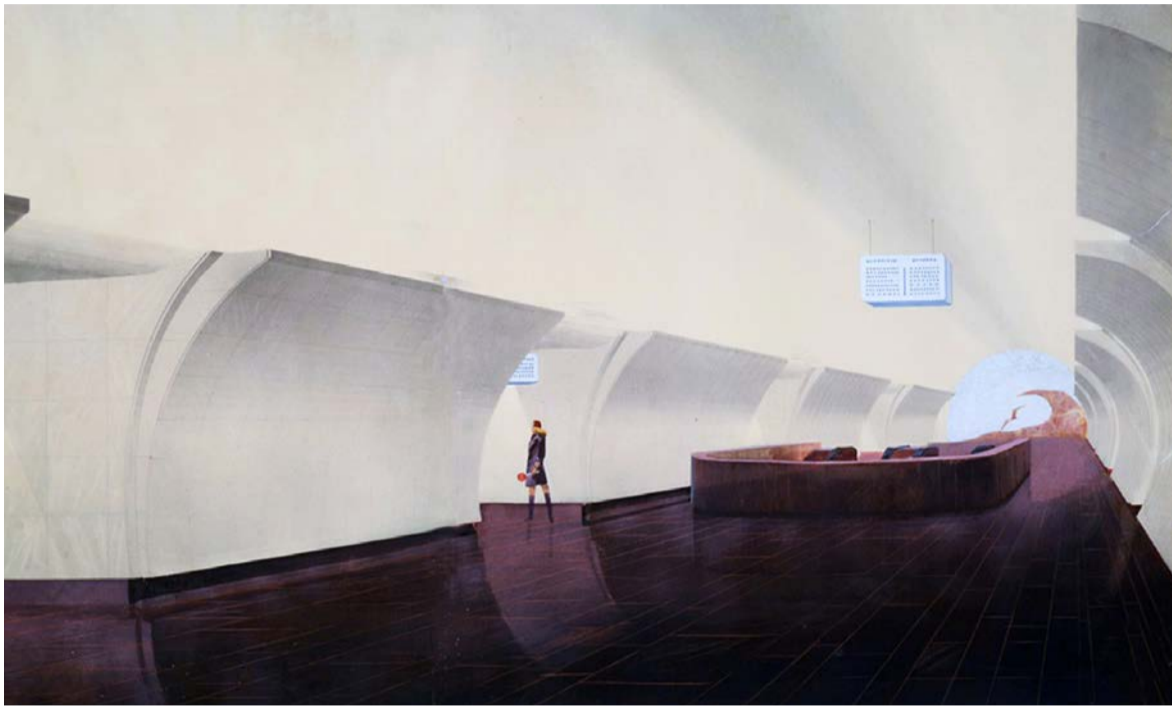


Проект станции «Серпуховская» (1949)

# «Тверская»

ИСТОРИЯ ПЕРВОЙ В МИРЕ СТАНЦИИ ГЛУБОКОГО ЗАЛОЖЕНИЯ, СООРУЖЁННОЙ  
НА ДЕЙСТВУЮЩЕМ УЧАСТКЕ БЕЗ ОСТАНОВКИ ДВИЖЕНИЯ

П  
р  
о  
ш  
л  
о  
е  
и  
н  
а  
с  
т  
о  
я  
щ  
е



Проект станции «Горьковская». Перспектива перронного зала



Скульптурная композиция «Максим Горький – Буревестник Революции» в глухом торце станции (1979)

«Тверская» (до 1990 года – «Горьковская») – классика отечественной инженерной мысли, важный опыт проектирования и строительства метро в центральной части крупных городов. Фото, схемы и расчёты инженерных решений при её сооружении вошли в учебники по архитектуре и строительству как пример рационально выбранной строительной стратегии и технологии.

История этой станции началась ещё когда метро в столице только проектировалось. В соответствии с планами 1932 года на участке между станциями Тверского радиуса «Охотный Ряд» (открылась как «Площадь Свердлова») и «Садово-Триумфальная площадь» («Маяковская») планировалось построить две станции – «Моссовет» и «Страстная площадь» (так раньше называлась Пушкинская площадь). Однако в 1934 году «Моссовет» из проекта исключили, а в следующем году отказались от сооружения и второй станции.

Горьковский радиус был открыт 11 сентября 1938 года. На перегоне между станциями «Маяковская» и «Площадь Свердлова» (сейчас – «Театральная») был оставлен задел – возможность достроить станцию в будущем. Для этого перегонные тоннели были разнесены на необходимое расстояние (между-путе) и оставлена ровная площадка.

Демонтаж колец перегонных тоннелей на станции «Горьковская» (1979)



О необходимости строительства станции под Пушкинской площадью вспомнили в 1957 году, внесли её в план, однако работы начались только в начале 1970-х годов. После объединения Ждановского и Краснопресненского радиусов (сейчас это Таганско-Краснопресненская линия) для обеспечения пересадки на Горьковско-Замоскворецкую линию началось проектирование новой станции, расположенной на действующем перегоне. В 1975 году открылась станция «Пушкинская», в процессе строительства которой были также построены эскалаторный наклон «Горьковской» и переход между этими станциями.

Первоначально строительство «Горьковской» планировалось вести через новый шахтный ствол, а движение поездов временно перевести на обходные тоннели. Однако созданию нового шахтного ствола мешала плотная застройка, а сооружение обходных тоннелей оказалось слишком сложным в неблагоприятных геологических условиях. В итоге было решено строить станцию без обходных тоннелей с шахтного ствола «Пушкинской».

Сооружение станции глубокого заложения на действующей линии метрополитена без остановки движения поездов – весьма сложная инженерная задача, не имеющая до этого прецедента в практике мирового метроостроения. Уникальное техническое решение строительства станции «Горьковская» совместно разработали специалисты СМУ-7 «Мосметростроя» и проектного института «Метрогипротранс». Были учтены трудные геологические условия, которые потребовали тщательного подхода к выбору параметров основных конструкций сооружений. Проблемы организации строительства и методов производства работ решались исходя из требований непрерывности движения поездов и безопасности труда.

Строительство станции включало в себя следующие этапы:

- Сооружение среднего станционного тоннеля, который позже стал центральным залом станции.
- Проходка штолен под опоры сводов боковых станционных тоннелей.
- Бетонирование опор сводов боковых тоннелей.
- Проходка боковых тоннелей до уровня пят сводов.
- Работы в боковых станционных тоннелях.
- Раскрытие станционных проёмов, гидроизоляция обделок, монтаж платформ, навеска зонтов.
- Демонтаж действующих тоннелей, завершение монтажа платформ, замыкание зонтов.
- Архитектурно-отделочные работы.

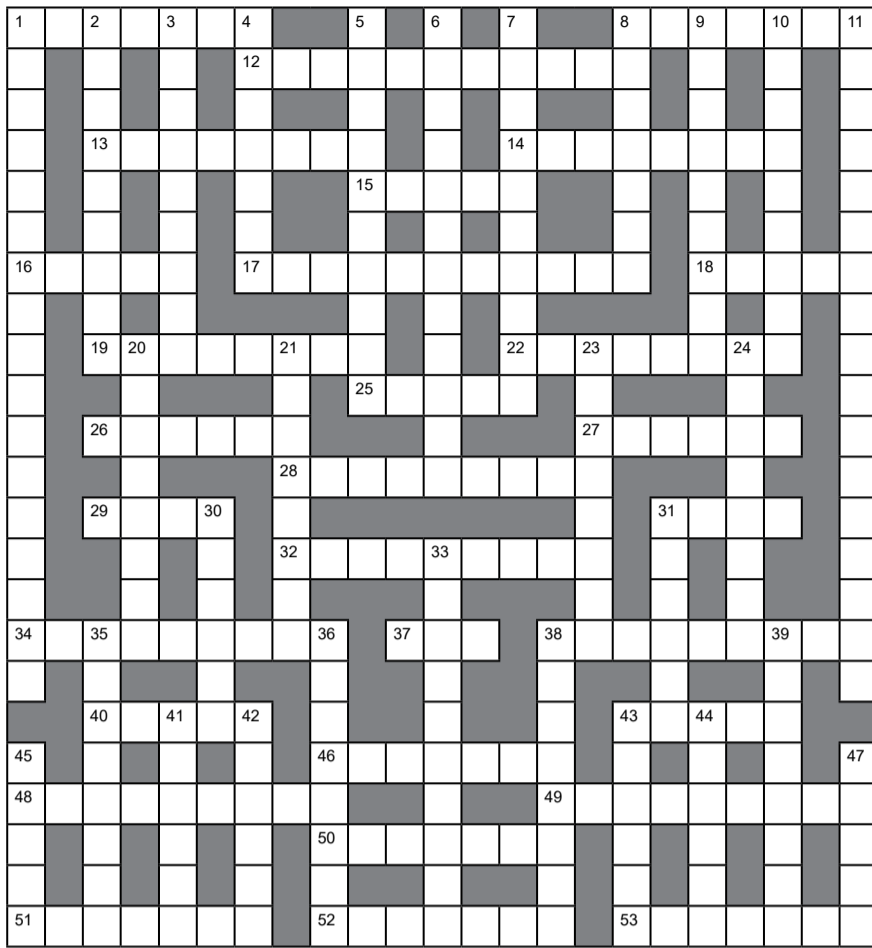
Архитектурный проект оформления станции «Горьковская» в конце 1970-х годов разработали Виктор Черёмин вместе с Борисом Тхором в составе авторского коллектива под руководством архитектора Романа Семерджиева. В работе над проектом трёхсводчатой пилонной станции авторы, отказавшись от декоративного оформления стен и пилонов, создали лаконичную и выразительную композицию. Путевые стены и пилоны станции отделаны серым мрамором с тёмными вкраплениями. Светильники в центральном зале и на боковых платформах размещены в карнизах пилонов. Единственным декоративным элементом, по сути, является только название станции на путевых стенах, выполненное из массивных металлических букв на вставке из красного гранита.

В 1983 году архитектору Виктору Черёмину за проектирование станции «Горьковская» была присуждена премия Совета Министров СССР в области строительства транспортных объектов.

Открытие станции состоялось 20 июля 1979 года. До 5 ноября 1990 года она называлась «Горьковская» – по бывшему названию Тверской улицы и в честь писателя Максима Горького, которого увековечили скульптурной композицией «Максим Горький – Буревестник Революции» (скульптор Вячеслав Клыков), расположенной в южном торце центрального зала. После открытия пересадки на станцию «Чеховская» скульптурную композицию, немного упростив, переместили в зал между эскалаторными наклонными переходами.

Совмещённый подземный вестибюль «Тверской» и «Пушкинской» расположен под Пушкинской площадью. Кроме этого, в отдалённой перспективе предполагалось строительство совмещённого вестибюля «Тверской» и «Чеховской» во дворе гостиницы «Центральная», неподалёку от Тверской площади, выход в который должен был осуществляться из ныне существующей переходной камеры между этими станциями. При этом должен был быть построен переходный коридор из центрального зала «Чеховской» в боковые залы «Тверской». Но вряд ли этот замысел когда-нибудь будет реализован – с существующим пассажиропотоком на пересадочном узле, который до переименования «Горьковской» пассажиры называли «литературным», пока неплохо справляются существующие входы и выходы.

Пётр НОВИКОВ



ОТВЕТЫ НА КРОССВОРД ИЗ ПРЕДЫДУЩЕГО НОМЕРА:

**По горизонтали:** 1. Неправда. 7. Медведково. 11. Стратег. 12. Вмятина. 13. Раменки. 15. Пломбир. 16. Водолей. 17. Акведук. 18. Стоило. 19. Енисей. 20. Бой. 21. Латте. 22. Тип. 24. Кюи. 25. Ион. 27. Анкер. 28. Паустовский. 31. Иртыш. 32. Катализатор. 34. Арматура. 36. Резонанс. 38. Слагаемое. 41. Тело. 42. Реванш. 43. Диаграмма. 45. Дания. 46. Индексация. 47. Броневик. 49. Акт. 51. Дно. 52. Якубович. 55. Альцгеймер. 58. Крокодил. 59. Кайло. 60. Автограф.

**По вертикали:** 1. Насыпь. 2. Первомайская. 3. Автобус. 4. Дагерротип. 5. Комсомольская. 6. Устройство. 7. Менделеевская. 8. Вернадский. 9. Домовой. 10. Опилки. 14. Недостаток. 20. Брандмаур. 23. Пушкинская. 24. Кропоткинская. 26. Нижегородское. 29. Ананас. 30. Изобретатель. 33. Игла. 35. Медведково. 37. Аренда. 39. Ара. 40. Мим. 43. Децибел. 44. Рабочий. 46. Индок. 48. Осаго. 50. Тариф. 53. Код. 54. Век. 56. Гот. 57. Мир.

**ПО ГОРИЗОНТАЛИ:**

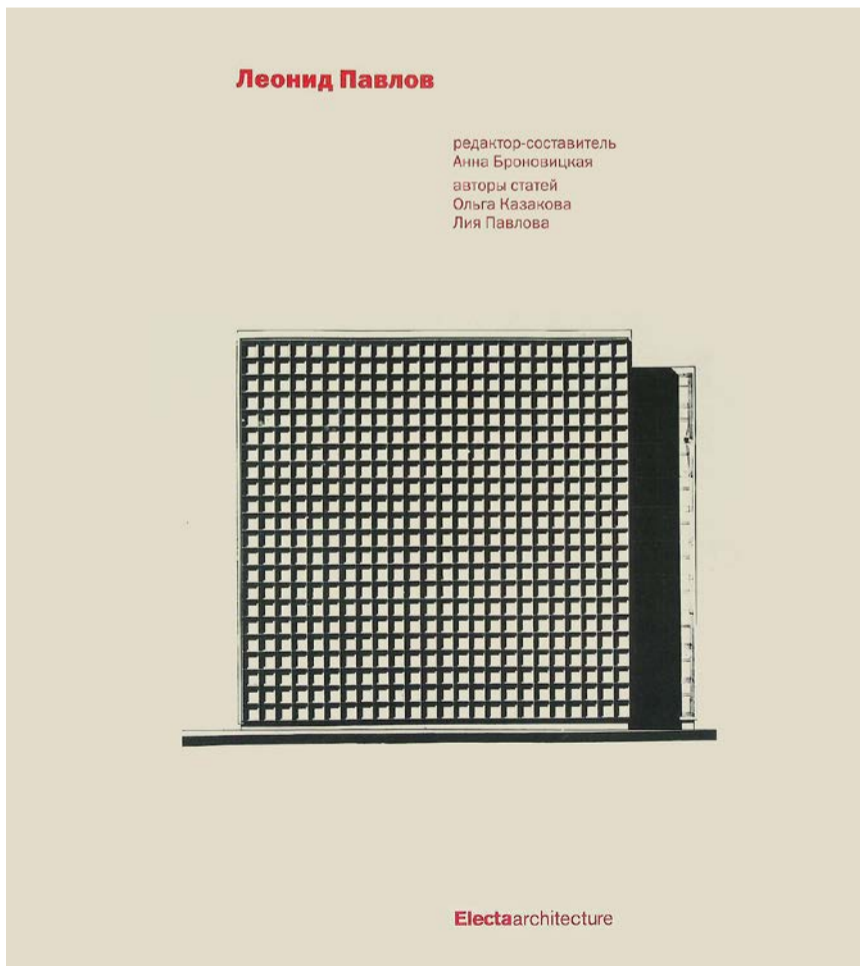
1. Футляр для спичек
8. Лампа для фотосъёмки
12. Железная дорога с шириной колеи менее стандартной
13. Станция Люблинско-Дмитровской линии
14. Кадр, оформленный в штат
15. Несущая плоскость летательного аппарата
16. Станция МЦД-3
17. Проектирование трассы линейных сооружений
18. Крыша на столбах для защиты от непогоды
19. Передвижная студия для записи звука
22. Специальная комната для игр
25. Склон насыпи железнодорожного полотна
26. Условный знак для передачи на расстояние каких-либо сведений
27. Элемент сборной крепи тоннеля
28. Станция МЦД-2
29. Несколько соединённых железнодорожных платформ
31. Площадка для игры в теннис
32. ТЧ-15
34. Газовая оболочка Земли
37. Агрегатное состояние вещества
38. Ручной слесарно-монтажный инструмент
40. Разветвлённая часть дерева с листвой
43. Самый большой орех
46. Станция Люблинско-Дмитровской линии и МЦД-2
48. Небольшое почтовое отправление в бумажной упаковке
49. Пионерский лагерь, ранее располагавшийся на территории СОК «Лесной»
50. Танец, ставший символом Греции
51. Столица Чеченской Республики
52. Поощрение за особые заслуги
53. Метр, свёрнутый в рулон

**ПО ВЕРТИКАЛИ:**

1. Станция Кольцевой линии
2. Голландский живописец, автор картины «Ночной дозор»

3. Русский полководец, увековеченный в названии станции Филёвской линии
4. Воспитанник военного училища
5. Конечная станция Калининской линии
6. Станция Кольцевой линии
7. Городская агломерация, сложившаяся в результате слияния нескольких городов или слияния города с окрестными поселениями
8. Тонкая доска для обшивки
9. ТЧ-6
10. Пастообразная замазка, применяемая для выравнивания поверхности перед нанесением краски
11. Надзор за состоянием и управление чем-либо
20. Конечная станция МЦД-1
21. Защитник футбольных ворот
23. Наука об ораторском искусстве
24. Форма трудового или хозяйственного соглашения
30. Осветительная арматура электрического светильника, устанавливаемая на потолке или на стене
31. Просторный мягкий стул с ручками для локтей
33. Самодвижущаяся дорожка, предназначенная для перемещения пассажиров
35. Станция московского метро, находящаяся на территории Московской области
36. Южный цитрусовый плод
38. Приспособление для скрепления краёв одежды
39. Научно-исследовательское учреждение
41. Главный герой самой известной поэмы А.С. Пушкина
42. Высшая ступень развития
43. Диаметр канала ствола огнестрельного оружия
44. Дипломатический ранг
45. Процесс превращения глины в керамику
47. Крепёжная деталь винтовой пары

КНИЖНАЯ ПОЛКА



**ЛЕОНИД ПАВЛОВ**

Electaarchitecture, 2015

Книга рассказывает о жизни и творчестве выдающегося советского архитектора Леонида Павлова, спроектировавшего для московского метро станции «Добрынинская», «Серпуховская» и «Нагатинская». Повествование открывает биографическая статья, затем представлены двадцать наиболее ярких архитектурных проектов мастера, каждому из которых дано краткое описание и иллюстрации. Впервые подготовлены к публикации теоретические труды знаменитого архитектора, где он рассуждает о теории и философии архитектуры, пишет о своих постройках и вспоминает коллег-архитекторов. В книгу включены справочные материалы: статьи «Шесть картин» и «Путь мастера», написанные вдовой архитектора Лией Павловой, а также иллюстрированный каталог всех архитектурных проектов мастера.

