

ГАЗЕТА ОТКРЫТОГО АКЦИОНЕРНОГО ОБЩЕСТВА «МОСКОВСКИЙ МЕТРОСТРОЙ»

## Под сенью порталного крана



Фото А. Попова



**Слесари и сварщики с участка А.Л. Балашова из УММ:**  
П.С. Карсонов, А.М. Шелестов,  
В.В. Хохлов (бригадир),  
А.С. Артёмов.



стенной городской коммуникации означает необходимость соблюдать охранную зону шириной по 4 метра с каждой из сторон.

Поэтому было принято решение свай для путей пропустить, заменив их подобием моста в виде съемных металлических балок, концы которых будут лежать на мощных ростверках с усиленными сваями, их диаметр 1200 мм. Такой вариант позволяет в марте проложить над газопроводом пути и для порталного крана, и для козлового.

А пока участок Носова завершает арматурные и бетонные работы в разрыве подкрановых путей. Поскольку на улице стоит февраль, то ведутся они под защитой тепляков, и на открытом пространстве практически никого в фирменных куртках СМУ-1 не видно. Непосредственное руководство этими работами осуществляют горный

Электрослесарь-монтажник Р.Н. Самашов из бригады В.В. Хохлова, которая за десять дней демонтировала на точке «С» порталный кран и заново собрала его в Марьиной Роще.

### ВЕСТИ СО СТРОЕК

мастер Руслан Меджидов. В его распоряжении бригады Айрата Ахмадуллина и Ильи Ваданюка. Остальные пока в отпуске...

— Есть еще несколько человек из бригады Александра Сергунова, — уточняет горный мастер. — Они отвечают за взаимодействие с УММ. Что-то подчищают, убирают лишнее, устанавливают необходимые монтажникам лестницы, обеспечивают пути подвоза.

Громоздкие элементы щита доставляются на площадку по ночам. Но и днем на ней уже есть чем заняться слесарям-монтажникам.

Это та же бригада Виктора Хохлова, которая накануне смогла за десять дней демонтировать на точке «С» порталный кран и заново собрать его здесь, в Марьиной Роще. Если учсть, что отдельные монтажные операции производились на высоте более 25 метров, да еще зимой, то нынешнюю ее задачу можно считать чуть ли не отдыхом. И сам бригадир, и его товарищи смывают с деталей ротора консервирующую краску, защищают поверхности, смазывают их силиконом. Да к тому же находятся они не где-нибудь на верхотуре, а на бетонной площадке, которую участок Носова обеспечил электроподогревом. И все-таки это, конечно, не отдых, а лишь смена занятий, за которой вскоре последуют очень серьезные дела — сборка ротора воедино, опускание его вниз — на место будущей работы.

Тогда, кстати, к УММ деятельно подключится и механическая служба первого участка СМУ-1.

Юрий ПЕТРУНИН.

В январе метростроевская площадка, находящаяся между 3-м и 4-м поездами Марьиной Рощи, приобрела долгожданную, видимую издалека примету. Участок Алексея Балашова из УММ смонтировал там гигантский порталный кран фирмы «Парис». Он необходим для монтажа многотонных элементов ТПМК фирмы «Ловат», которому предстоит проходка второго наклона станции метро «Марьина Роща». Верхние конструкции крана высоко вознеслись над преимущественно пятиэтажной застройкой Шереметьевской улицы, не говоря уж о здании театра «Сатирикон», оказавшемся теперь на задворках строительства.

На бетонной площадке у подножия крана уже находятся два сегмента ротора и его центральная часть. Остальные два сегмента лежат в стартовом котловане, сбоку от монолитного загруженного ложа щита. Опустили их туда временно, так как на площадке пока не хватает подходящего места. А сборка ротора воедино будет произведется наверху.

Все подготовительные бетонные работы здесь выполнил первый участок Алексея Носова из СМУ-1.

#### Арматурщики и бетонщики СМУ-1:

Г.М. Москалу, И.С. Донаогэ, И.К. Ваданюк (бригадир),  
Н.М. Гурьянов, Ж.Р. Рахматов, А.С. Стратулат.



Горный мастер Р.М. Меджидов.  
Начальник участка СМУ-1 А.А. Носов.



## 23 февраля – День защитника Отечества

Приближается славный праздник – День защитника Отечества. Это праздник тех, кто посвятил свою жизнь служению Отчизне. Дорогие ветераны Московского метростроя! На долю вашего поколения выпало самое сугубое и тяжелое время – Великая Отечественная война. Благодаря вашему мужеству, стойкости, отваге на полях сражений, самоотверженному труду в тылу коварный враг был сломлен и побежден. Московский метрострой гордится вами, наши уважаемые ветераны!

23 февраля – это праздник тех, проходил службу в рядах армии и флота, кто воевал в горячих точках. Сегодня немало таких людей трудится на строительстве метро.

Желаю всем защитникам Отечества крепкого здоровья, благополучия, удачи. Счастья вам и вашим близким!

**Е.И. КАШИН,**  
генеральный директор ОАО «Мосметрострой».

## Февраль собирает боевых друзей

В этом году наша организация «Афган-Метрострой», объединившая в своих рядах метростроевцев – ветеранов локальных войн, отмечает 22-ю годовщину вывода ограниченного контингента Советских войск из Афганистана. Незаметно летят годы. Но сколько бы их ни прошло, каждый раз февраль собирает нас вместе, и ощущение таково, словно не было этих лет без войны, словно мы снова в одном строю со своими командирами. Нам порой так не хватает воздуха без дружеского общения, как не хватало его когда-то на горных перевалах. И потому этот праздник для всех нас по той душевной радости и эмоциональному подъему, который мы переживаем, не сравним ни с каким другим. Это – как 9 Мая для фронтовиков.

Программа праздника всегда традиционна: поздравления, концерт, цветы родителям, потерявшим своих детей в афганской и чеченской войнах. Полевая кухня – солдатская, наваристая, душистая гречка с тушенкой и дымком. Праздничный стол для друзей, гитара по кругу, любимые песни.

Традиционны и тосты: за эту дату, 15 февраля, которая стала отправной точкой в жизни каждого из нас и символом крепкой дружбы и сплоченности. За выживших, за матерей. И третий, молчачка, – за погибших!

Вспоминая свое прошлое, своих друзей, мы, вчерашние воины, не забываем при этом и будущем. Именно на этих праздничных встречах рождается новое творчество, новые направления военно-патриотических песен. Но самое главное – рождаются новые проекты, связанные с воспитанием молодого поколения. Каждый раз в праздничных мероприятиях, в организации которых мы всегда вкладываем душу, участвуют учащиеся колледжа № 53, школы № 1094 в Лосино-Петровском районе, другие учебные заведения. Ребята с интересом слушают наши рассказы, запоминают. Мы уверены, что те зерна добра, любви к своей стране, которые были и есть у нашего поколения, мы посеем и в их сердцах. И эти зерна обязательно дадут хорошие ростки. Уже дают. И тут, прежде всего, стоит сказать о музеях. Один из лучших – в школе № 1094. Его организовала Зоя Ивановна Алфимова, мать погибшего в Афганистане Саша Алфимова. Все стенды здесь были изготовлены руками школьников. Образцовый музей и в колледже Метростроя. Нали-

чи старания учащихся, которые трудились под руководством Илариона Тихоновича Рыбакова и Сергея Васильевича Куликова. Десятки ребят участвуют в Вахте памяти, ежегодно выезжают в составе военно-патриотического отряда «Память Метростроя» на поиск безымянных могил бойцов Великой Отечественной войны. Они сооружают и восстанавливают воинские мемориалы, где переахоранивают поднятые из земли останки героев. Эти дети никогда не станут иванами, не помнящими родства, так как о подвиге нашего народа в борьбе с фашизмом знают не только по учебникам. Огромное спасибо командиру поискового отряда «Память Метростроя» Сергею Васильевичу Куликову за преданность своему делу и за тот вклад, который он вносит в воспитание детей. Низкий поклон ребятам за их старания и память. Трудно подсчитать, останки скольких сотен безымянных героев найдены и с почестями преданы земле! И сколько восстановлено имен – для родственников это неоценимо.

Работа РОО «Афган-Метрострой» проводится четко по намеченному годовому плану. Совет ветеранов постоянно собирается, чтобы обсудить текущие дела, что-то скорректировать, что-то дополнить или изменить. Во всех наших начинаниях нам помогают самые верные друзья. Хочу особо выразить признательность и благодарность коллективу СМУ-9 и лично генеральному директору Игорю Николаевичу Тараненко, председателю профкома Михаилу Васильевичу Косачеву за участие и поддержку нашей организации. В наступившем году хотелось бы разработать совместную программу РОО «Афган-Метрострой» и Московского метростроя, потому что мы – метростроевцы, и вся наша деятельность неразрывно связана с родным коллективом.

В мае прошлого года с группой авторов и исполнителей «Музыкальный десант» мы участвовали в праздничном концерте во Дворце культуры Метростроя, посвященном 65-летию Великой Победы. Программа была насыщена множеством интересных музыкальных номеров. Со сцены звучали такие замечательные песни, как «Казачья», «Друзья». Одна из них – «Не грусти, ветеран» – была встречена с особой теплотой и так растрогала сердца, что



**В музее Чулковской школы, где учился погибший в Афганистане Александр Алфимов.**

кое-кто из фронтовиков, не стесняясь, смахивал слезы. Не оставил никого равнодушным и стихи о войне поэта Александра Карпухина. Зрители провожали наших ребят долгими аплодисментами. И это самая большая награда от ветеранов Великой Отечественной – ветеранам локальных войн.

Одна из самых важных встреч, которую мы традиционно проводим из года в год в колледже № 53, День матери. Это трогательный и прекрасный вечер с цветами, песнями и стихами, посвященными самым дорогим на земле людям, нашим мамам. А так как приезжают на встречу в основном родители, потерявшие в Афганистане и Чечне своих сыновей, участники вечера особенно стараются согреть их своим теплом, вниманием и заботой. На ноябрьской встрече в прошлом году в числе гостей были также казаки хуторского казачьего общества «Хорошево-Мневники». В последнее время афганцы Метростроя с казаками связала крепкая дружба и сотрудничество, тем более что я сам – потомственный казак и заместитель атамана по связям с общественностью и патриархией. Вот и на вожу мосты между двумя организациями, которых объединяют одни общие цели и задачи.

РОО «Афган-Метрострой» всегда активно участвует в городских мероприятиях, а бывает, что является их организатором. Так, 11 декабря прошлого года в Центральном Доме работников искусств вместе с группой «Музыкальный десант» мы провели вечер памяти Василия Николаевича Денисова, которого вот уже год нет с нами. Метростроевцев с этим человеком связывала давняя и по-настоящему крепкая дружба. Первая моя встреча с ним произошла, когда еще Василий Николаевич был действующим подполковником ФСБ группы антитеррора «Альфа». Он скромно умалчивал о своих заслугах по вполне понятным причинам. И только после ухода в отставку, став ветераном «Альфы», Василий изредка небольшими штрихами рассказывал о своей службе в элитном подразделении. А был он снайпером от Бога, настоящим бойцом, проверенным серьезными заданиями горячих точек. Его позывной – «Артист» – был

**В памяти – Афганистан**

Самые искренние поздравления в честь 22-й годовщины со дня вывода Советских войск из Афганистана на воинам-интернационалистам, ветеранам всех войн и вооруженных конфликтов, их родным и близким. Удачи вам, здоровья, счастья, успехов!

«День 15 февраля 1989 года – есть выражение самой глубокой признательности и благодарности всем вернувшимся домой, тем, кто честно и мужественно исполнял свой воинский и гражданский долг в ДРА. Есть утех лет и незаживающие раны – это почти 15 тысяч наших боевых друзей, не вернувшихся домой. Мы храним вечную память о павших, считаем своим долгом заботиться об их семьях и о воинах, получивших ранения», – эти слова сказал ваш боевой генерал Борис Всеволодович Громов.

Афганские события и ваше участие в них в те годы сыграли огромную роль в жизни афганского народа и судьбах мира. Наши солдаты противостояли продвижению сил международного терроризма и наркобизнеса к границам нашей Родины. И в этом их большая заслуга.

За последние 20 лет очень многое изменилось в нашей жизни. И поэтому сегодня мы желаем вам, ребята:

– крепости духа – не отчаиваться!  
– мудрости – разумных, обдуманных решений и действий!

– братского единства – того, что спасало вас там!

И сколько бы лет ни прошло, пусть отдается воспоминанием в ваших сердцах хотя бы одно из этих знакомых названий, прозвучавших в известной песне Юрия Шкитуна «Виват!»:

Салам, бача!  
Вот мы и встретились с тобой,  
Салам, бача.  
Как поживаешь, дорогой?  
Дай мне, бача, свою колючую щеку.  
Дай я, бача, тебя покрепче обниму.  
Бача! Бача!

Припев  
Виват! Кандагар и Герат.  
Виват! Файзабад и Газни!  
Виват! Хайратон и Шиндант!  
Виват всем вам, дорогие мои шурави!

Споем, бача?  
Споем!  
Очем, бача?  
Об всем!  
И сколько б нам ни осталось жить,  
Споем, бача, чтоб вовек не забыть.  
Споем! Споем!

Припев  
Виват! Кундуз и Баграм!  
Виват! Кабул и Саланги!  
Пули – Хумри и Гардез!  
Виват всем вам, дорогие мои шурави!  
Виват! Виват! Виват!

**Виктор КОРДУБАН,**  
председатель  
РОО «Афган-Метрострой»,  
бригадир проходчиков СМУ-9.



Автор и исполнитель своих песен Василий Денисов в поездке с концертами по военным частям Чечни и Дагестана.



Георгий Кожевников,  
Александр Петров,  
Василий Денисов,  
Виктор Кордубан,  
Александр Валиуллин  
в колледже № 53 на  
вечере, посвященном  
выводу войск  
из Афганистана.

**Владимир ПОТАПОВ,**  
Тамара МУКОВОЗОВА,  
руководители РОО «Саланг».  
в 2001–2005 годах.

# И строители, и защитники

Было время, когда на Московском метрострое не то что участки, а целые СМУ формировалось из демобилизованных воинов. Да и теперь тон на наших объектах задают, как правило, люди, прошедшие в свои молодые годы армейскую школу мужества, выдержки, строгой дисциплины, отдавшие свой гражданский долг Родине. В этом смысле не составляет исключения и коллектив ООО «Тоннель-2001», отметивший неделю назад свое 10-летие. И поскольку это было в преддверии Дня защитника Отечества, то часть из большого количества материалов, собранных для юбилейного номера «Метростроевца», редакция решила приберечь для ближайших праздников.



На производственном участке ООО «Тоннель-2001» на фоне мирной строительной техники запечатлены люди, которые в свои армейские годы имели дело с машинами иного рода и в других местах.

Бывший танкист Игорь Вячеславович Киреев нес службу за границей, в Монголии. Теперь он бригадир такелажников. Мастер производственного участка Николай Анатольевич Черкасов служил в автобате, дислоцированном в городе Кургане. Ракетная «точка» Игоря Саркисовича Сарьянна, ныне звеньевого, находилась в Ивановской области.

Фото А. Попова.



Эти три строителя из ООО «Тоннель-2001» представляют редкой, почти легендарной метростроевской профессии, связанной с современной проходческой техникой. Они работают кессонщиками на ТПМК «Херренкнехт», где в условиях повышенного давления осуществляют ремонт или замену режущего инструмента. За плечами каждого из них по два года действительной службы в армии.

Анатолий Александрович Абрамов был ракетчиком в Восточной Сибири, Кирилл Валентинович Осинин служил в строительных войсках, возводивших московские объекты, а Александр Николаевич Новиков попадал в Москву благодаря парадам, в которых участвовала его Кантемировская дивизия.

## Ленинградский характер



История Ленинградского метростроя началась 21 января 1941 года. А он, будущий руководитель этой уникальной организации, родился 21 февраля 1941 года. Вадим Николаевич Александров, генеральный директор ОАО «Метрострой» в Санкт-Петербурге, ровесник коллектива.

Говоря в юбилейные для организации дни о вкладе строителей петербургской подземки, Вадим Николаевич отметил, что те дворцы, которые видят пассажиры, проезжая несколько остановок, лишь малая часть огромной структуры, над созданием которой трудились десятки специалистов на протяжении 70 лет: «Тех, кто строил наше метро, и каких трудов это стоило метростроителям, мало кто знает. Геология Петербурга всегда диктовала нам свои условия, каждый раз проявляя свой кипучий характер в виде валунов, размыков и плытунов. Борьба с водоносными грунтами, проходка тоннелей в тяжелых подземных условиях на глубине, доходящей до 150 метров, ежедневный тяжелый физический труд — все это остается «за кадром».

**«Обводный канал» — 64-я станция метро в Санкт-Петербурге, сданная в эксплуатацию в декабре 2010 года.**



лю, который в свое время, чтобы освоиться в новых экономических условиях, прошел курс обучения менеджменту в Англии, в Манчестерском университете науки и техники. А чтобы обеспечить максимальную безопасность и надежность ленинградской подземки, постоянно участвует в разработке уникальных технологий. Он руководил разработкой технологии бесосадочной проходки тоннелей большого сечения в зоне плотной городской застройки. В результате этих разработок в исторической части города без расселения домов была сооружена подземная станция «Адмиралтейская».

Решающей оказалась и его роль в выборе способа проходки, подбора иностранного подрядчика в ходе восстановления участка «Размыв». Четкое руководство позволило организовать и успешно завершить в кратчайшие сроки и с хорошим качеством проходку двух тоннелей протяженностью 1567,7 п.м. с помощью горнопроходческого комплекса ТПМК «Виктория» в сложнейших гидрогеологических условиях. Выполненные работы, по мнению российских и иностранных специалистов, являются уникальными в области мирового тоннелестроения.

Вадим Николаевич — автор многих изобретений и рационализаторских предложений. Ему присуждена учченая степень «Доктор транспорта». Он академик Академии Транспорта Российской Федерации. Член правления Тоннельной ассоциации России, научного экспертно-технического совета. Постоянно участвует в проводимых Всероссийских и международных совещаниях и семинарах по вопросам освоения подземного пространства, новых технологий тоннельных работ, экономических проблем строительства. Он также является председателем государственной аттестационной комиссии факультета «Мосты и тоннели» Петербургского государственного университета путей сообщения.

За заслуги в области строительства В.Н. Александрову присвоены звания «Заслуженный строитель Российской Федерации», «Почетный транспортный строитель», «Почетный строитель».



**В.Н. Александров с генеральным директором Московского метростроя Г.Я. Штерном на выставке «Подземный город». 2004 г.**



**В.Н. Александров поздравляет с юбилеем заместителя председателя правления Тоннельной ассоциации России С.Н. Власова. 2006 г.**

Никто в мире не верил, что в городе коварной геологии, с подземными реками, плытунами, можно было создать метро. Но люди с «ленинградским» характером, мужественные и преданные своему делу, сумели построить подземную дорогу с чудодворцами...» Кто же не согласится с этими словами губернатора города Валентины Матвиенко? И про геологию, и про чудо-дворцы, но главное — про «ленинградский характер», который, несомненно, обладает Почетный гражданин Санкт-Петербурга генеральный директор ОАО «Метрострой» Вадим Николаевич Александров. Да и может ли быть другим характер у сына фронтовика, командира особого гвардейского дивизиона «Катюш», геройски погибшего в 1942 году за Родину?

Счастья и здоровья Вам, Вадим Николаевич. Новых трудовых успехов!

**Материал подготовила Нина СОЛОВЬЕВА.**

# Что предстоит сделать новому начальнику столичной подземки

Дмитрий Гаев руководил подземкой 15 лет. Но в понедельник, 7 февраля, Гаев написал прошение об отставке, и мэр его удовлетворил.

Столичную подземку возглавил Иван Беседин. Что ему предстоит сделать в новой должности?

## «Плотность линий нужно увеличить в два раза»

— Главная задача нового начальника метро — лоббирование строительства новых линий, — считает руководитель НИИ транспорта и дорожного хозяйства Александр Сарычев. — Чтобы Москва сохранилась как единственный город, надо за 20 лет возвести фактически еще одну подземку. При этом нужно делать упор на расширение сети метро, увеличение его плотности в два раза. Только тогда мы решим главную проблему метрополитена — его перегруженность.

Вторая задача, по мнению Александра Сарычева, — «вписать» новые станции подземки в транспортную структуру города. Сделать так, чтобы пересаживаться из метро в автобус или электричку было максимально удобно.

— Новому начальнику нужно заниматься именно такими, стратегическими вещами, — считает учёный. — А чисто эксплуатационные вопросы решат его подчиненные.

## «Уберите бомжей»

— В первую очередь, наверное, нужно менять парк вагонов, — уверен представитель общества защиты прав потребителей «Общественный контроль» Дмитрий Лесняк. — Мы ездим еще в старых, советских вагонах. Когда жара — в них нечем дышать. Зимой, когда поезд идет по поверхности, в них холодно. Нужны новые вагоны, оборудованные системой климат-контроля.

Вторая, по мнению эксперта, проблема — бомжи, пьяные и люди в пачкающей одежде.

— Сегодня в метро можно попасть даже с открытым ведром краски, — не доумевает Лесняк. — Почему туда пус-



кают всех? Почему бомжи там буквально живут?

Третья проблема — бытовая безопасность.

— На многих станциях — очень скользкий пол, люди падают и травмируются, — поясняет Дмитрий Лесняк. — На новых станциях и вовсе каток, взять ту же «Марьину Рощу». Нужно менять поверхность пола, делать его нескользким, как на многих остановках наземного транспорта, где наносят специальное покрытие.

## Сделаем единый проездной

— Беседину, как железнодорожнику, будет проще добиться от РЖД скорейшего пуска пассажирского движения по кольцу Московской окружной железной дороги, — считает ведущий научный сотрудник ЦНИИП градостроительства Александр Стрельников. — Когда это произойдет, на Кольцевой линии метро, да и многих радиальных, не будет такой давки.

Еще Александр Иванович предлагает поскорее ввести единый билет на метро, наземный общественный транспорт и электричку. Дмитрий Гаев, как известно, пытался реализовать этот проект с 2008 года, но так ничего и не добился.

— Крайне важно договариваться с областью о строительстве новых станций метрополитена, — считает Стрельников. — Ведь если метро приходит в область, то платить за его строительство должны власти Подмосковья. С ними же нужно решать вопрос о строительстве транспортно-пересадочных узлов за МКАД — возле новых станций метрополитена.

Ученый пояснил: метрополитен заинтересован в новых пассажирах (а значит, и доходах). Поэтому его начальник должен лоббировать строительство парковок.

— Западный опыт показал: автомобилист пересядет в метро при трех условиях, — рассказывает Александр Стрельников. — Первое: пересадка должна занимать не больше минуты. Второе: вагон, как и автомобиль, должен иметь кондиционер. Третье: расстояние между пассажирами должно быть не меньше 15 дюймов, то есть 37 сантиметров. В принципе, именно к такому метро Беседин и должен стремиться. Это стандарты качества, соблюдение которых сделает поездку комфортной для всех.

**Никита МИРОНОВ.**

«Комсомольская правда».

**Ивану Сергеевичу Беседину 57 лет. В Калининграде он проработал последние четыре года. До этого возглавлял Всероссийский НИИ железнодорожного транспорта, был заместителем председателя Федеральной энергетической комиссии.**

**В 1976 году Беседин окончил Московский институт инженеров железнодорожного транспорта по специальности «автоматизированные системы управления», имеет степень кандидата технических наук. Успел поработать в Министерстве путей сообщения, с 1999-го по 2000 год занимал должность первого заместителя начальника Московской железной дороги.**



На строительстве метро.

## С чего начинать?

Старые поезда, изношенные рельсы и эскалаторы... Работы «главного по тоннелям» будет немало. С чего начинать? На этот вопрос отвечали москвичи.

**Роман КАРЦЕВ**, народный артист России:

— Я бы посоветовал новому начальнику увеличить количество поездов. Я живу в Кузьминках, и моя линия перегружена. С «Выхино» электрички забиты и днем, и ночью.

**Ирина ХАКАМАДА**, политик:

— Для начала неплохо бы помыть. В метро очень грязно. А еще там нужны антитеррористические меры. Пусть люди в штатском ходят и следят за всеми подозрительными и оставленными пакетами.

**Владимир ВИШНЕВСКИЙ**, поэт:

— Моя юность прошла в московском метро. И я бы хотел, чтобы новый начальник в своих новациях не забывал, что наш метрополитен еще и уникальный памятник...

**Владимир НОСОВ**, зав. кафедрой Московского автодорожного института (МАДИ):

— Нужно что-то делать с вентиляцией. Я после 30-минутной поездки в метро выхожу на улицу и с наслаждением дышу. Воздух на поверхности загазованный, но в нем хотя бы кислород есть!

**Игорь НАЛИМОВ**, президент Российского велотранспортного союза:

— Мы уже давно предлагали Гаеву организовать велопарковки у конечных станций метро. Приехал, оставил велосипед — и в подземку. Очень удобно. Но Гаев так и не дал добро. Надеюсь, Беседин — новый начальник — будет внимательнее к нашим нуждам.

**Александр ШУМСКИЙ**, руководитель Московского центра борьбы с пробками:

— Убрать очереди в кассы. Для этого достаточно оптимизировать работу кассиров. Пусть «заряжают» билеты поездками заранее. Ведь ясно же, сколько билетов они продают в среднем за день.

**Анатолий ВАССЕРМАН**, победитель множества интеллектуальных телевизионных игр:

— Эскалаторы постоянно ремонтируют, а станции закрывают! Предлагаю внедрить собственное изобретение: у каждой ступеньки — отдельный привод, и они проходят одна сквозь другую. Сломалась ступенька — ее тут же чинят, не останавливая всю лестницу.

**Александр КАРСКИЙ**, врач-эпидемиолог:

— Линии нужно новые строить, чтобы свободнее в вагонах было. Пока такая давка, метро — источник эпидемии. Один чихнул — весь вагон заразился...

**Дмитрий**, слушатель радио «КП» (97,2 FM):

— Сначала пусть понизят стоимость проезда.

## Программа развития метро в Москве

### 2011 год

Ввод участка «Марьино»—«Зябликово». Открытие выхода со станции «Сретенский бульвар»

### 2012 год

Ввод участков: «Новогиреево»—«Новокосино» «Красногвардейская»—«Братеево» «Митино»—«Пятницкое шоссе» «Выхино»—«Жулебино»

Открытие станции «Технопарк»

Расширение электродепо «Печатники»

### 2013 год

Ввод участков: «Улица Старокачаловская»—«Битцевский парк» «Новокосино»—«Кожухово»—«Руднево» «Деловой центр»—«Парк Победы» Электродепо «Митино»

### 2014 год

Ввод участков: «Марьина Роща»—«Петровско-Разумовская» «Петровско-Разумовская»—«Селигерская» «Парк Победы»—«Раменки» «Юго-Западная»—«Тропарево» Электродепо «Лихоборы»



## Метро приравняют к железным дорогам?

Смена власти в столичной подземке может привести к смене собственника.

Дмитрий Гаев все-таки лишился должности начальника столичной подземки. Как и ожидалось, на этом посту его сменил профессиональный железнодорожник, один из топ-менеджеров РЖД Иван Беседин. Столичные власти ждут, что новый руководитель ускорит строительство линий, оптимизирует тарифную политику и обеспечит интеграцию метрополитена с пригородным сообщением. Не исключено, что в перспективе столичное метро может быть передано на баланс РЖД.

По словам пресс-секретаря мэра Москвы Гульнары Пеньковой, Дмитрий Гаев ушел с занимаемой должности по собственной инициативе. Вместо него руководить метрополитеном теперь будет бывший начальник Калининградской железной дороги (КЖД) Иван Бе-

седин — с ним уже заключен пятилетний контракт. Кандидатура Беседина была предложена министром транспорта РФ Игорем Левитиным и согласована с главой РЖД Владимиром Якуниным.

Задачи, которые ставят городская администрация перед новым руководством метрополитена, хорошо известны. Ключевая цель — ускорить развитие сети подземных маршрутов за счет сооружения не менее 12 км линий в год. В ближайшие 10 лет в городе необходимо построить 124 км путей. Причем уже в ближайшее время объемы работ должны вырасти в разы: с 4,5 км в 2011 году до 14,1 км в 2012-м и 16,5 км в 2013 году.

Кроме того, Контрольно-счетная палата Москвы настоятельно рекомендует метрополитену разобраться с тарифной политикой. По данным КСП, за три года объем перевозок в подземке сократился с 2,5 млрд. пассажиров до 2,3 млрд., тогда как выручка ГУПа за тот же период

**Елена ЕГОРОВА.**  
«Московский комсомолец».

выросла на 39%, преимущественно за счет увеличения тарифов. «Методика формирования тарифа нуждается в переработке», — уверен глава палаты Виктор Двуреченских. Аудиторы также обращают внимание на неэффективное использование помещений подземки. Реклама приносит метро всего 680 млн. руб. в год. «Здесь есть потенциал для увеличения доходов не меньше чем на 10–20%», — считает г-н Двуреченских.

Наконец, метро должно быть увязано с одниним систему с пригородным железнодорожным транспортом. Источники «МК» в городской администрации не исключают, что в перспективе столичный метрополитен (и этим отчасти объясняется назначение Ивана Беседина) может быть передан на баланс РЖД. «Игорь Левитин давно выдвигает идею, чтобы все метрополитены России как стратегические объекты стали государственной собственностью», — отмечают собеседники газеты. Знает об этих планах и бывший глава Департамента транспорта и связи Москвы Василий Кичеджи. «Передача метро в структуру РЖД экономически целесообразна», — заявил он «МК». — Это не тот случай, когда надо бояться слова «монополия».

Вместе с тем не совсем понятно, что в этом случае будет со льготниками. Сейчас городской бюджет ежегодно перечисляет подземке 20 млрд. руб. за поездки пенсионеров, школьников, инвалидов и т.д. Кто будет вносить эти выплаты после объединения метро с РЖД и сохранятся ли льготы (в частности, бесплатный проезд пенсионеров) вообще — вопрос для москвичей отнюдь не праздный.

**Газета отпечатана в типографии ООО «Тиско Принт»  
(100253, Москва, ул. Складочная, д. 3, стр. 15).**  
Номер подписан в печать 15.02.2011 г.  
Газета распространяется по подписке, индекс 24264  
Тираж 2060

### УЧРЕДИТЕЛЬ — ОТКРЫТОЕ АКЦИОНЕРНОЕ ОБЩЕСТВО «МОСКОВСКИЙ МЕТРОСТРОЙ»

Газета зарегистрирована в Управлении Федеральной службы по надзору за соблюдением законодательства в сфере массовых коммуникаций и охране культурного наследия по Центральному федеральному округу. Свидетельство о регистрации ПИ № ФС1- 01803 от 28.04.05.

**Редактор  
Ф.А. БЛИНОВА**

Адрес редакции:  
127051, г. Москва,  
Цветной бульвар, 17  
Телефоны 783-59-19 (доб. 591,414)  
E-mail: blinova@metrostroy.ru

Газета отпечатана в типографии ООО «Тиско Принт»  
(100253, Москва, ул. Складочная, д. 3, стр. 15).

Номер подписан в печать 15.02.2011 г.

Газета распространяется по подписке, индекс 24264

Тираж 2060