



Маршрут построен

ЦИФРА НОМЕРА

200 ТЫСЯЧ
человек

Столько получится, если посчитать всех работников Московского транспорта. В каких организациях они трудятся и кто ещё обеспечивает движение в столице – смотрите в инфографике.

стр. 8

ЦИТАТА НОМЕРА

«Человек во многом – результат его труда. Ты можешь обладать самыми лучшими качествами, но если халатно относишься к своей работе, то вряд ли тебя можно считать хорошим человеком».

Артём Фомичёв, тимлид команды системного и бизнес-анализа в Центре разработки и компетенций

стр. 3

ВОПРОС НОМЕРА

Одному – больше века, а другое только вступает во взрослую жизнь. Какие подразделения отмечают юбилеи в сентябре?

стр. 6–7

Студенты Ирина Солдатова, Никита Тулуш и инженер Дмитрий Дорохин позируют для рекламной кампании Колледжа Московского транспорта. О том, как метрополитен работает с будущим поколением работников, читайте на стр. 4–5

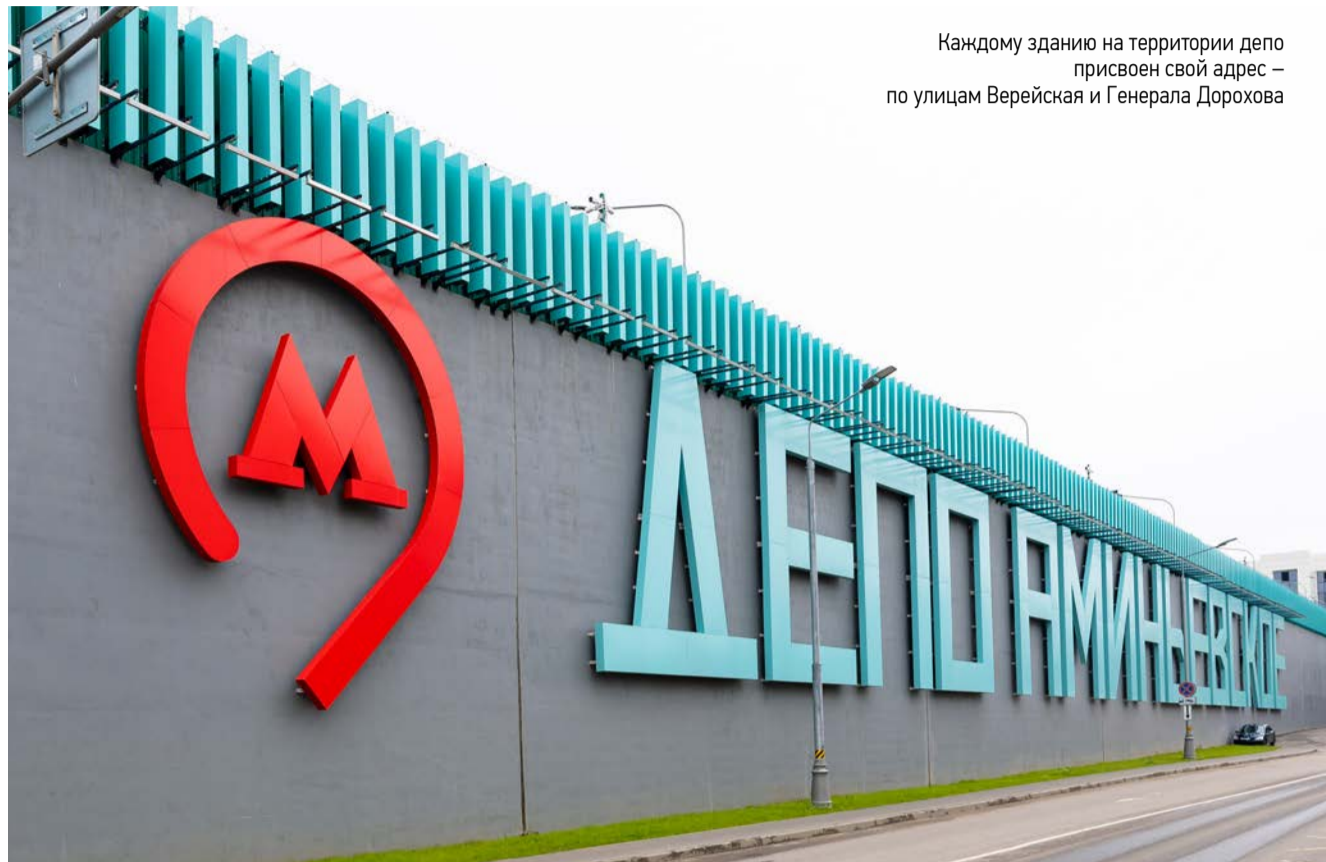
Работа с комфортом

УЗНАЛИ ОБ ОСОБЕННОСТЯХ ИНФРАСТРУКТУРЫ В ЭЛЕКТРОДЕПО «АМИНЬЕВСКОЕ»

Самой проходной здесь пахнет новизной. Третье депо для БКЛ запустили в январе, и постепенно оно набирает свою максимальную мощь. Территория в 15,7 га – как мини-город. Поэтапно в эксплуатацию вводят новые помещения и самое современное оборудование.

В отстойно-ремонтном корпусе (ОРК) на ночёвку могут разместить 25 поездов. Здесь есть все условия для технического осмотра, обслуживания и текущего ремонта подвижного состава. Уже запустили колёсно-токарный станок и мойку вагонов, что позволило снизить трудозатраты как для своего, так и для других депо. Идёт набор персонала для нового мотопоезда – в период строительства сюда приняли четыре мотоединицы плюс две дополнительные перевели из депо «Руднево» в июле.

Новое депо – новые технологии. Заместитель главного инженера Анна Зайцева делает акцент на эксклюзивном оборудовании, которое планируют запустить в пусконаладку до конца года: «У нас появится первый в метро собственный прачечный комбинат. Сейчас рассчитываем логистику, как будем собирать со всего предприятия в химчистку и стирку спецодежду и постельное бельё из комнат отдыха. Раньше мы пользовались услугами подрядчиков, теперь будем наводить чистоту сами. Другой хороший эксперимент – специальный аппарат для дезинфекции вагонов. Это тоже проект именно для нашего депо. Такие большие рукава, которые заносят в раздвижные двери, раскладывают по вагонам



Каждому зданию на территории депо присвоен свой адрес – по улицам Верейская и Генерала Дорохова

и через них распыляют дезинфектор. Гораздо быстрее и эффективнее ручной дезинфекции, которую проводили в ковидное время».

В административно-бытовом корпусе (АБК) для персонала один за другим открываются новые пространства. В день нашей экскурсии по депо наводили блеск в спортивном зале. Помещение в два этажа высотой и площадью около 400 м² – простор, зелёные прорезиненные полы, защитные сетки на огром-

ных окнах. Со временем появятся тренажёры: беговые дорожки, силовая рама, гантельный ряд целиком, скамья для жима лёжа, боксёрская груша и даже гребной тренажёр. «Вот только бассейн нет, – улыбается начальник депо Роман Иванов. – Здесь будем проводить баскетбольные и волейбольные матчи. Плюс на территории депо готовим открытую площадку для мини-футбола».

Чем больше места, тем комфортнее. На пятом этаже АБК – раздевалки с душевыми для работников участка ДДЭ, уборщиков, РСУ, сервисного центра вместимостью на 120 человек. А в новой столовой будет 140 посадочных мест. Возле прозрачного холодильного ларя в холле машинист-инструктор Игнат Сорокин в свой перерыв выбирает из меню коробочку с обедом по вкусу – 300 рублей в день компенсирует предприятие. Дополнительно на каждом этаже установлены вендинговые аппараты: кофе, вода, сладости, орешки.

Комнаты отдыха для машинистов – на третьем этаже. Тихо, по-домашнему уютно. Как и во всём депо, здесь установлены новые сплит-системы с регулировкой влажности и рукошутители отечественного производства в санузлах.

На смену машинисты выходят через медпункт. Дежурный фельдшер Александра Копейкина измеряет давление

машинисту Михаилу Крупке. Тонетр подключен к компьютеру. «Я перешла работать в „Аминьевское“ из автобусного парка. Процесс, в общем, тот же, но здесь работать приятнее, потому что всё новое. Вот, скоро буду принимать в кабинет электрокардиограф и другое диагностическое оборудование».

Идём смотреть классы для технического обучения локомотивных бригад: проектор, ноутбук, зарядные устройства и розетки возле столов, комфортная мебель. Идут лекции. Перед запуском в «Аминьевское» командировали из «Замоскворецкого» и «Нижегородского» 144 машиниста. «Остальные – наши работники, которых мы воспитали сами», – рассказывает машинист-инструктор по обучению Владимир Киткин, одновременно следя на пульте за кабиной тренажёра «Логос». Особенность аппарата в том, что за счёт динамической платформы имитируется реальный ход состава «Москва-2020» при торможении, разгоне, проезде по стрелочным переводам и заходе в кривые – все движения ощущаются физически. Сегодня от депо «Аминьевское» на линии работают 168 машинистов электропоезда и 19 человек – на подготовке в наезде.

Полина КОВАЛЕНКО



Помощник машиниста Иван Прохачёв оттачивает навыки управления составом «Москва-2020» на тренажёре с динамической платформой

Новости в цифрах

БОЛЬШЕ 10 М СОСТАВЛЯЕТ ДИАМЕТР ЩИТА «ЛИЛИЯ», КОТОРЫЙ СКОРО ВЫЙДЕТ НА ПРОКЛАДКУ ДВУХПУТНЫХ ТОННЕЛЕЙ РУБЛЁВО-АРХАНГЕЛЬСКОЙ ЛИНИИ

Щит-гигант сократит время работ в условиях плотной городской застройки. «Лилия» пройдёт 849 м под улицами Маршала Тухачевского, Генерала Глаголева, Паршина, Живописной, 86-м кварталом района Хорошёво-Мнёвники, под акваторией Москвы-реки и Большого Строгинского затона. Ранее этот щит помогал строить Некрасовскую и Большую кольцевую линии, информирует Телеграм-канал «Дептранс Москвы».

4 СТАНЦИИ ВОЙДУТ В ПЕРВЫЙ УЧАСТОК ТРОИЦКОЙ ЛИНИИ, КОТОРЫЙ ПЛАНИРУЮТ ОТКРЫТЬ УЖЕ ОСЕНЬЮ

Как сообщает сайт mosmetro.ru, одной из самых ожидаемых пассажирами станет станция «Генерала Тюленева». Она строится в центральной части района Тёплый Стан. По прогнозам, после ввода её начнёт пользоваться почти 21 тысяча пассажиров в рабочий день, а после полного пуска линии – ещё больше. Ждём открытия.

27 ТЫСЯЧ МОСКВИЧЕЙ ПОЛУЧАТ МЕТРО В ПЕШЕЙ ДОСТУПНОСТИ ПОСЛЕ ОТКРЫТИЯ «ПОТАПОВО»

9 августа состоялся технический пуск новой станции Сокольнической линии. «Потапово» станет первой отапливаемой наземной станцией московского метро, пишет Телеграм-канал «Дептранс Москвы». Сейчас завершаются отделочные работы и проверка инженерных систем.

Быть руководителем

Артём Фомичёв

О СВОЕЙ КАРЬЕРЕ И ПРИНЦИПАХ РАБОТЫ РАССКАЗАЛ ТИМЛИД КОМАНДЫ СИСТЕМНОГО И БИЗНЕС-АНАЛИЗА
В ЦЕНТРЕ РАЗРАБОТКИ И КОМПЕТЕНЦИЙ

Родился в Санкт-Петербурге. Окончил РГУ нефти и газа (НИУ) им. Губкина в Москве, специальность «Разработка и эксплуатация нефтяных месторождений». После выпуска по распределению попал в Брянск, в компанию «Транснефть – Дружба», но спустя 3,5 года вернулся в столицу и начал свой путь в IT через Службу платёжных сервисов Московского метрополитена.

Нефтедобыча – моё призвание, думал я, пока не поработал в этой сфере. Хватило года, чтобы понять – эта история мне не особо близка. Отрасль довольно консервативна, в ней тяжело развиваться. Новые направления не открываются, а значит нет возможности в моменте показать результат и получить повышение. Карьерный путь напрямую связан со сменой поколений и выслугой лет.

Пришёл, выполнил свою функцию, а вечером, забыв про всё, вернулся к семье – такой формат работы тоже неплох, если тебя он устраивает. Но мне больше нравится история про движение, развитие и новые вызовы.

Всё, чем занимаются ребята из IT, казалось невероятно сложным. Но когда стал искать работу в Москве, вышел на команду Жанны Ермолиной и устроился помощником менеджера на проект виртуальной карты «Тройка». Часто сталкивался с различными схемами взаимодействия систем, технической документацией – мне это показалось интересным.

Я начал изучать материалы в интернете, читать книги по IT и через пять-шесть месяцев стал брать на себя больше ответственности в области аналитики. Это направление меня увлекало, поэтому я решил перейти на должность системного аналитика в коммерческую компанию, чтобы понять, как устроены процессы в продуктовых командах. Через четыре месяца я вызвался на позицию руководителя проекта и получил одобрение от IT-директора. За год мы с командой разработали систему для создания детских образовательных программ.

Я не проходил никаких курсов и отношусь к ним довольно скептически. Их создатели обещают счастливую жизнь, играют на эмоциях. Но важно понимать, что вся информация, которая нужна для работы в любой области IT, есть в свободном доступе, и с каждым годом её становится всё больше. Тут скорее вопрос мотивации.

В прошлом году я выбрал метрополитен ещё раз, несмотря на офферы крупных финтех-компаний. Там бы я был винтиком в уже существующей системе, а здесь мне предложили сформировать отдел аналитики практически с нуля. Да и мысль о том, что я могу делать продукты для миллионов жителей столицы, очень сильно греет. Тем более что социальная польза работы в метро гораздо выше, чем в тех же банках.

Центр разработки и компетенций (ЦРК) – новое подразделение в метрополитене, которое возглавил Гусейн Римиханов. Мы базируемся в Центре перспективных разработок в Кунцеве – это такой диджитал-хаб для всего Московского транспорта. Поддерживать текущие транспортные системы и создавать новые без привлечения подрядчиков – наша глобальная задача.

Основной продукт ЦРК – приложение «Метро Москвы» со множеством полезных функций для пас-

сажиров: виртуальной картой «Тройка», оплатой по биометрии, сервисом «МультиТранспорт» и другими. Недавно мы запустили сайты для участников проектов «Музыка в метро» и «Искусство в метро» с удобными личными кабинетами для артистов, художников и координаторов. Также мы курируем сайт с вакансиями Московского транспорта и Единый транспортный портал.

Чтобы быть конкурентными на рынке труда, мы стараемся создать комфортные условия, приближенные к коммерческим организациям. Хотя зимой вместе с Гусейном и его заместителем Сашей Новиковым, как и все работники метро, выходили на снегоборьбу. Было очень весело, как в школе.

Стресса в работе итак хватает, поэтому у нас максимально лояльное отношение к сотрудникам на всех уровнях. В IT нет как таковых начальников отдела, вместо них тимлиды. Мы руководим направлениями, но выполняем роль старших товарищей, а не злых боссов.

В моей команде все аналитики – фулстек-специалисты. Совмещают роли бизнес- и системного аналитиков, выступая связующими звеньями между разработчиками и заказчиками: изучают текущие процессы, выявляют истинные потребности, ищут возможности для автоматизации и предлагают решения. Затем декомпозируют эти решения для организации рабочего процесса дизайнеров, программистов и тестировщиков.

Программисты работают наиболее эффективно, когда пишут код, поэтому и нужен мостик между ними и представителями бизнеса в виде аналитиков. Задача моей команды – уменьшать хаос в любом проекте.

Первое, что я сделал в роли тимлида, – выдвинул новые требования к анализу, основанные на опыте в коммерции, и предложил ребятам перестроиться. Из трёх аналитиков один с новыми реалиями не справился. Было понятно, что текущие потребности и его возможности не сходятся, а главное – у человека нет интереса двигаться в эту сторону. Тогда мне впервые пришлось столкнуться с увольнением.

Очень переживал, но сейчас понимаю, что принял верное решение.

Есть три типа менеджеров. Первый – бесполезный зонтик, всё пропускает сквозь себя. Любой шторм руководства и клиентов падает на его ребят. Второй – полезный зонтик, всегда прикрывает команду. Шторм вроде бы есть, но сотрудники об этом не знают и работают в штатном режиме. Третий – генератор штормов. Занимается микроменеджментом и создаёт ощущение приближающегося цунами, хотя на самом деле его нет. Очевидно, что третий подход убивает мотивацию у хороших специалистов.

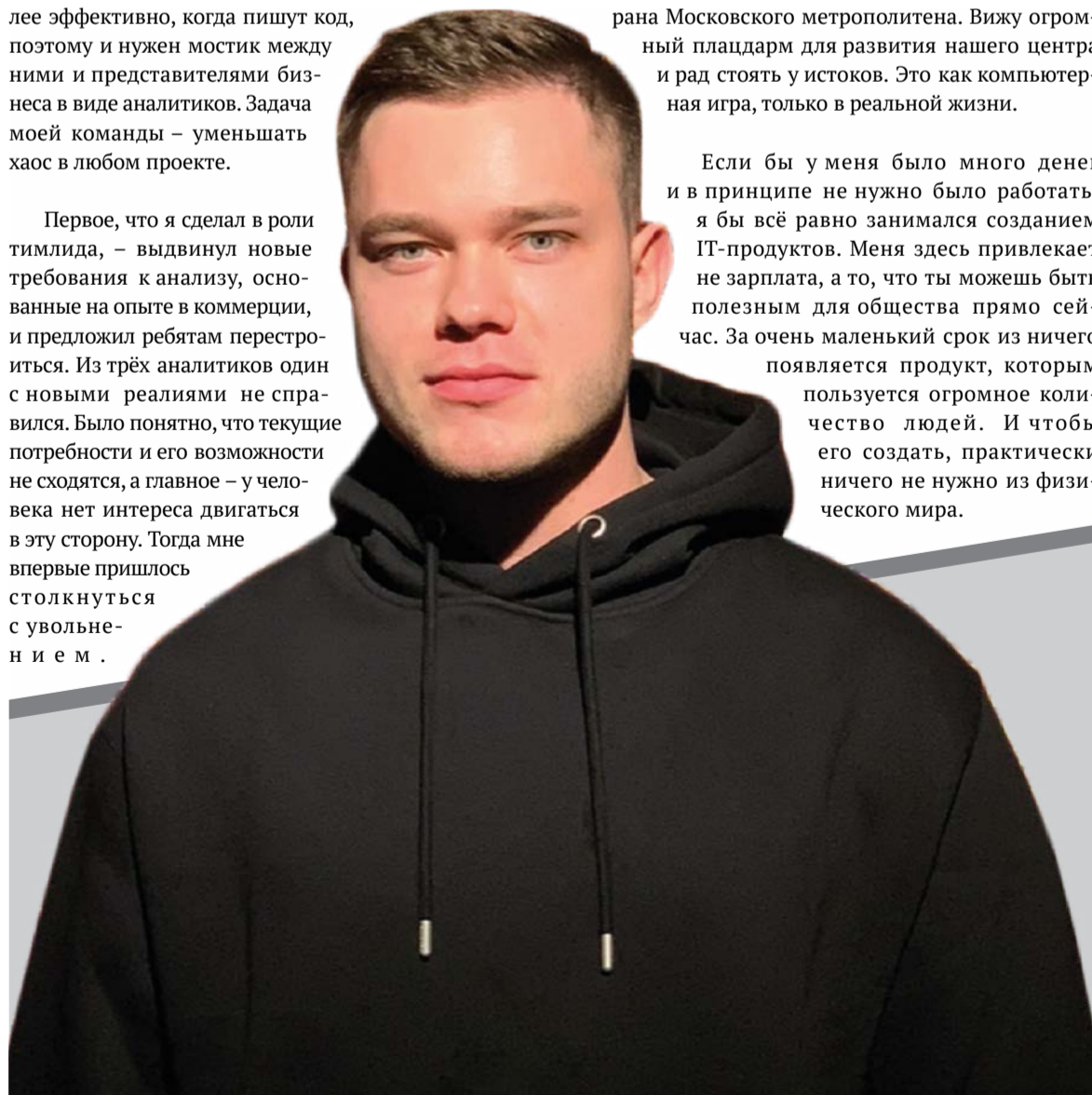
Книга, которая сильно повлияла на моё отношение к работе, – «Атлант расправил плечи». У Айн Рэнд много крутых книжек, но эта основополагающая. Всем советую почитать.

Человек во многом – результат его труда. Ты можешь обладать самыми лучшими качествами, но если халатно относишься к своей работе, то вряд ли тебя можно считать хорошим человеком. Особенно это актуально для врачей.

Мы довольно много времени проводим вместе вне офиса. Каждый вторник играем в баскетбол на уличных площадках или в электродепо «Варшавское». Зовём также коллег из других подразделений, с которыми вместе работаем над проектами. По пятницам периодически ездим в компьютерный клуб, чтобы поиграть в Dota 2.

Если всё сложится, буду рад получить значок ветерана Московского метрополитена. Вижу огромный плацдарм для развития нашего центра и рад стоять у истоков. Это как компьютерная игра, только в реальной жизни.

Если бы у меня было много денег и в принципе не нужно было работать, я бы всё равно занимался созданием IT-продуктов. Меня здесь привлекает не зарплата, а то, что ты можешь быть полезным для общества прямо сейчас. За очень маленький срок из ничего появляется продукт, которым пользуется огромное количество людей. И чтобы его создать, практически ничего не нужно из физического мира.



Маршрут

построен

С 2022 ГОДА МОСКОВСКИЙ МЕТРОПОЛИТЕН ЯВЛЯЕТСЯ СТРАТЕГИЧЕСКИМ ПАРТНЁРОМ КОЛЛЕДЖА, КОТОРЫЙ ГОТОВИТ СПЕЦИАЛИСТОВ ДЛЯ ТРАНСПОРТНОЙ ОТРАСЛИ СТОЛИЦЫ. ЧТО СДЕЛАНО ЗА ЭТО ВРЕМЯ И С ЧЕМ ИДЁМ В НОВЫЙ УЧЕБНЫЙ ГОД – СПРОСИЛИ У ЭКСПЕРТОВ

Колледж Московского транспорта (КМТ) – это четыре образовательные площадки, где проходят обучение более трёх тысяч студентов: будущие специалисты по техническому обслуживанию и ремонту подвижного состава, организации движения поездов, сервисному обслуживанию пассажиров и другие. В распоряжении студентов передовая материально-техническая база, современные корпуса с учебными кабинетами и мастерскими, а также возможность осваивать и демонстрировать знания прямо на объектах будущего работодателя.



Мария Баканова

Заместитель директора Корпоративного университета Транспортного комплекса – начальник Единого центра методологии и аттестации

До 2021 года колледж был больше сосредоточен на подготовке кадров для железной дороги. Он, собственно, так и назывался – Колледж железнодорожного и городского транспорта (КЖГТ). Ребята могли прийти в метро на практику или трудоустроиться к нам после выпуска, но это не носило системного характера. При этом стремительное развитие метрополитена, открытие новых станций и целых линий сопряжено с большой потребностью в кадрах. Так, в качестве одного из решений этого вопроса три года назад на базе КЖГТ было запущено профильное обучение студентов под нужды нашего предприятия. Чуть позже колледж сменил название и стал частью Московского транспорта. Да, остались группы, которые готовят помощников машинистов локомотивных бригад для железной дороги, но основной блок образовательных программ более ориентирован под запросы метро. Кстати, образовательно-производственный центр (кластер) Московского метрополитена и Колледжа Московского транспорта стал первым в столице, присоединившимся к федеральному проекту «Профессионалитет».

Мы начинали с двух профессий: слесарь по ремонту подвижного состава и электромонтер по ремонту и обслуживанию электрооборудования. Сейчас их 13. В первую очередь мы охватываем самые востребованные технические профессии, но уже в этом году ждём на обучение первую группу будущих специалистов по управлению персоналом.

Нужно понимать, что современная молодёжь очень сильно отличается от старшего поколения в части восприятия информации. Именно поэтому мы пересмотрели пособия и в целом методику преподавания. Продолжительность обучения сокращена на год – теперь студенты КМТ осваивают программу среднего профессионального образования за 2 года 10 месяцев. Также привели содержание программ в соответствие нормативно-техническим документам метрополитена и, конечно, максимально их практикоориентировали.

В чём это выражается? К преподавательской деятельности привлекаются действующие работники метрополитена и преподаватели Корпоративного университета Транспортного комплекса. Также приглашаем преподавателей колледжа пройти стажировку у нас, ведь общеобразовательные дисциплины, вроде



231 выпускник КМТ прошёл итоговую аттестацию в форме демонстрационного экзамена на площадках мосметро в 2024 году

черчения, тоже могут носить прикладной характер. Во все образовательные программы мы включили дисциплины, посвящённую стандарту обслуживания пассажиров, и общий курс о Московском транспорте. Ребята должны знать историю развития отрасли, нынешнюю структуру и стратегию развития Транспортного комплекса, понимать, какие задачи перед нами стоят. Часть занятий студентов проходит непосредственно на площадках работодателя.

Хочется отметить разработку оценочных средств для проверки знаний студентов и наше непосредственное участие в оценочных мероприятиях. К 2024 году мы проделали большую работу, чтобы демонстрационный экзамен на площадках метрополитена соответствовал всем образовательным стандартам.

Ещё один важный момент: благодаря «Профессионалитету» у студентов появилась возможность получить свою первую профессию – «Специалист контактных информационных сервисов» – уже спустя несколько месяцев обучения. По достижении совершеннолетия они смогут работать в метро на стойках «Живое общение». Те, кто придёт на новую специальность, связанную с управлением персоналом, после первого курса получают профессию «Оператор ЭВМ».

Многие начинают работать в метро ещё во время учёбы. Через Студенческий отряд мы ежегодно трудоустроиваем порядка 500 ребят. Важно, чтобы после окончания обучения или службы в армии выпускники КМТ возвращались к нам. Мы ждём этих студентов и стараемся сделать так, чтобы у них остались только приятные впечатления от первого места работы. В этом году мы впервые заключили со студентами колледжа целевые договоры. Сам факт их подписания свидетельствует о желании и намерении ребят продолжить работу в Московском метрополитене.

НОСИТЕЛИ ПРОФЕССИИ

Благодаря сотрудничеству с колледжем, у работников метро появилась возможность попробовать свои силы в преподавании. При отборе тех, на кого будет возложена миссия по формированию будущего поколения метрополитеновцев, учитывали не только опыт и знания, но и желание работать с ребятами, умение находить к ним подход и актуальные форматы взаимодействия.



Иван Субботин

Машинист электропоезда, председатель Совета молодёжи электродепо «Измайлово»

Я и сам выпускник Колледжа Московского транспорта 2015 года. Учился по специальности «Техническая эксплуатация подвижного состава». Ещё будучи студентом, начал работать помощником машиниста в РЖД, в 2018-м отучился в Учебно-производственном центре – сейчас Корпоративный университет Транспортного комплекса – и устроился в Московский метрополитен.

Два года назад коллеги предложили мне выступить независимым экспертом на демонстрационных выпускных экзаменах в колледже. Это относительно новая методика оценки знаний в России – помимо привычной письменной дипломной работы, студент выполняет ряд заданий на проверку практических навыков: замеряет геометрические параметры колёсных пар, управляет тренажёром электропоезда, оказывает первую медицинскую помощь и т. д. Степень усвоения выпускником материала оценивают независимые эксперты – действующие работники метро. В 2024 году часть экзаменов по разным специальностям ребята сдавали не только в стенах родного учебного заведения, но и в наших электродепо – в обстановке, приближённой к реальной работе на производстве. Кстати, среди экспертов в этот раз был выпускник КМТ 2021 года, машинист электропоезда из депо «Северное» Николай Черкасский. Он выигрывал чемпионат по демонстрационному экзамену, когда был студентом, а теперь уже сам принимал экзамены у нового поколения.

С 2022 года я также преподаю дополнительные образовательные программы в колледже на специальных курсах. Это когда в течение пяти месяцев студент может получить дополнительную профессию, помимо

«Вальс поколений»
танцевали
ветераны, молодые
специалисты метро
и студенты КМТ



основной. В метрополитене у меня было несколько стажёров, но они все были взрослыми людьми, целенаправленно пришедшими учиться на машинистов. С подростками, конечно, сложнее. В каждой группе кто-то слушает с раскрытым ртом, кому-то определённые темы вообще не интересны – преподавателю нужно найти общий язык с каждым. Я могу пошутить, используя молодёжный сленг, или сделать актуальный мем, чтобы привлечь внимание, установить контакт, но очень внимательно слежу за тем, чтобы коммуникация не скатывалась в панибратство.

Приятно, что всё больше студентов подходят с вопросами о работе в мосметро. Я всегда рад пообщаться на эту тему. Разговор стараюсь закончить фразой: «У тебя всё получится, главное – не расслабляйся в учёбе, развивайся, ждём тебя в нашей команде». И вот у студента уже есть конкретная цель и конкретный пример, на который он может равняться. Для дополнительной мотивации несколько раз организовывал экскурсии к нам в «Измайлово». Для тех, кто с детства увлечён метрополитеном, – это отличная возможность прикоснуться к истории и технике, а для тех, кто сомневается в выборе будущего места работы, – возможность увидеть реальное производство и принять правильное решение.

Сейчас в КМТ работает отличная команда молодых, грамотных и увлечённых сотрудников, которые здорово преподают материал. Прекрасная материальная база – установлены современные стенды и тренажёры. Да ещё и постоянный контакт студентов с действующими работниками подземки. Если бы у меня была такая возможность, я бы с удовольствием снова поучился в КМТ. Желаю колледжу развития и успехов в подготовке будущих работников Московского транспорта!

ПОСЛЕ УРОКОВ

В колледже очень насыщенная внеурочная жизнь. Работают 60 кружков и секций: от театра до робототехники. Специалисты мосметро тоже вносят свой вклад, вовлекая студентов в корпоративные мероприятия. Это дополнительная возможность для ребят больше узнать о будущем месте работы, пообщаться с потенциальными коллегами в неформальной обстановке, задать вопросы о профессии.



Ирина Рядченко

Главный специалист Центра развития имиджа работодателя и социальных программ, председатель Совета молодёжи Московского метрополитена

Одно из основных направлений деятельности нашего подразделения – организация мероприятий для работников мосметро. Последние два года мы работаем над проектами, которые охватывают ещё и студентов Колледжа Московского транспорта. С этим нам помогает заместитель директора КМТ

по воспитательной работе и его советники на образовательных площадках. Концепции придумываем вместе с моей коллегой по отделу Евгенией Томилиной. В Совете молодёжи она возглавляет Сектор внешних связей и организационных вопросов.

Очень активной у нас вышла неделя, когда Московский метрополитен отметил 89-летие. Преемственность поколений занимает важное место в списке наших корпоративных ценностей. Мы решили подчеркнуть это и 15 мая, в день рождения предприятия, перед зданием Управления танцевали вальс. Участвовали не только молодые работники метро и ветераны, но и ребята из колледжа. Они регулярно организуют студенческие балы, так что тут мы с ветеранами равнялись на студентов, а не наоборот. На следующий день провели онлайн-квиз, к которому подключились все образовательные площадки, а 17 мая устроили большой семинар с решением кейсовых задач из практики работников метро. Ответы студентов комментировали коллеги разных профессий. После – поиграли с ребятами в транспортную мафию. В нашей авторской версии широко известной игры главная цель – поймать зайцев, с чем мы успешно справились.

Отличную обратную связь мы получили от студентов после слёта Советов молодёжи транспортных предприятий России. Ребята были самыми младшими, но наравне участвовали в проектной работе, оказавшись в смешанных командах с работниками метрополитенов Санкт-Петербурга, Самары и других городов.

На протяжении всего года студентов, которым уже исполнилось 18 лет, мы привлекаем на мероприятия в качестве событийных волонтеров и участников. Есть по-настоящему заряженные ребята, которые участвуют во всём. Мы их уже хорошо знаем и следим за их развитием. А чтобы найти новых, ежегодно принимаем участие в торжественной линейке 1 сентября и проводим различные активности для первокурсников. Коллеги из КМТ в свою очередь приглашают нас на свои проекты. Из последних – туристический слёт.

Спорт – отдельная история. В турнирах, которые мы устраиваем, соревноваться с сотрудниками метро выходят смешанные команды студентов и преподавателей, что отлично работает на внутреннее сплочение. В новом учебном году мы планируем запустить целую серию состязаний по типу Спартакиады. Соревноваться будут студенты и работники мосметро, которые не входят в составы наших легендарных сборных. Каждый месяц – новый вид спорта. К маю подсчитаем медали и вручим победителю переходящий кубок. За кого будешь болеть ты?

Алина КОЛЕСНИКОВА

Лучший монтер пути

ПОДВЕЛИ ИТОГИ ПЕРВОГО
В МОСМЕТРО КОНКУРСА
ПО ЭТОЙ ПРОФЕССИИ

31 июля в Корпоративном университете выбирали лучшего среди специалистов, которые содержат путь в норме и делают всё для безопасного движения поездов. Конкурс для представителей этой профессии прошёл впервые. Маршрут у 13 участников простой: теория и практика. Во время устной беседы комиссия оценивала развернутые ответы и уверенность конкурсантов. После перешли на практические путевые работы. Мужчины признались, что этот этап дался легче, чем «разговорный». На деле привычнее показывать свои умения и навыки.

На учебно-тренировочных путях необходимо было взять нужные инструменты и выполнить задание по билету. Например, измерить габарит контактного рельса и отвода или сменить дефектный кронштейн контактного рельса. В работе подобные задачи есть каждый день, поэтому справиться было несложно, говорят монтеры пути.

По итогам конкурса каждому вручили сертификаты об участии. Тройку призёров ждут премии: 60, 40 и 20 тысяч рублей.

О ПОБЕДИТЕЛЕ

Абиль Саткалиев работает в метрополитене пять лет. Монтер пути пятого разряда трудится в 14-ой колонне, его участок – «Воробьёвы горы». До этого работал на железной дороге, рельсам остался верен. Говорит, что это интересно, тем более такая работа приносит пользу.

Результатом Абиль доволен. Хотел занять просто призовое место, а вышел победителем – первым в дебютном конкурсе среди монтеров пути. Говорит, что все задания понятны, если ты знаешь свою работу. Рад, что сделали конкурс, где можно показать себя и обменяться опытом.



2 **Константин Кашперов**

3 **Виктор Катыхин**

1 **Абиль Саткалиев**

Краснопресненскому трамвайному депо – 105 лет

СОБРАЛИ САМЫЕ ИНТЕРЕСНЫЕ ФАКТЫ ИЗ ПРОШЛОГО И НАСТОЯЩЕГО ПРЕДПРИЯТИЯ

ЛИХИЕ ВРЕМЕНА И ПЯТЬ ЛЕТ ОЖИДАНИЯ

Депо могло бы праздновать 110-летие, ведь Пресненский трамвайный парк планировали открыть в 1914 году. Однако с началом Первой мировой войны его переоборудовали под эвакогоспиталь из-за близости к железной дороге. После революции и гражданской войны на Ходынском поле собралось «кладбище» разбитых трамваев со всей Москвы. Пресненский парк начал их восстанавливать и в 1919 году приступил к регулярному выпуску пассажирских вагонов. Этот момент стал точкой отсчёта истории депо, которое впоследствии назвали Краснопресненским.

КАК КРАСНОПРЕСНЕНСКОЕ ОКАЗАЛОСЬ В СТРОГИНЕ

В 2002 году деповчане переехали на новую площадку в Строгино, построенную с размахом и по современным стандартам. Осуществить переезд было непросто. Перебазировать огромное транспортное предприятие требовалось максимально быстро, без отрыва от производства.



Валентина Литвинова,
заместитель начальника депо по эксплуатации

«25 мая, за один день, весь подвижной состав своим ходом переместился на новую площадку, при этом продолжая обслуживать городские маршруты. Утром вагоны вышли из Красной Пресни, а вечером зашли в ворота новой площадки в Строгине. Название оставили прежнее – Краснопресненское. Так что у нашего депо сразу два дня рождения».

Валентина Литвинова связана с трамваями с 1995 года. Прошла профессиональный путь от водителя трамвая до заместителя начальника депо. За годы работы она освоила, пожалуй, все типы пассажирских вагонов. Разве что кроме конки. Но и та ей хорошо знакома: хотя замначальника депо ею не управляет, зато неизменно сопровождает на ретропарадах, знает кучера и помнит, как зовут постоянных лошадей.

РЕКОРДЫ И ЭКСКЛЮЗИВНЫЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ

Площадь Краснопресненского депо – порядка 10 га. Как 14 футбольных полей. Из пяти трамвайных парков столицы этот – самый крупный и новый. Он обслуживает рекордное количество маршрутов – 10, на которые выходят 114 современных «Витязей-Москва» и «Львят».

Чтобы водителям было легче управлять расстановкой трамваев на большой территории, в депо продумана автоматическая система управления стрелочными переводами. Когда трамвай въезжает, оператор видит их у себя на дисплее. Кроме того, над площадкой нависает застеклённая диспетчерская рубка, как в аэропорту. Отсюда удобно наблюдать за передвижением вагонов.



Самое крупное трамвайное депо столицы осенью отметит юбилей

Оператор выстраивает путь на стоянку и переводит стрелки. Водителю не нужно выходить из кабины даже зимой. Стрелочные переводы не замёрзнут: они оборудованы электронагревателями.

«ГОВОРЯЩИЙ ГОРОД», ВИРТУАЛЬНАЯ «ТРОЙКА», БЕСПИЛОТНЫЙ ТРАМВАЙ И ДРУГИЕ ИННОВАЦИИ

Если идёт тестирование или внедрение каких-либо новшеств в работе трамвая, это редко обходится без краснопресненцев. Редакция наведывалась к руководителю депо примерно год назад, и за это время скопилось много новостей.



Иван Видясов, начальник депо

«В наших трамваях тестировали оплату проезда через смартфон, которую не так давно запустили в городском транспорте. Сейчас мы внедряем систему звукового ориентирования „Говорящий город“ для маломобильных пассажиров. С её помощью человек с ограниченными возможностями узнаёт о подходящем трамвае, определяет местонахождение дверей и может заранее сообщить водителю, что хочет сесть, – тот поможет. Ещё изменение – новое расписание. Вагоны у нас начали курсировать без простоя на конечных станциях. Раньше они „ждали“ с перерыва водителя, а сейчас в кабину садится его коллега. Так мы стали выдавать на линии на 25 трамваев меньше без потери пассажиров. Также добились более раннего пуска вагонов на дальнем маршруте № 6, сделав ночную расстановку в Братцево. И, наконец, история, ставшая громкой новостью, – пуск беспилотного трамвая. Его испытывали в нашем депо».

«Снова пресса?» – реагирует на наш звонок работник депо Виталий Паненко. В день пуска беспилотного трамвая он стал знаменитым. Именно он помогал коллегам из Центра перспективных разработок Московского транспорта «обучать» беспилотник.



Виталий Паненко, водитель трамвая

«Этот трамвай – как мой младший брат. Только быстро взрослеет и умнеет. По депо он передвигается сам, а на маршрут № 10 выходит со мной. Я наблюдаю за ним и даю обратную связь разработчикам. Рад, что довелось в этом участвовать. Говорят, меня выбрали, потому что увидели азарт к новому. Я люблю пробовать разные вагоны, менять маршруты и места. В профессии пять лет. Начинать у себя в Хабаровске, потом учился в вузе и водил трамваи во Владивостоке, а затем приехал в Москву и здесь поработал уже во всех трамвайных депо».

КОЛЛЕКТИВ, КОТОРЫЙ ВСЕГДА УНИКАЛЕН

В штате Краснопресненского депо сегодня – около 700 человек. Более полутысячи из них – водители трамвая. Чтобы они могли выполнять свою работу, которая видна пассажирам, здесь трудятся ещё много специалистов разных должностей и профессий. Каждый из них на своём месте служит общей миссии, которую руководитель сформулировал просто и скромно: «Чтобы всё в депо и на маршрутах шло хорошо». Желаем коллегам, чтобы именно так и было.

Ольга ПОСАДСКАЯ

«Лесному» – 20 лет

О НОВЕЙШЕЙ ИСТОРИИ САНАТОРНО-ОЗДОРОВИТЕЛЬНОГО КОМПЛЕКСА
РАССКАЗАЛ ЕГО НАЧАЛЬНИК ДАНИИЛ КИМАКОВСКИЙ

Д
а
т
а

Какие вехи в развитии «Лесного» вы бы выделили?

Многие помнят, что здесь, в Лесном Городке, был пионерлагерь «Валентина», а в соседнем Переделкине работал девятиэтажный санаторий «Баковка» для работников метро. В начале 2000-х курорты объединили в Оздоровительный комплекс метрополитена (ОКМ) и часть коллектива «Баковки» перевели к нам. Самостоятельным филиалом мосметро ОКМ стал 17 сентября 2004 года, с тех пор ведём «новое летоисчисление». Тогда же на территории в 11 га построили шикарные коттеджи из красного кирпича – всего 32 здания и сооружения. На месте медпункта вырос целый медицинский центр. А оздоровительную деятельность мы начали в сентябре 2020 года – получили лицензию, закупили аппараты для физиотерапии. Медцентр основали фактически ради реабилитации машинистов, к тому же это позволяло экономить бюджет предприятия без обращения к сторонним медицинским организациям. С 2022 года к нам стали направлять на оздоровление и водителей трамвая. В апреле прошлого года мы получили лицензию как полноценный санаторий, а в мае вошли в Государственный реестр курортного фонда Российской Федерации.

Расскажите про коллектив?

У нас сложился особенный, почти семейный уклад. Очень ценим опыт ветеранов, которые помнят «Валентину» и «Баковку». В отделе хозяйственного обеспечения работает Ирина Филатова, а заведующую складом Галину Щеглову мы недавно проводили на пенсию и продолжаем общаться. За последние годы коллектив вырос за счёт развития медцентра. Понятно, что это специалисты с профильным образованием. Как и работники гостиничного хозяйства, которые постоянно повышают квалификацию, проходят курсы по этике гостеприимства в профильных учреждениях города по направлению Корпоративного университета. У нас полностью

реализована квота по трудоустройству инвалидов, причём не только формально, «для галочки». Люди с физическими ограничениями у нас востребованы. Так, запись к слабовидящим массажистам Владимиру Чегадайкину и Виктории Корытовой очень плотная. В целом по кадрам стабильная статистика. Из-за загородной локации не всегда просто найти людей, но зато те, кто приходят, остаются надолго. Случайных нет. Сегодня в «Лесном» работают 134 человека.

Кто ваши постоянные клиенты?

Санаторий не только для работников метро. Последние десять лет мы постепенно заключали договоры на льготные условия отдыха с отраслевыми предприятиями – и сегодня о нас знает весь Транспортный комплекс. Приезжали коллеги из других российских метрополитенов и Ассоциации внеуличного транспорта. За последний год мы провели 10 отраслевых мероприятий. Самое крупное – турнир по функциональному многоборью совместно с Минтрудом, в котором участвовали около 600 человек. Так мы развиваем имидж мосметро. И, конечно, оказывая туристические услуги, мы приносим доход в казну предприятия. Поэтому приглашаем и сторонних гостей. Соседи – жители Одинцово всех возрастов – приходят к нам круглый год как в свой клуб, многие знакомы между собой. Ещё к нам приезжают группы спортсменов на сборы и тренировки.

Чем сегодня хорош «Лесной»?

Шикарная природа, очень ухоженная территория, бассейны и спортивные площадки – это привлекательно. Можно побыть наедине с самим собой или с семьёй, с компанией. У нас очень лояльные условия и цены – можно недорого арендовать ту же беседку для шашлыков или попариться в бане. А цена за абонемент в бассейн – вообще подарок. Тем более для коллег у нас хорошие скидки.



Даниил Кимаковский работает в мосметро с 2015 года. Был инженером техотдела Учебно-производственного центра. В ноябре 2017 стал заместителем главного инженера Оздоровительного комплекса мосметро, в июле 2019 – главным инженером, а в 2023 году возглавил Санаторно-оздоровительный комплекс «Лесной» Службы социальных объектов. Окончил юрфак Военно-технического университета Министерства обороны РФ, далее получил инженерную специальность в Российском университете транспорта (МИИТ).

Как вы воспринимаете клиентскую критику? Бывает такое?

Положительно. Кто не работает, того не критикуют. На самом деле замечаем каждый негативный отзыв, стараемся преодолеть существующие формальности по хозяйственной части. Кстати, за 2023 год мы получили оценку Яндекса «Хорошее место», и клиентский рейтинг 4,9 балла стабильно держится – это тоже о чём-то говорит.

Какие положительные перемены последних лет стоит выделить?

Расширяем медицинскую деятельность, для этого купили и ввели в эксплуатацию специальное оборудование: магнитотурботрон, соляную пещеру, криосауну. Кроме этого, особым спросом пользуются массажи, бассейны, фитосауна, водолечение. Обновили спортивные площадки: построили верёвочный парк, отремонтировали футбольное поле.

Мы стали открыты для публики – развиваем соцсети, запустили консультации о ценах и услугах через колл-центр Транспортного комплекса, провели ребрендинг. Плюс удобно, что отремонтировали железнодорожную платформу «Лесной Городок» в связи с запуском МЦД-4. Это не наша заслуга, но гостям стало комфортнее к нам добираться.

Какие планы?

Надеемся в этом году обновить мебель и технику во всех корпусах – диваны, кровати, телевизоры – сейчас играют объединённый тендер по предприятию. Планируем реконструкцию жилого фонда в целом и увеличение количества номеров. Думаем о развитии медицинской деятельности в связи с увеличением спроса. Работаем над сметой капремонта спортивных площадок. Скоро запустим современный сайт. Большие дела делаются небыстро в наших реалиях, но они действительно делаются.

В «Лесном» живёт олень. Как всё-таки его зовут?

Помню, что было голосование за Бэмби, но на самом деле он отзывается на Яшу. Понимаем, что все его любят, но лучше всё-таки не подкармливать пряниками.

Полина КОВАЛЕНКО



Административная команда «Лесного» (слева направо): Виктория Антипова, Влада Домбровская, Алексей Новиков, Валерий Рычагов, Екатерина Павлова, Ирина Филатова, Юлия Малафеева



К юбилею
«Лесного» сняли
видеоролик

lesnoy_mm

8 (495) 622 22 22 *4







8:00–20:00 ЕЖЕДНЕВНО

Как устроен Транспортный комплекс Москвы



В новой рубрике «Команда транспорта» мы рассказываем о коллегах из организаций Дептранса Москвы. Вместе нам удаётся достигать очень высоких целей и делать так, чтобы пассажиры воспринимали Московский транспорт как единую, очень слаженную систему. Если посчитать всех работников, которые обеспечивают движение в столице, получится 200 тысяч человек, из них 60 тысяч – метрополитеновцы.

Департамент транспорта и развития дорожно-транспортной инфраструктуры города Москвы

  Московский метрополитен	  Мосгортранс
  Центр организации дорожного движения	  МосТрансПроект
  Организатор перевозок	  Московский паркинг
  Московская дирекция транспортного обслуживания	  Транспортные инновации Москвы

 **Дирекция Транспортных закупок**

Коммерческие перевозки



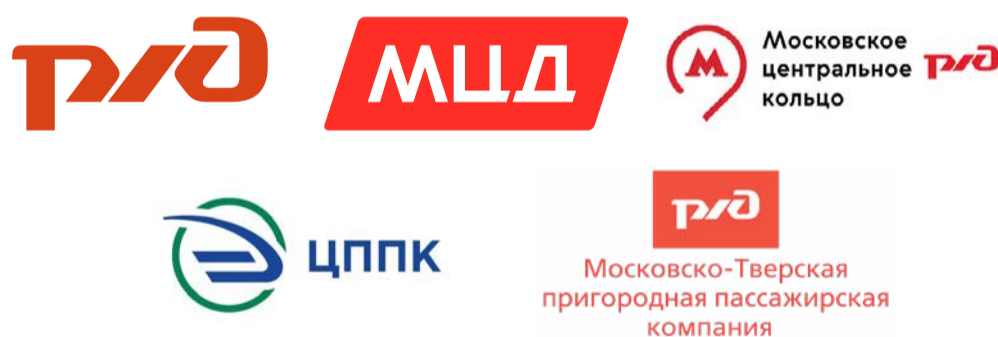
Московская административная дорожная инспекция



Обучение и профильное образование

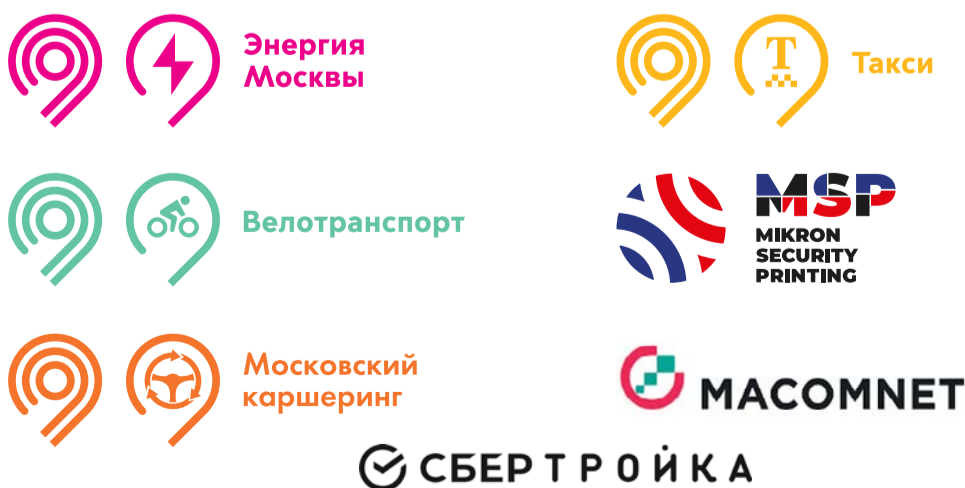


Рельсовый транспорт



Познакомиться с руководящим составом, узнать подробности о направлениях деятельности и контакты коллег из других организаций, а ещё почитать общие новости можно на корпоративном портале transport-portal.mos.ru и в приложении «Команда Москвы». Ключ – корпоративная почта, которую кадровики предоставляют каждому работнику. Возникнут сложности с доступом, обращайтесь: 8 (495) 622-22-22, corp.portal@transport.mos.ru

Сервисы



Речные правила

ЧТО ОБЩЕГО МЕЖДУ АВИАЦИЕЙ И ЭЛЕКТРОСУДАМИ? РАССКАЗЫВАЕТ НАЧАЛЬНИК ОТДЕЛА ПАССАЖИРСКИХ СЕРВИСОВ НА РЕГУЛЯРНЫХ МАРШРУТАХ ДИРЕКЦИИ ВОДНОГО ТРАНСПОРТА ГКУ «ЦОДД» ИРИНА ШУРТИНА

Как вы попали на водный транспорт Москвы?

До этого я 25 лет работала в авиации бортпроводником. В последнее время обслуживала бизнес-джеты. Но был большой перерыв в работе из-за пандемии, потом началась СВО – и рынок авиаперевозок сильно сократился. Я приняла решение уйти в другую область. Сначала позвали в метро, но через несколько месяцев объявили о проекте Речного транспорта и предложили мне следить за уровнем сервиса для пассажиров. Я поняла, что мой 25-летний опыт в авиации пригодится.

Это же новый вид транспорта, который нужно развивать с нуля?

Для меня это вызов, ведь начинать с нуля – сложная задача, а мне необходимы были яркие эмоции.

Как вам дался переход с небес на реку?

Это было непросто, потому что в авиационной сфере больше масштаб. Я летала по всему миру, много видела, сталкивалась с разными людьми и ситуациями на борту самолёта. Тут – локально, Москва. Немного по-другому.

А есть разница в пассажирах на самолёте и на речных судах?

В целом – нет, поэтому я и пришла сюда. Мы командой ведём работу по улучшению пассажирского сервиса, стараемся адаптировать новый, инновационный транспорт для пассажиров. Многие расценивают наши суда как прогулочные. Приезжают на «Киевский», едут до «Парка Фили», гуляют там. А на самом деле у нас такой же вид общественного транспорта, как метро и автобусы.

Кто-то пользуется речфлотом, чтобы добраться на работу и домой?

Конечно. Мы называем их «своими пассажирами», постоянными клиентами. Они совершают ежедневные поездки из дома на работу и обратно. Встречаем их, как почётных гостей.

Сколько было судов и причалов, когда вы начинали?

В прошлом году 20 июня открывали первый маршрут «Киевский – Сердце столицы». Тогда шесть новых причалов запустили в один день. Мои коллеги поначалу переживали, ведь работа незнакомая. Встречали пассажиров, знакомили их с новым видом общественного транспорта и первыми узнавали их впечатления.

Сейчас в работе уже два маршрута. Добавился «Печатники – ЗИЛ». Открыли 14 плавучих причалов и ждём ещё. На первом маршруте добавили ещё одну «шайбу», на втором – четыре. Проект растёт, пассажиропоток растёт, и наш отдел увеличивается. За год мы перевезли почти миллион пассажиров.

Кстати, все плавучие причалы и электросуда – российской сборки. Их делают на заводах в Перми и Санкт-Петербурге и транспортируют в плавучий док на Москве-реке. Тут они принимают свой рабочий вид и выходят на воду. Сейчас ежедневно курсируют около 20 судов.

Миллион пассажиров – большая цифра. Это только за летний сезон?

Нет. Суда ходят круглый год. Понятно, что зимой пассажиропоток меньше, зато летом бывают часы пик, когда суда заполняются на 100%.

Расскажите про свою команду. Вы сказали, что в вашем отделе 70 человек?

Да. Есть ведущие и старшие специалисты по работе с пассажирами. Ведущие – ребята в зелёной форме, они встречают и провожают людей с причалов на суда. Старшие – организуют и руководят процес-



Ирина Шуртина четверть века работала в авиации, затем пришла в метро, а сегодня развивает сервис на речных маршрутах

сом размещения пассажиров на «шайбе», высадкой и посадкой на судно. Они ведут чёткий подсчёт пассажиров, как при посадке на самолёт. Наша задача – сделать поездку безопасной и комфортной.

С какими сложностями сталкиваются ваши ребята?

Пассажиры очень требовательные, хотят получить высокий сервис. Люди относятся к речному транспорту как к прогулочному, а не регулярному, думают, что это «путешествие». Вот в этом и заключается сложность. Приходится каждому объяснять, что необходимо покинуть судно на конечном причале и заново оплатить проезд, если они хотят вернуться, допустим, из «Парка Фили» на «Киевский». Иногда пассажиры не хотят этого делать, им нравится наш транспорт и долгая поездка. Но желающих много, и мы должны следить, чтобы все соблюдали правила.

Очень часто интересуются, когда можно будет прокатиться по всей Москве-реке. Планируем, что к 2030 году запустят семь маршрутов, которые объединят всю реку. Вообще, радует, что спрос на речные перевозки огромный.

Как вы управляете большим коллективом?

Я добрый руководитель. Это, наверное, больше мой минус, чем плюс. Пытаюсь всем помочь, подсказать, но не всегда люди принимают это во благо. Так что приходится иногда проявлять строгость.

Какие качества сотрудников вы цените больше всего?

Прежде всего – ответственность, пунктуальность. Они должны исполнять свои обязанности чётко по регламентам. Ничего своего, стопроцентное соответствие инструкциям. У нас высокие требования, мы не допускаем вольностей. Опоздание – тяжкий грех. Этого не должно быть, мы стараемся быть примером сервиса для всего Транспортного комплекса.

Мои сотрудники проходят обучение, курсы повышения квалификации, учатся работе с людьми, разрешению конфликтных ситуаций. Сейчас у нас появляются новые вакансии и мы получаем много откликов от желающих у нас поработать. Кажется, мы считаемся элитным подразделением.

Люди с какими качествами точно не смогут здесь работать?

Сложный вопрос. Мы доводим кандидатов до высоких стандартов сервиса. Берём всех и обу-

чаем, как надо. Если я вижу, что человек категорически не подходит, то прощаюсь с ним «на берегу». Это уже речное правило. Но мы стараемся каждому дать шанс. Можно прийти на стажировку, она идёт три дня по три часа. Это хороший шанс познакомиться с работой и понять, подходит она тебе или нет.

У нас очень стабильный коллектив, я хорошо знаю каждого человека в своей команде. Но мы с радостью провожаем коллег на повышение или на лучшие условия. За год ушли только двое. Это нормально, мы общаемся, они благодарны за опыт.

Какой маршрут самый популярный?

Конечно, «Киевский – Парк Фили». Но «ЗИЛ – Печатники» тоже интересный. У него есть своя история, красота. Он проходит по юго-востоку столицы. Суда заходят на Южный речной вокзал. Многие выбирают электросуда, чтобы доехать до «Острова мечты», парка «Печатники», особенно по выходным и праздничным дням.

Много детей катается?

Да! Особенно в выходные приходят целыми семьями. До семи лет проезд бесплатный, а по тарифу 30, 90 или 365 дней проезд тоже бесплатный. Не все пассажиры знают про это и, когда узнают, пользуются с удовольствием.

Расскажите про себя, как вы отдыхаете?

Ещё со времён авиации я очень люблю путешествовать. Работая бортпроводником, я побывала во многих странах мира. Сейчас, конечно, ситуация изменилась, я больше стала ездить по России. У нас очень много молодёжи работает, они много путешествуют. А в свой выходной иногда приходят кататься на электросудах с друзьями. У нас красивая работа, особенно летом. Да и зимой тоже.

Новый год на работе отмечали?

Нет, мы работали до 23:00, но 1 января в 9:00 уже встречали пассажиров. Регулярные маршруты должны работать как часы. В первый день 2024 года народу было очень много, такое ощущение, что мы прокатили всю Москву.

Иван МАКАРОВ

10

АВГУСТ
8 (160) 2024В
е
т
е
р
а
н
ы

М
е
т
р
о

Железные нервы

ОБ УМЕНИИ ДОГОВАРИВАТЬСЯ
С МАШИНИСТАМИ РАССКАЗЫВАЮТ
НАРЯДЧИКИ ЭЛЕКТРОДЕПО «ВЛАДЫКИНО»

ПУТЬ СТАРШЕГО НАРЯДЧИКА

«Сначала я испугалась», – с такого признания о назначении начала свои воспоминания старший нарядчик Ольга Никольская. Это было 16 лет назад, и волнения у профессионала из электродепо «Владыкино» уже давно нет. Но об этом позже.

Началось всё с того, что Ольга получила педагогическое образование и после выпуска отработала необходимые (после бесплатного обучения) три года в школе. Поняла, что это совсем не её сфера. В 1994 году подруга предложила ей устроиться в новый линейный пункт, куда набирали операторов. Кроме долгих и крепких отношений с метрополитеном, здесь её ждала судьба на всю жизнь: «Был там машинист Сергей Никольский. Долго мы приглядывались друг к другу. В 2000-м расписались. В следующем году у нас серебряная свадьба, – рассказывает Ольга Никольская, – потом я ушла в декрет, а после позвали в депо оператором. Но заместитель начальника по эксплуатации Владислав Еланский готовил меня на другую должность. Он сразу сказал: „Ольга, через год ты будешь старшим нарядчиком“. Сначала я испугалась. Ответственность ведь большая».

Но в итоге Ольга не побоялась и вступила в непростую должность, на которой трудится уже 16 лет. 11 из них с Ольгой в команде работает ещё один ветеран метрополитена, нарядчик Наталья Скутова.

Отработав три года в школе, Ольга Никольская решила сменить профессию



25 ЛЕТ В МЕТРО

«На работу в метрополитен пришла 20 сентября 1999-го. В этом году юбилей, 25 лет, как я работаю. Попала на участок КИП, на должность электромонтёра третьего разряда», – вспоминает нарядчик локомотивных бригад электродепо «Владыкино» Наталья Скутова.

Трудоустроилась по специальности. Закончила Московский колледж железнодорожного транспорта, что на «Алексеевской». Выпустилась техником-электромехаником. Карьера продвигалась, Наталья получила шестой разряд. Потом ушла в декретный отпуск, после которого её ждали неожиданные перемены. «Вернулась в депо, как будто в новое. Здесь началась переустановка на новый подвижной состав, переходили на электронику, и моя профессия по факту оказалась ненужной», – рассказывает Наталья.

Но оставлять без дела никого не собирались. Начальником депо тогда был Роман Широков. Наталье он сразу предложил стать нарядчиком локомотивных бригад. После долгого взаимодействия с техникой нужно было перейти к работе с людьми. «Я даже день запомнила, это было в пятницу, он вызвал меня к себе в кабинет и рекомендовал подумать над должностью. В понедельник я пришла к нему со своими аргументами. Он сразу отрезал: „Ничего не знаю, разворачиваемся и идём устраиваться нарядчиком“. И вот я в этой должности уже 11 лет». А ещё Наталья активно участвует в жизни профсоюза, она заместитель председателя ППО.



У Натальи Скутовой и Ольги Никольской общий стаж в метрополитене – 55 лет

ЖЕЛЕЗНЫЕ НЕРВЫ

Главная задача нарядчика – чтобы линия не простаивала. Для этого нужно уметь договариваться с машинистами, искать подход к каждому из них и находить все возможные варианты по экстренным заменам специалистов. Необходимо быть немного психологом, чтобы «переговоры» проходили удачно.

Женщины признаются, что главное для хорошего рабочего результата – не завестись и не вспыхнуть, нужны «железные» нервы. «Например, заболел машинист – ставишь другого. Нужно найти того, кто свободен и не со смены. Тяжело работать с людьми, потому что каждый человек индивидуален. Но вместе справляемся, находим общий язык. Когда кто-то из наших машинистов уходит в командировки в другие депо, потом говорит: „Хочу домой“, – рассказывает Наталья.

Важный нюанс – график дежурств, который составляют на пять дней вперёд. Нарядчики должны проверить, чтобы сотрудник, которого внепланово нужно вывести на линию, успел отдохнуть необходимое количество часов. Если он отработал семь часов, то на восстановление сил времени должно быть в два раза больше.

«Всё решаемо, главное – объяснить ситуацию. А потом и другому человеку так же помогут и подменят в нужный момент», – говорит старший нарядчик Ольга Никольская.

Большим испытанием для нарядчиков стала пандемия. Ольгу и Наталью перевели работать в онлайн-режим, но было неудобно, так как нужная программа – на компьютере в офисе. Стали выходить по очереди. Многие машинисты заболели, наступило это часто внезапно. Здесь нарядчикам и нужно было включать все свои скиллы: перестраивать графики, искать свободные руки на поезда, договариваться, находить решения, чтобы линия не простаивала. Было непросто, но справились.

ВНЕ РАБОТЫ

«Вообще, всё как обычно: дом, семья, работа. Но ещё мы часто ходим на выставки», – отвечают на вопрос о свободном времени нарядчики «Владыкино». Ольга и Наталья общаются и за пределами рабочих стен. Какое-то время было и общее успокаивающее увлечение: занимались алмазной мозаикой. Ходят вместе в кинотеатр и гуляют на ВДНХ, тем более комплекс находится рядом с депо. «Не так давно ходила там на выставку „Россия“, очень понравилось. А ещё иногда просто хочется тишины. Когда приезжаю на дачу, мама мне: „Поговори со мной“. Я ей: „Мам, я столько наговорила за целый день, мне полчаса нужно отдохнуть, помолчать“, – сказала Наталья. С коллективом тоже проводят время вне работы, сами что-то придумывают или отправляются в поездки от профсоюза.

Наталья Скутова со своим первым начальником, ныне старшим электромехаником АРС Юрием Акимовым



Екатерина ХАРИНА

«Атмосфера» столичной подземки

ВСТРЕЧАЙТЕ РОК-ГРУППУ, В КОТОРОЙ ИГРАЮТ ИСКЛЮЧИТЕЛЬНО РАБОТНИКИ МОСКОВСКОГО МЕТРО

«В перерыве увидел, как машинист по коленке что-то выстукивает. Сразу понял, это неспроста, – вспоминает Дмитрий Кузнецов, машинист ДДЭ в «Братеево». – Спросил: ты барабанщик? Он удивился, тогда пришлось пояснить, что вижу, как он шлёпает ровно. Коллега догадку подтвердил и рассказал, что в депо есть своя группа. Вот так четыре года назад я попал на репетицию и понеслось».

Коллектив зародился в электродепо «Замосворецкое», но из-за реконструкции ТЧ-7 работников перевели в «Братеево», а состав группы с тех пор претерпел небольшие изменения. Сейчас на барабанах играет дежурный по станции Службы движения Даниил Данков. Он единственный из музыкантов, кто не работает в «Братеево». На клавишах – Михаил Розалиев, электромонтёр АРС и, как он сам себя называет, самый старый баобаба, потому что трудится в метро аж с 1984 года. За гитарный звук отвечают тот самый Дмитрий Кузнецов и бывший старший электромеханик, пенсионер Сергей Кравцов. Электромеханик Андрей Доломов – фронтмен группы и бас-гитарист.



На концерте в честь 10-летия электродепо «Братеево»

Музыка и поезда – главные увлечения этих парней, которые они успешно объединяют, работая в Московском метрополитене. Несмотря на сложный график, коллеги раз или два в неделю встречаются на репетициях в актовом зале Корпоративного университета

Транспортного комплекса и при случае выступают для коллег. В их репертуаре каверы на хиты любимых групп и песни собственного сочинения. «Атмосфера» вовсю готовится к записи первого альбома. Обещают, что в него войдут песни про метро.

Смотрите мини-фильм о группе ВКонтакте «Моё метро»



Алина КОЛЕСНИКОВА

Пёрышко на память



Роман Фролов кормит стрижа червячками

КАК МЫ НАШЛИ ПОМОЩЬ ДЛЯ СТРИЖА, ПРИЛЕТЕВШЕГО В ОФИС РЕДАКЦИИ

– Потихоньку убирайте верхнюю ладонь. Вот тааак, тааак... Другой рукой птицу не подталкивайте.

– Ну, давай же, маленький, лети...

На загородный «выпускной» Алёна приглашает тех, кто двумя неделями раньше подобрал покалеченных птиц на асфальте и передал ей в картонной коробке. Теперь стриж сначала как будто падает с вытянутой руки человека, но буквально в сантиметрах от земли взмахивает острыми крыльями посильнее и взмывает в небо. Уже через пару секунд птица – движущаяся вдалеке точка. Одного за другим выпускают остальных. Сегодня на свободу выпорхнули 11 пернатых.

– Некоторые, сделав круг, возвращаются к своему человеку попрощаться и тогда уже улетают насовсем, – рассказывает эксперт по стригам Алёна Родионова. Лет десять назад она подобрала на улице мечущегося птенца со сломанным крылом, научилась его выхаживать и позже выпустила на волю. Рассказала об этом в соцсетях, познакомилась с орнитологами, единомышленниками, и так и продолжила спасать синиц, ласточек, воробьёв, голубей. У неё в квартире постоянно живут десятки птиц. Одних, уже вылеченных и окрепших, выпускает, других, выпавших из гнезда или покалеченных, берёт на передержку и лечение.

В птичьём волонтерстве Алёна помогает давний приятель и сосед Роман Фролов. Именно на его номер

нас переадресовали из орнитологического приюта «Воронье гнездо», когда недавно в офис редакции залетел стриж. То, что Роман оказался нашим коллегой из Службы электроснабжения, мы восприняли буквально как знак судьбы – стало понятно, что передадим птенца в надёжные руки. В те дни в жару был настоящий стрижепад, и к концу дня у Романа в картонной переноске были 11 птенцов, которых в разных районах Москвы подобрали неравнодушные горожане. Наш стрижик оказался подростком. Его и сородичей откормили сверчками и позже выпустили на свободу. А у нас в редакции осталось на память пёрышко.

«В августе стрижи улетают зимовать в Африку, – рассказал Роман. – Тех, кто не окреп или не вылечился, Алёна оставляет у себя. Было и такое, что скидывались деньгами, снимали квартиру в Геленджике и на время перевозили птиц туда, в более тёплый климат».

У самого Романа постоянно живут вороны-инвалиды, которые не могут летать. Первой питомицей семь лет назад стала Варя. Тимошке – шестой год, он любит сидеть на спинке стула и наблюдать, что в доме происходит. Третью серую ворону, Киню, Роман пару лет назад подобрал в сугробе: «Помню, было 8 Марта и вдобавок Прощёное Воскресенье. Помочь слабому животному или птице – всегда доброе дело».

Полина КОВАЛЕНКО

Спортивные хроники

РАЗЫГРАЛИ ДВА КОМПЛЕКТА МЕДАЛЕЙ СПАРТАКИАДЫ, ПОКАЗАЛИ СЕБЯ В ЗАРАЙСКЕ, ОТМЕТИЛИ ТРИ ПРАЗДНИКА ПО-СПОРТИВНОМУ

Метрополитеновцы на «Гонке героев» Московского транспорта

ДЕНЬ МОСКОВСКОГО ТРАНСПОРТА

Вихрь спортивных событий захватил коллег со всего Транспортного комплекса столицы. В Мещерском парке более 800 сотрудников пробежали трейл Московского транспорта. У наших спортсменов четыре золота, три серебра и одна бронза. В отраслевой «Гонке героев» на Северном речном вокзале три команды метро взяли награды: золото и серебро в категории «Стандарт» и бронзу в Pro. Шахматисты не остались в стороне и проверили свои силы на турнирах в Лужниках. Ну а самым весёлым в этой серии мероприятий стало соревнование «Мама, папа, я – транспортная семья» с картингом и большой лотереей с ценными призами.

БЕГ

Ребята из сообщества «Метро бежит» отлично показали себя на экстремальном забеге «Зарайский бизон», в котором участвовали более 1 200 профессиональных спортсменов



Роман Кузнецов и Алишер Ахмедов на награждении в Министерстве спорта Московской области

и любителей. На непростой трассе протяжённостью 7,5 км наши взяли золото и бронзу. Роман Кузнецов из СЦБ и Дмитрий Краснощёков из электродепо «Варшавское» буквально вырвали медали из рук ближайшего соперника в мужском парном зачёте, пройдя дистанцию за 53 минуты. Судьбу медалей за третье место решила одна секунда. «Великолепная четвёрка» в составе Алишера Ахмедова, Владислава Муравьёва, Павла Строганова из СЦБ и Александра Двойнишникова из Службы безопасности стала лучшей в мужской командной гонке. Парни «пролетели» трассу за 49 минут 43 секунды.

МИНИ-ФУТБОЛ

В IV чемпионате Транспортного комплекса Москвы наша команда встретилась с коллегами из Департамента транспорта, МАДИ, Мосгортранса, ГКУ «Организатор перевозок», Ведомственной охраны Правительства Москвы, Центральной пригородной пассажирской компании и завода

«Москвич». В финале серебряного плей-офф парни обыграли сборную Мосгортранса со счётом 4:2. Сергей Труфанов из Службы электроснабжения – лучший бомбардир турнира.

БАСКЕТБОЛ

Сборная метрополитена выиграла Кубок РЖД в турнире 3x3, который проводил ПБК «Локомотив-Кубань» в рамках фестиваля «Достигая цели», приуроченного ко Дню железнодорожника. Антон Сукосян из «Сокола», Евгений Лосев и Егор Гатин из Службы безопасности и Иван Комков из Службы социальных объектов обыграли семь команд. День физкультурника работники метро тоже отметили на баскетбольной площадке. Кубок метрополитена по стритболу выиграла команда «Старые перцы». Серебро – у ребят из Службы безопасности, бронза – у электроснабженцев. Самым ценным игроком турнира стал Денис Зимин из Службы электроснабжения. А Никита Шаряк из Электромеханической службы выиграл конкурс трёхочковых бросков.

ВСЕРОССИЙСКИЕ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЕ СПОРТИВНЫЕ ИГРЫ РОСПРОФЖЕЛ

Во втором уровне Игр «Мы вместе» приняли участие 18 подразделений метрополитена. Они соревновались в лёгкой атлетике, эстафете ГТО, корнхолье, перетягивании каната, игре Just Dance. По итогам спортивного дня больше всего золотых медалей завоевала Дирекция информационно-технологических систем и систем связи, это гарантировало ребятам первое место в общекомандном зачёте. На втором месте «Митино», на третьем – «Руднево».

ФУТБОЛ

К новостям Спартакиады. Заключительные матчи сезона футбольные команды сыграли 8 августа. Служба электроснабжения – пятикратный чемпион. В триумфальной серии парни проиграли лишь однажды – команда «Владыкино» смогла забить лидерам четыре мяча, пропустив при этом один. На втором месте

снова Управление. Бронза у электродепо «Печатники» – плюс четыре строчки рейтинга по сравнению с прошлым годом.

ФУНКЦИОНАЛЬНОЕ МНОГОБОРЬЕ

Абсолютная новинка Спартакиады. Переброс мяча через барьер, танк с канатом, выпады с весом – всего 10 станций нужно было пройти командам. Четыре лучших коллектива вышли в финал и сразились на полосе препятствий. Золото забрала Дирекция информационно-технологических систем и систем связи. На вторую и третью ступеньки пьедестала поднялись спортсмены электродепо «Лихоборы» и «Руднево».

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



Чемпионский состав ДИТС: Михаил Тарасов, Ильдар Башаев, Илья Лебедев, Мария Мизгирёва. И Мария Решитова – куратор спорта в дирекции

Вокруг «Красной Пресни»

РАССКАЗЫВАЕМ О ДОСТОПРИМЕЧАТЕЛЬНОСТЯХ РЯДОМ С НАШЕЙ РАБОТОЙ. СЛЕДУЮЩИЙ ГИД: САМОЕ ИНТЕРЕСНОЕ
В ОКРЕСТНОСТЯХ ЭЛЕКТРОДЕПО «КРАСНАЯ ПРЕСНЯ»

Г
И
Д

ЦЕНТР «ЗОТОВ»



250 м Здание Хлебозавода № 5 имени советского министра пищевой промышленности Василия Зотова по своей архитектуре стало манифестом конструктивизма. Сегодня здесь работает центр изучения авангардных идей. Проходят выставки, лекции, мастер-классы для детей и взрослых, концерты. Открыты книжный клуб и кинотеатр с новинками и архивными лентами.

МОСКОВСКИЙ ПЛАНЕТАРИЙ



2,4 км Увидеть звёздную проекцию на самом большом куполе Европы диаметром 25 метров. Совершить путешествие со спецэффектами, которые передают даже запахи. Узнать об истории и инструментах познания вселенной и посмотреть в телескоп. Почувствовать себя исследователем, войдя в интерактивное пространство. Всё это и ещё больше можно сделать в Московском планетарии.

МОСКОВСКИЙ ЗООПАРК



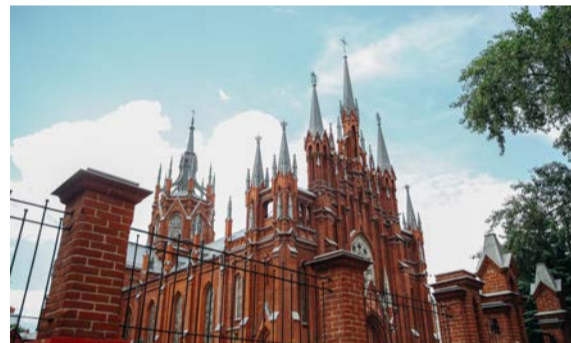
1,9 км В зоопарке столицы проживают более тысячи видов зверей, птиц и рыб со всего света, а в оранжерее растут редкие растения. Посетителям здесь предлагают не только гулять вдоль вольеров, но и посетить экскурсии, лектории, специальные экспозиции и увидеть, как кормят животных.

ГОСУДАРСТВЕННЫЙ МУЗЕЙ В.В. МАЯКОВСКОГО (КВАРТИРА НА ПРЕСНЕ)



1,2 км «Я живу на Большой Пресне, 36, 24», — писал поэт в 1915 году. Это единственная сохранившаяся из многих съёмных квартир, которые сменили Маяковские в Москве до получения своего жилья. Сейчас здесь одна из площадок Государственного музея Маяковского. На Пресне представлена экспозиция «Дочка», она посвящена американской возлюбленной поэта Элли Джонс и их дочери Патриции Томпсон (Елене Маяковской), философу и писателю.

РИМСКО-КАТОЛИЧЕСКИЙ КАФЕДРАЛЬНЫЙ СОБОР НЕПОРОЧНОГО ЗАЧАТИЯ ПРЕСВЯТОЙ ДЕВЫ МАРИИ



900 м Этот собор в стиле неоготики построили в начале XX века. Сегодня здесь установлен один из крупнейших в России органов. В нём 5 563 трубы. В московском Нотр-Даме проходит более ста концертов в год. Духовная музыка чередуется с академической, звучат даже джаз и саундтреки. А когда концерта нет, можно просто заглянуть в собор, посмотреть витражи и девятиметровое распятие над алтарём.

ВАГАНЬКОВСКОЕ КЛАДБИЩЕ



1,2 км Это кладбище появилось в XVIII веке как место массового захоронения во время чумы. Сегодня оно знаменито необычными надгробиями и могилами известных людей. Здесь находят последний приют актёры, спортсмены, композиторы, поэты и общественные деятели. Среди самых заметных — памятники Сергею Есенину, Льву Яшину, Владимиру Высоцкому, Андрею Миронову, Леониду Филатову, Владу Листьеву, позолоченная статуя без головы, которую называют могилой Соньки Золотой Ручки, и величественное надгробие Лидии Черниковой за стеклом, которое считают самым дорогим на кладбище.

ГОСУДАРСТВЕННЫЙ БИОЛОГИЧЕСКИЙ МУЗЕЙ ИМЕНИ К.А. ТИМИРЯЗЕВА



1,2 км Естественно-научный музей занимает похотный на сказочный терем особняк. Его основатель, биолог Борис Завадовский, имел свой взгляд на организацию музейного дела. Он ратовал за «живой музей», где можно не просто созерцать ценные экспонаты, но и приобщаться к науке. Например, делать прививки растений и искусственное опыление. Его подход практикуют и сегодня. В музее, кроме разнообразных экскурсий и множества экспозиций, проводят мастер-классы, биологические опыты и квесты.

14

АВГУСТ
8 (160) 2024И
С
Т
О
Р
И
Я

В

Л
И
Ц
А
Х

130 ЛЕТ НАЗАД, В АВГУСТЕ 1894 ГОДА, РОДИЛСЯ АРХИТЕКТОР НИКОЛАЙ КОЛЛИ

В его жилах текла шотландская кровь. Он был учеником знаменитого Алексея Щусева. Он участвовал в разработке проекта посёлка «Сокол» и создал чертежи здания кооператива «Новая Москва». Он помогал знаменитому Ле Корбюзье во время возведения здания Центросоюза, хотя, по сути, – руководил всеми работами, воплощая идеи французского гения, который в Москву на этапе строительства не приезжал. Кроме того, он участвовал в строительстве Днепрогэса и спроектировал стадион имени Сталина в Измайлово.

Николай Яковлевич (Джемсович) Колли родился 5 (17) августа 1894 года в Москве в семье купца 1-й гильдии и общественного деятеля Якова (Джеймса-Мартинера) Колли, директора горнодобывающих предприятий, гласного Московской городской думы и потомственного почётного гражданина. В 1912 году Николай Колли поступил в Московское училище живописи, ваяния и зодчества, позднее переименованного в Высшие художественно-технические мастерские (ВХУТЕМАС). Ещё студентом он начал работать чертёжником в бюро Алексея Щусева на постройке Казанского вокзала, работал в «Архитектурной мастерской по планированию центра и окраин Москвы», организованной московским Советом рабочих и красноармейских депутатов. В 1922 году окончил ВХУТЕМАС и получил звание архитектора-художника.

Живо интересующийся архитектурной и культурной жизнью молодой страны, Николай Колли участвовал во всех значительных событиях, связанных с развитием советской архитектуры. В 1922 году под руководством Ивана Жолтовского он принял участие в открытом Всесоюзном конкурсе на составление проекта планировки первой Всесоюзной сельскохозяйственной выставки и ряда её павильонов. За проект «Дом крестьянина» был премирован Дипломом признательности выставочного комитета Наркомзема. В 1923 году работал на строительстве этой выставки в качестве помощника главного архитектора. По проектам Николая Колли был построен ряд павильонов. В 1924–1925 годах разработал ряд типовых проектов жилых домов из стандартных элементов заводского изготовления. В 1926 году по проекту Николая Колли и Сергея

Конструктивист Колли

Кожина было построено шестизэтажное кирпичное здание кооператива «Новая Москва» на Ленинградском проспекте.

В 1927–1932 годах Николай Колли в составе группы архитекторов, возглавляемой Виктором Весниным, проектировал Днепрогэс. Это строительство Первой пятилетки – одно из лучших произведений советского зодчества. Красота сооружения создавалась за счёт чёткого ритма мощных бетонных быков водосливной плотины, протянувшейся дугой между берегами Днепра. Николай Колли, являясь заместителем главного архитектора, непосредственно руководил строительством зданий и сооружений, сочетавших в себе функциональные и эстетические качества. Одновременно со строительством ГЭС осуществлялась планировка соцгорода в Запорожье – улицы, скверы, дома, парки, стадион, мосты через Старый и Новый Днепр.

В 1928–1929 годах Николай Колли был командирован в Париж для совместной работы с архитекторами Ле Корбюзье и Пьером Жаннере над проектом Дома Центросоюза в Москве на улице Кирова (сейчас – улица Мясницкая, 39). Здание явилось совершенно новым, по сути, беспрецедентным для Европы примером решения современного делового здания. А работа под руководством большого мастера и в дальнейшем архитектурный надзор за осуществлением этого проекта в Москве способствовали совершенствованию мастерства архитектора. Дружбу с Ле Корбюзье, с которой связала его творческая судьба, Николай Колли сохранил до конца жизни великого архитектора.



Проекты станции «Мясницкие ворота» («Чистые пруды»). Перронный зал. Перспектива (арх. Николай Колли и Сергей Андриевский, 1934)



Вестибюль станции «Кировская» («Чистые пруды»). Арх. Николай Колли и Любовь Шухарева (из книги «Как мы строили метро», 1935)

С 1933 года в качестве главного архитектора Колли работал в архитектурно-проектировочной мастерской № 6 Моссовета. В 1933–1941 годах под его руководством был разработан ряд проектов: Центральный стадион СССР имени Сталина в Измайлово, комбинат «Известий», 2-й Дом СНК, Большой Каменный и Новоарбатский мосты и др.

По проектам Николая Колли построены станции метро «Кировская» («Чистые пруды»), наземные вестибюли станций «Парк Культуры» и «Смоленская». 13 мая 1935 года Николай Колли был награждён Почётной грамотой ЦИК СССР за ударные темпы и за выполнение высокохудожественного качества проектов и оформление станций Московского метрополитена и наземных вестибюлей.

В 1935 году Колли в составе делегации советских архитекторов посетил Рим и выступил с докладом об организации проектного и строительного дела в СССР на XIII Международном конгрессе архитекторов. В 1939 году постановлением СНК СССР Николай Колли был утверждён действительным членом Академии архитектуры СССР. С 1922 по 1941 годы он вёл педагогическую деятельность на кафедре архитектурного проектирования и планировки городов в ряде высших учебных заведений Москвы.

Во время Великой Отечественной войны архитектор продолжал плодотворную творческую и общественную деятельность. По его проектам были построены: станция метро «Павелецкая»-кольцевая (1944–1949) и стадион «Динамо» в Минске (1945). Под его руководством был сооружён стадион в Волгограде (1944), выполнены проекты восстановления центров Минска (1945) и Старой Риги (1946). Особенно крупной его работой в эти годы стал проект реконструкции центра Калинин (Тверь).

В 1951–1953 годах Николай Колли руководил мастерской № 6 института «Моспроект». В этот период совместно с коллективом мастерской он участвовал в разработке проектов застройки Щербаковской улицы, реконструкции Семёновской, Комсомольской, Сокольнической площадей, улиц Краснопрудная, Русаковская, Стромынка и Черкизовская (1952–1953). При этом одновременно руководил НИИ общественных и промышленных сооружений (1940–1956).

Николай Колли был одним из организаторов Союза архитекторов СССР и активно участвовал в его работе. Автор многочисленных докладов и статей, а также ряда книг по вопросам градостроительства, архитектурной практики, теории и истории архитектуры, Николай Колли всегда умел совместить серьёзную творческую работу с административной и общественной деятельностью.



Архитекторы Ле Корбюзье и Николай Колли (справа) на строительстве Дома Центросоюза в Москве (1931)

«Спартак»

10 ЛЕТ НАЗАД ПЕРВЫХ ПАССАЖИРОВ ВСТРЕТИЛА СТАНЦИЯ, КОТОРАЯ ДОЛЖНА БЫЛА ОТКРЫТЬСЯ ЕЩЁ В 1975 ГОДУ

На протяжении почти сорока лет она была настоящей «станцией-призраком» на Таганско-Краснопресненской линии. Скучно освещённую платформу построенной вчерне станции (без отделки и выходов на поверхность) можно было увидеть только сквозь стекло вагона на перегоне между «Щукинской» и «Тушинской».

Впервые эта станция появилась на перспективной схеме развития московского метро в начале 1970-х годов под названием «Волоколамская» (по одноимённому шоссе, проходящему поблизости). Она должна была открыться на участке от «Октябрьского Поля» до «Планерной», но в связи с отменой решения о возведении огромного жилого массива на месте Тушинского аэродрома (аэрополя), работы здесь были прекращены, а станция законсервирована. 30 декабря 1975 года участок Краснопресненского радиуса до станции «Планерная» был введён в эксплуатацию, но без «Волоколамской».

По первоначальному проекту архитектора Нины Алёшиной станцию планировалось выполнить в жёлто-серых тонах с синей мозаикой вдоль путей, а колонны покрыть коричневым гранитом, и они должны были оканчиваться у свода медными пластинами в виде куполов Волоколамского кремля. Этот проект был использован для отделки станции «50 лет СССР» (сейчас – «Мирзо Улугбек») Ташкентского метрополитена, открытие которой произошло в 1977 году. При этом в ташкентском варианте на медных пластинах были вычеканены гербы республик СССР.

Планы по расконсервации станции появились ещё в конце 1990-х годов, хотя реальной необходимости в ней так и не возникло. Всерьёз о достройке станции заговорили в процессе подготовки к строительству стадиона для футбольного клуба «Спартак» («Открытие Арена», сейчас – «Лукойл Арена»). Начать работы планировалось в 2007 году, при этом частные инвесторы стадиона объявили о материальном вкладе в достройку станции. Строительство стадиона началось в 2011 году. Конечно же, такому крупному спортивному объекту, рассчитанному почти на 50 тысяч человек, была необходима хорошая транспортная доступность. Решение было, наконец, принято, и работы по сооружению новой станции стартовали в январе 2012 года.

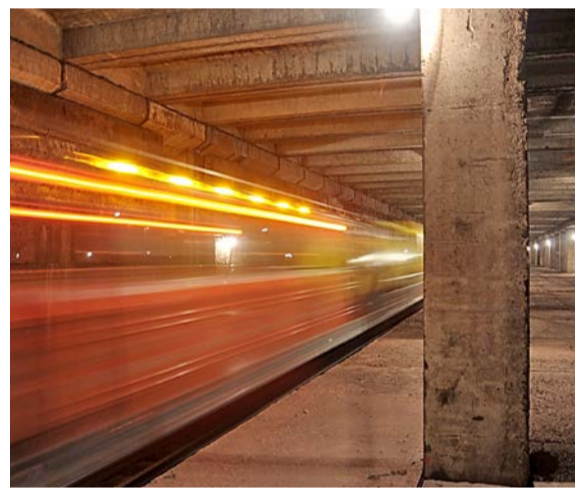
Кстати, пока станция находилась в законсервированном состоянии, в московском метро в конце 2009 года на Арбатско-Покровской линии открылась станция в районе Митино, получившая название «Волоколамская». В связи с этим ещё летом 2008 года постановлением Правительства Москвы на основании предложения Городской межведомственной комиссии по наименованию территориальных единиц, улиц и станций метрополитена перспективной станции было присвоено название «Стадион „Спартак“». Окончательное название – «Спартак» – власти столицы утвердили в июле 2014 года, вместе с планами по завершению строительства.



Строительство станции «Волоколамская» (1974 год, фото Владимира Кузнецова)



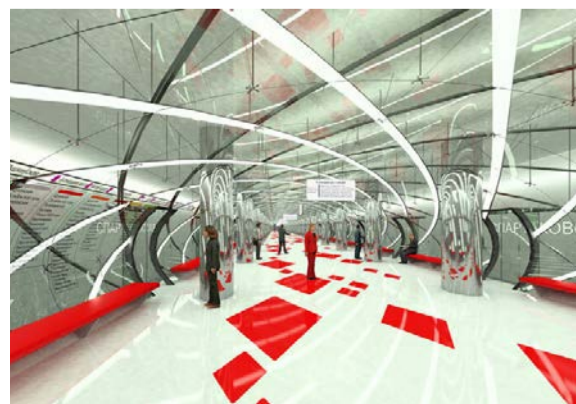
Станция «Мирзо Улугбек» Ташкентского метрополитена – так должна была выглядеть «Волоколамская»



Так выглядела платформа станции «Волоколамская» в 2010 году



На станции «Спартак» спустя почти 40 лет после её сооружения наконец-то появились первые пассажиры



Проекты станции «Спартак» (2012–2013)

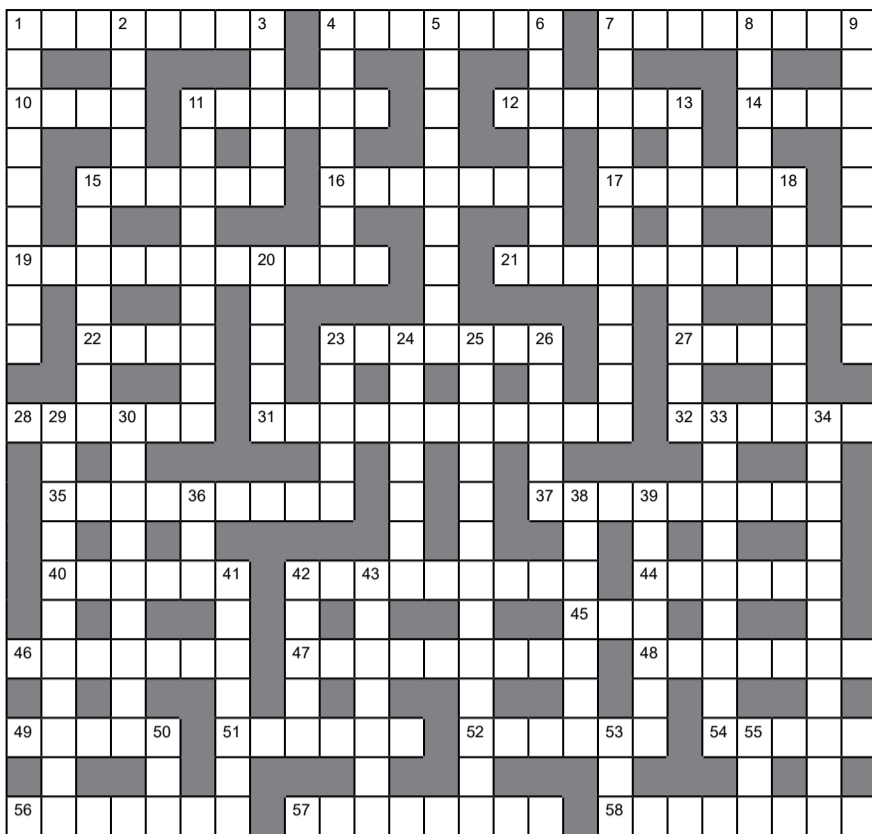
В 2012 году были опубликованы первые архитектурные проекты станции. Один из них, созданный компанией «Arch group», предполагал заключение платформенной части в стеклянную оболочку высотой 6 метров и шириной 10 метров. Конструкцию при этом поддерживали бы металлические потолочные крепления, а также каркас в форме спирали. Посадочные платформы предполагалось отделить от путей автоматическими дверями. Этот проект не был принят.

Окончательный проект реконструкции был представлен 11 января 2013 года и утверждён 14 января. Он больше всех приближен к оригинальному проекту 1970-х годов и к стилистике двух близлежащих станций. Проект был разработан проектной компанией «Метро-Стиль» и включил в себя не только архитектурное оформление, но и инженерное проектирование вестибюлей, электросетей, водоснабжения и канализации.

Предложения по оформлению станции были на основе двух тем: футбольного клуба и олимпийского движения. В конечном варианте архитектора Дмитрия Гурского оформление станции было сделано нейтральным, без символики спортивного клуба «Спартак», но в его цветовой гамме. На платформе – колонны из белого мрамора с красными вставками. Единственное место, где использован мотив ФК «Спартак», – художественный витраж с символикой клуба над наклонным входом. Наземный вестибюль и лестничные павильоны выполнены в том же стиле, что и спортивные сооружения, строящиеся по соседству, и вся художественная, декоративная часть смотрится в едином цветовом решении со стадионом.

Главным украшением станции являются путевые стены, на которых смонтированы ударопрочные стеклянные панно на футбольную тематику, состоящие из шестиугольников, похожих на пчелиные соты.

Пётр НОВИКОВ



ОТВЕТЫ НА КРОССВОРД ИЗ ПРЕДЫДУЩЕГО НОМЕРА:

По горизонтали: 1. Коробок. 8. Вспышка. 12. Узкоколейка. 13. Борисово. 14. Работник. 15. Крыло. 16. Панки. 17. Трассировка. 18. Навес. 19. Тонваген. 22. Игротека. 25. Откос. 26. Сигнал. 27. Тюбинг. 28. Курьяново. 29. Сцеп. 31. Корт. 32. Печатники. 34. Атмосфера. 37. Газ. 38. Пассатизи. 40. Крона. 43. Кокос. 46. Люблино. 48. Бандероль. 49. Валентина. 50. Сиртаки. 51. Грозный. 52. Награда. 53. Рулетка.

По вертикали: 1. Краснопресненская. 2. Рембрандт. 3. Багратион. 4. Курсант. 5. Новоосино. 6. Добрынинская. 7. Метрополис. 8. Вагонка. 9. Планерное. 10. Шпаклёвка. 11. Администрирование. 20. Одиноково. 21. Голкипер. 23. Риторика. 24. Контракт. 30. Плафон. 31. Кресло. 33. Траволатор. 35. Мякинино. 36. Апельсин. 38. Пуговица. 39. Институт. 41. Онегин. 42. Апогей. 43. Калибр. 44. Консул. 45. Обжиг. 47. Гайка.

ПО ГОРИЗОНТАЛИ:

1. Конечная станция МЦД-2
4. Кризис в экономике
7. Грузовой автомобиль с опрокидывающимся кузовом
10. Положительный электрод
11. Элемент сборной крепи подземного сооружения
12. Створки на окнах
14. Безузоричность внешнего вида
15. Щипцы для завивки волос
16. Конечная станция Замоскворецкой линии
17. Инструмент строителя метро
19. ТЧ-12
21. Станция Сокольнической линии
22. Монах-отшельник
23. Разговорное название многомесячного проездного билета
27. Период в игре
28. Город и река в Московской области, отразившиеся в названии станции метро
31. Постепенное снижение стоимости основных фондов в связи с их износом
32. Город в Московской области, на территории которого есть вход на станцию метро
35. Огнестрельное оружие с вращающимся барабаном
37. Станция Люблинско-Дмитровской линии
40. Высшее достижение искусства
42. Станция Люблинско-Дмитровской линии
44. Место проведения технического обслуживания и текущего ремонта подвижного состава в электродепо
45. Модные водные процедуры
46. Вид городского пассажирского транспорта
47. Документ на право обслуживания
48. Самец в пчелиной семье
49. Покатый участок железнодорожного пути
51. Длинный пробел в начале строки
52. Корнеплод, превращающийся ши в борщ
54. Дальневосточная сельдька
56. Карта «Тройка» для студентов-первокурсников очной формы обучения
57. Слегка выступающее над плоскостью скульптурное изображение
58. Территория, прилегающая к среднему и нижнему течению Волги

ПО ВЕРТИКАЛИ:

1. ТЧ-6
2. Структурное подразделение предприятия
3. Змея с напюшонном
4. Легендарный русский путешественник, совершивший в одиночку пять кругосветных плаваний
5. Станция Большой кольцевой линии
6. Марка французского автомобиля
7. Станция МЦД-1
8. Холодное кушанье из нарезанных продуктов
9. Станция МЦК
11. Башня Московского Кремля, возведённая первой
13. Монарх великой державы
15. Станция МЦД-2
18. Устройство, выполняющее действия по заданной программе
20. Чересчур подвижный ребенок
23. Публичный показ результатов деятельности
24. Расходы предприятия
25. Способность быть свободным от внешних воздействий или контроля
26. Ценная бумага, подтверждающая долевое участие в собственности
29. Станция Большой кольцевой линии
30. Станция Большой кольцевой линии
33. Лечебная минеральная вода
34. Круг действий, возложенных на кого-нибудь и безусловных для выполнения
36. Зодиакальное созвездие
38. Полоска ткани на спинке одежды
39. Испытания подвижного состава перед вводом в эксплуатацию
41. Упругий элемент подвески транспортных машин
42. Стиль плавания
43. Дорожка для пешеходов
50. Гибрид двух верблюдов: дромедара и бактриана
53. Нелепая ошибка
55. Очень высокая волна



КУРСКУ НУЖНА НАША ПОДДЕРЖКА

Вы можете помочь жителям приграничных районов, отправив посильную сумму по реквизитам Курского фонда развития, содействия и поддержки предпринимательства.

АДРЕС: 305001, Курск, ул. Гайдара, 25, оф. 10

ФАКТИЧЕСКИЙ АДРЕС: 305023, Курск, ул. 1-я Прогонная, 1, оф. 309

ИНН: 4632245429

КПП: 463201001

Р/С: 40703810233000000405

Курское отделение №8596 ПАО СБЕРБАНК

БИК: 043807606

К/С: 30101810300000000606

ОГРН: 1184600000860

ОКПО: 32677402

✉ kfprs@yandex.ru

ВОЕННАЯ СЛУЖБА ПО КОНТРАКТУ



от 5 200 000 ₺ Получат добровольцы за первый год службы

2 300 000 ₺
Единовременная выплата при заключении контракта

1 900 000 ₺ от правительства Москвы
400 000 ₺ от Минобороны РФ

от 260 000 ₺ Ежемесячное денежное довольствие

При заключении контракта в Москве город оказывает всестороннюю помощь военнослужащим независимо от их места прописки. Выплачивает московскую прибавку и бойцам, и их семьям, помогает с работой, обучением детей, уходом за пожилыми родителями, даёт возможность получить психологическую и правовую поддержку, обеспечивает профессиональной экипировкой. Иногородним – помощь с проездом до Москвы, проживанием и питанием на время отбора.

На все вопросы ответят по телефону: 8 (985) 812 22 56



5 сентября	5 сентября	9 сентября	<ul style="list-style-type: none"> • 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 ₺
Электродепо «Лихоборы» ул. Верхнелихоборская, 5, стр. 1	Электродепо «Нижегородское» шоссе Энтузиастов, 4, стр. 32	Корпоративный университет Варшавское шоссе, 93	
8 (495) 185 73 35	8 (499) 325 23 02	8 (495) 622 28 31 8 (495) 622 73 18	