



МОСКОВСКИЙ
МЕТРОПОЛИТЕН

2007

| | |
|--|------------|
| Глава 1 | |
| Вступление | 4 |
| Глава 2 | |
| События года | 6 |
| Глава 3 | |
| Основные показатели работы метрополитена | 20 |
| Глава 4 | |
| Развитие и техническое перевооружение | 40 |
| Глава 5 | |
| Общественная безопасность | 60 |
| Глава 6 | |
| Метро – это люди | 72 |
| Глава 7 | |
| Международная деятельность | 92 |
| Глава 8 | |
| Метро сегодня | 100 |



Дорогие друзья!

Метрополитен – это комплекс труда и ума людей, сооружений и устройств, сложных инженерных решений, дисциплины и организованности.
Сочетание этих факторов и называется по праву лучшей городской транспортной системой мира – Московским метрополитеном.

2007 год стал богатым на открытия. Сразу четыре новые станции были введены в строй в течение нескольких месяцев. В августе открылась «Трубная», которая сразу же стала популярной пересадочной станцией, в декабре – соседний «Сретенский бульвар», а перед самым Новым годом первый поезд прошел от новой «Кунцевской» Арбатско-Покровской линии до долгожданной станции «Строгино». Теперь протяженность линий метро в Москве практически достигла трехсот километров, а количество станций неуклонно приближается к двумстам. Мы будем продолжать также активно развиваться и дальше: благодаря финансовой и административной поддержке Правительства Москвы метростроение в новом веке с каждым годом выходит на качественно новый уровень.

Заметная работа проведена в части технической оснащенности метрополитена. Новый подвижной состав, который непрерывно поступал в электродепо в течение всего года, позволил заменить парк морально устаревших вагонов. Одновременно мы совершенствуем вагоны предыдущего поколения, доводя их уровень до общепринятых современных стандартов.

Кроме этого, в ушедшем году непрерывно велась повседневная, но крайне необходимая работа, благодаря которой существует метрополитен уже 73 года. И я хочу поблагодарить всех работников метро: без вас наша транспортная система, которая по праву считается одной из лучших в мире, была бы просто безжизненной системой коммуникаций под столицей. Спасибо вам, тем людям, которые поддерживают функционирование нашего надежного, быстрого и красивого метро! Впереди много работы, но, я уверен, мы все вместе успешно с ней справимся!

Начальник Московского метрополитена

Д. В. Гаев

СОБЫТИЯ ГОДА

2007

глава
2

2007 год
можно смело
назвать годом
больших свершений





2007 год, в первую очередь, запомнится открытиями новых участков и станций

Безусловно, всем следящим за историей Московского метрополитена, 2007 год, в первую очередь, запомнится открытиями новых участков и станций. Теперь на схеме метро можно закрасить ровным цветом участки, которые много лет были отмечены пунктиром: светло-зеленым – в центре столицы и темно-синим – на северо-западе. Станции «Трубная» и «Сретенский бульвар» Люблинско-Дмитровской линии, «Кунцевская» и «Строгино» Арбатско-Покровской линии теперь приняты в семью станций метрополитена, которых в начале 2008 года стало уже 176.

Конечно же, в 2007 году было и много других, весьма значимых событий. После реконструкции открылись обновленные вестибюли станций «Маяковская» и «Арбатская», работы по замене эскалаторов продолжаются и на других станциях. Поддерживая статус не только транспортного, но и культурного объекта, в ушедшем году мы провели на своей территории несколько отмеченных вниманием общественности мероприятий: теперь в метро есть поезд – картинная галерея, архитектурная композиция (подарок наших французских коллег) и даже памятник собаке.

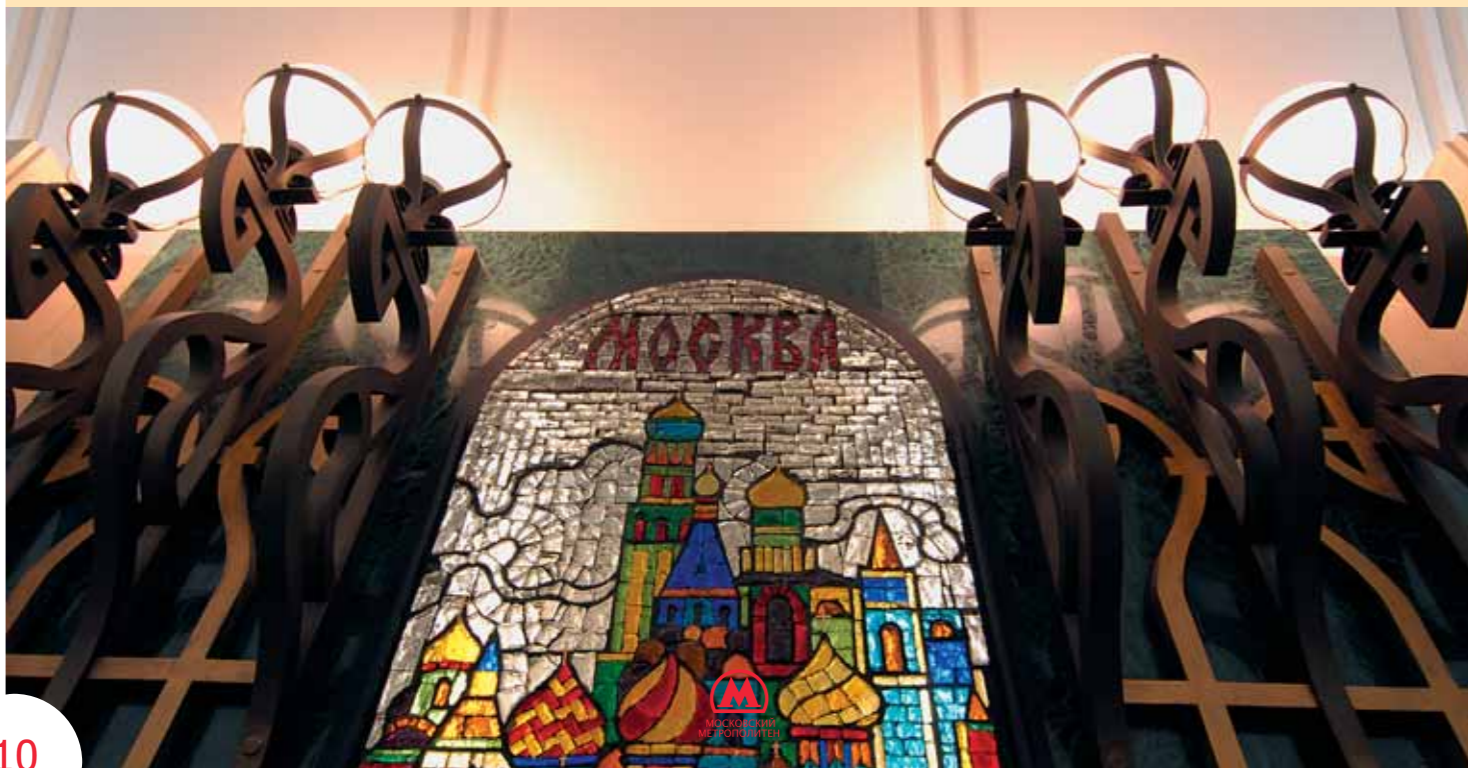
ГОД БОЛЬШИХ ОТКРЫТИЙ!



Открытие станции «Трубная»

Первый, пробный, поезд прибыл на станцию за несколько дней до ее официального открытия - 27 августа. Это, изначально сугубо техническое мероприятие, уже давно стало заметным событием для метрополитена: торжественная встреча пробного поезда – добрая традиция. Поезд с надписью «Первый!» на головном вагоне встречали строители, работники метрополитена и журналисты. Пробный поезд показал, что все системы метрополитена на новом участке готовы к пассажирскому движению. У станции «Трубная» непростая судьба. Строительство, начатое еще в 1980-е годы, в течение многих лет фактически было заморожено.

Только благодаря специалистам Мосметростроя, которые поддерживали консервацию, удалось спасти сделанное в советское время. Работа под Бульварным кольцом вновь закипела уже в новом веке: продолжились проходческие работы, начался монтаж конструкций и отделка станции. Станция «Трубная» построена в архитектурном стиле Московского метрополитена: оформление станции выполнено в зеленом и светлом мраморе. Однако «Трубную» нельзя спутать ни с какой другой станцией благодаря элементам декора, а в особенности уникальным светильникам. Витражные композиции, размещенные между светильниками, изображают архитектурные памятники, символизирующие древние города России.



Торжественное открытие станции «Трубная» состоялось 30 августа, в канун Дня города. Перерезать красную ленточку приехал мэр Москвы Юрий Михайлович Лужков. На открытие «Трубной» было аккредитовано более сотни журналистов, в том числе представители ведущих российских и зарубежных средств массовой информации. Интерес общественности был чрезвычайно высок: уже в день открытия на станцию пришли тысячи пассажиров, причем многие из них - только для того, чтобы полюбоваться новой станцией.

Первоочередное, стратегическое предназначение «Трубной» – в том, что здесь пассажиры могут перейти с Люблинско-Дмитровской на Серпуховско-Тимирязевскую линию. Новая пересадка в центре города практически сразу же существенно разгрузила переполненные переходы на Кольцевой линии. Пассажирам двух важных направлений – Люблинско-Дмитровской и Серпуховско-Тимирязевской линий – открытие станции «Трубная» позволило ощутимо сократить путь под землей.





Открытие станции «Сретенский бульвар»

Несколько месяцев поезда, которые везли пассажиров от «Чкаловской» до «Трубной», проезжали мимо «Сретенского бульвара», на котором в это время шел завершающий этап работы. Эта станция стала своеобразным подарком москвичам на Новый год: свои двери она открыла 29 декабря.

Интерьер станции, который содержит композиции на травленном металле, выполненные известным художником Иваном Лубенниковым, сразу же особенно выделил «Сретенский бульвар» среди других «подземных дворцов» метро. Изображения на общую тему «Бульварное кольцо», выполненные в сложной, необычной технике, разместились в центральном зале станции. Множество гостей мероприятия, а впоследствии и пассажиров, провели немало времени за изучением этих произведений, погружающих в атмосферу исторического центра Москвы.

Станция «Сретенский бульвар» связала Люблинско-Дмитровскую линию еще с двумя важнейшими направлениями – Калужско-Рижским и Сокольническим. Раньше на эти линии можно было попасть с Люблинско-Дмитровской только с двумя пересадками, которые приходилось делать через перегруженные переходы Кольцевой линии. Специально для переходов со «Сретенского бульвара» на соседние станции были разработаны особые светильники. Еще одним архитектурным новшеством стало отсутствие границы между стеной и полом: закругляясь, стена плавно переходит в пол.



МОСКОВСКИЙ
МЕТРОПОЛИТЕН

Открытие станции «Строгино»

Первый поезд прошел новый участок Арбатско-Покровской линии от новой «Кунцевской» до «Строгино» 29 декабря 2007 года. В этом торжественном событии приняли участие представители Правительства Москвы во главе с первым заместителем мэра Москвы в Правительстве Москвы Петром Павловичем Бирюковым, руководство Московского метрополитена, проектировщики, строители и почетные гости.

Первые пассажиры нового участка зашли в метро через только что построенную станцию «Кунцевская» Арбатско-Покровской линии, которая стала соседкой старой «Кунцевской» Филевской линии. Сначала состав проехал через станции «Молодежная» и «Крылатское», которые после пуска этого участка должны были отойти к Арбатско-Покровской линии.

А уже потом поезд прошел по новому тоннелю, связывающему станции «Крылатское» и «Строгино». Сейчас это – самый длинный перегон между двумя станциями в метро: пассажиры едут без остановок больше 6 километров. Станция «Строгино» построена в самом центре одноименного района – в зоне массовой жилищной застройки. На станции сооружено два вестибюля, выходы из которых расположены по обе стороны Строгинского бульвара.



Платформа станции шире типовой на два метра. Снежно-белый свод с углублениями-кессонами и вымощенные светло-серым гранитом полы еще больше визуально увеличивают объем станции. Светильники расположены внутри кессонов, выполненных в виде гигантских капель. На платформе установлены стреловидные скамейки из ценных пород дерева со вставками из нержавеющей стали.

Это самый длинный перегон между двумя станциями метро



Станция «Строгино» распахнула свои двери на Рождество

Открытие нового участка Арбатско-Покровской линии в полтора раза ускорило путешествие жителей этого района до центра города, а также существенно разгрузило северо-западный участок Таганско-Краснопресненской линии, который раньше принимал на себя пассажиров из Строгино.

Станция «Строгино» уже была готова к открытию, однако для удобства пассажиров свои двери она распахнула 7 января 2008 года, на Рождество. Дело в том, что для подключения нового участка требовалась перекладка путей, и закрытие участка линии на несколько дней было неизбежным. Для этих работ выбрали первые дни Нового года – в это время пассажиропоток небольшой, и, соответственно, меньше людей испытали неудобства.



Открытие вестибюля станции «Маяковская»

15 мая 2007 года, в 72-й день рождения метрополитена, открылся после реконструкции южный вестибюль станции «Маяковская». Реконструкцию инициировала замена эскалаторов на этой станции, которые служили пассажирам уже более 50 лет. Кроме эскалаторов были сооружены новые кассы, установлены современные турникеты, отреставрированы стены и пол вестибюля.

Уникальность этих работ была связана с расположением вестибюля – вход на станцию находится в здании Концертного зала им. П.И.Чайковского.

С руководством Концертного зала была заключена договоренность, что во время проведения концертов работы под землей будут прекращаться, чтобы не беспокоить музыкантов и зрителей.

Открытие вестибюля станции «Арбатская»

Еще один реконструированный вестибюль, станции «Арбатская» Арбатско-Покровской линии, открыл свои двери 3 сентября. Здесь был проведен комплекс сложнейших инженерных работ по укреплению грунта и усилению конструкции станции. Старые эскалаторы заменили на современные и одновременно провели реставрацию вестибюля.

Не изменяя внешнего облика входа на станцию, строители восстановили мраморное покрытие стен, причем при проведении этих работ была применена уникальная технология искусственного старения мрамора. Светильники, люстры и бра были восстановлены, возвращены утраченные детали декора источников света. Увеличено количество касс – на загруженных станциях центра города это немаловажный фактор. На входе были установлены современные турникеты. Проведен ремонт всех служебных помещений станции, заменены кабельные, сантехнические и вентиляционные коммуникации.



Торжественный пуск поезда «Акварель»

Эксклюзивный подарок преподнес своим пассажирам Московский метрополитен ко Дню защиты детей: 1 июня 2007 года на Арбатско-Покровскую линию в первый пассажирский рейс вышел поезд «Акварель» – картинная галерея на колесах.



Поезд «Акварель» – картинная галерея на колесах

В составе, состоящем из пяти вагонов типа «Русич», размещены 35 картин известного художника-акварелиста Сергея Андрияки и его учеников.

Каждый из вагонов имеет индивидуальный цвет (вишневый, синий, серый, оливковый и коричневый), в который окрашены обивка сидений, пол и детали интерьера. Картины, размещенные в каждом вагоне, также гармонируют с цветом салона. Все художники, полотна которых размещены в поезде «Акварель», стали участниками акции «Друг метро».



Идея создать подобный состав родилась в Школе Сергея Андрияки и была поддержана руководством метрополитена. На Мытищинском машиностроительном заводе по особому проекту были изготовлены 5 необычных вагонов с секторами для размещения картин. Затем специалисты компании «Метрореклама» разработали специальную пленку, которой оклеили вагоны снаружи. И последним штрихом стала установка художественных полотен в салонах вагонов.

Поезд «Акварель» ежедневно ходит по специальному расписанию



Поезд «Акварель» по праву стал одной из достопримечательностей Московского метрополитена. Для пассажиров метро поездка в этом поезде становится ярким впечатлением, которое оставляет позитивный отпечаток на весь день. Поезд «Акварель» ежедневно ходит по специальному расписанию: многие пассажиры специально спускаются под землю, чтобы прокатиться в этом необычном составе.



Торжественное открытие архитектурного ансамбля Эктора Гимара



27 января 2007 года состоялось торжественное открытие архитектурной композиции Эктора Гимара, которая украсила вход на станцию «Киевская». Этот архитектурный ансамбль – дар Компании общественного транспорта Парижа, который был преподнесен Московскому метрополитену в рамках программы сотрудничества, подписанной мэриями столиц России и Франции.

Композиция точно воспроизводит оформление входов в парижское метро в стиле Art Nouveau знаменитого архитектора первой половины XX века Эктора Гимара, которые он спроектировал в период с 1900 по 1913 годы. Чугунные решетки входов в парижское метро – детище архитектора Гимара – наряду с Эйфелевой башней и Собором Парижской Богоматери стали визитной карточкой Парижа.



Открытие памятника «Сочувствие» на станции «Менделеевская»

17 февраля 2007 года состоялось торжественное открытие памятника, посвященного гуманному отношению к бездомным животным, на станции «Менделеевская». На небольшом постаменте установлена скульптура собаки по кличке Мальчик, любимца пассажиров. Он был жестоко убит в подземном переходе, в двух шагах от входа в метро. После нескольких статей о Мальчике в газете «Известия», в которой на основе этого инцидента раскрывалась тема жестокого обращения с животными, журналисту Ирине Озёрной удалось собрать неравнодушных к судьбе животных известных людей – актеров, музыкантов, общественных деятелей, адвокатов и многих других.



Общество обратилось с просьбой об установке памятника к начальнику метрополитена Дмитрию Гаеву, который поддержал эту идею и предложил установить его в вестибюле станции «Менделеевская». Деньги на памятник собирали всем миром – они поступали как из России, так и из-за рубежа. Скульптором стал член-корреспондент РАХ, заслуженный художник России Александр Цигаль. Торжественное открытие памятника «Сочувствие» состоялось в присутствии многих гостей из Москвы и других городов России, специально приехавших на открытие этого необычного монумента.




Основные
показатели
РАБОТЫ
метрополитена



глава
3

Московский метрополитен –
это оптимальное сочетание
надежности, комфорта
и скорости передвижения
в условиях современного
мегаполиса



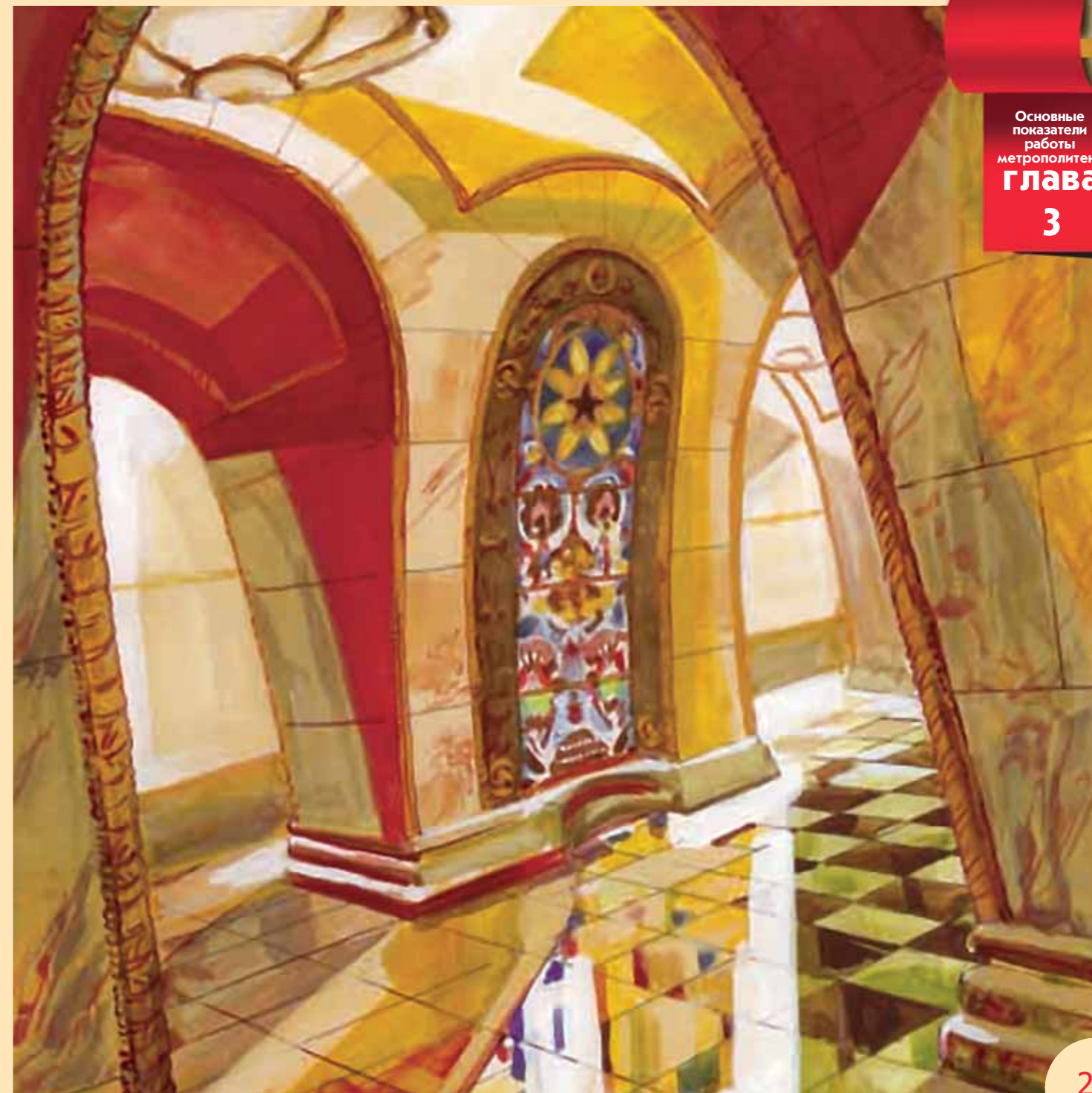


Метро в Москве всегда было и остается основным видом городского транспорта

Московский метрополитен – это оптимальное сочетание надежности, комфорта и скорости передвижения в условиях современного мегаполиса. Метро в Москве всегда было и остается основным видом городского транспорта. На долю метрополитена приходится около 57% всех городских перевозок. Ежедневно самым востребованным видом городского транспорта пользуются около 9 миллионов пассажиров. Каждый год работы метрополитена приносит новые цифры, которые тщательно исследуются специалистами предприятия. После отмены «ручного контроля» все пассажиры, включая льготные категории, проходят через турникеты. Это дало возможность производить подсчет пассажиров с максимальной точностью.

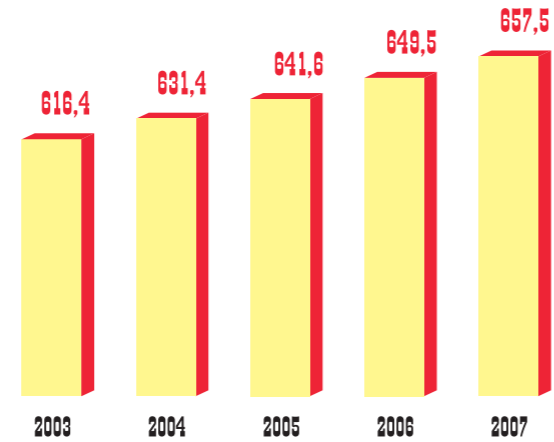
Кроме количества пассажиров оценивается и тип проездного документа, с помощью которого был совершен проход. Данные с турникетов сразу же передаются в информационный центр, где они обрабатываются и анализируются. Полученная информация помогает работникам метрополитена правильно организовать пассажиропотоки и выстроить график движения поездов, а также выделить наиболее важные направления развития метро. Итоги года – это и финансовая деятельность, данные о которой тщательно анализируются экономистами метрополитена.

9 миллионов пассажиров ежедневно!



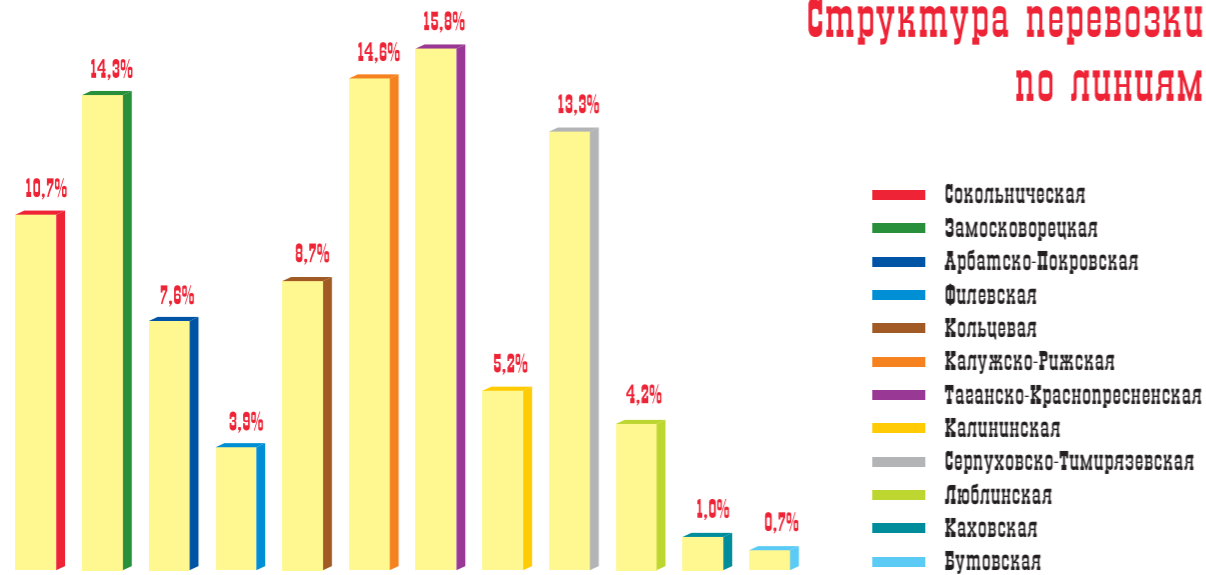
Выполнение транспортной работы по перевозке пассажиров

В соответствии с заключенным государственным контрактом с Правительством Москвы на выполнение транспортной работы по перевозке пассажиров Московский метрополитен в отчетном году выполнил городской заказ на 100,0%, что составило 657,5 млн. вагоно-километров с пассажирами.



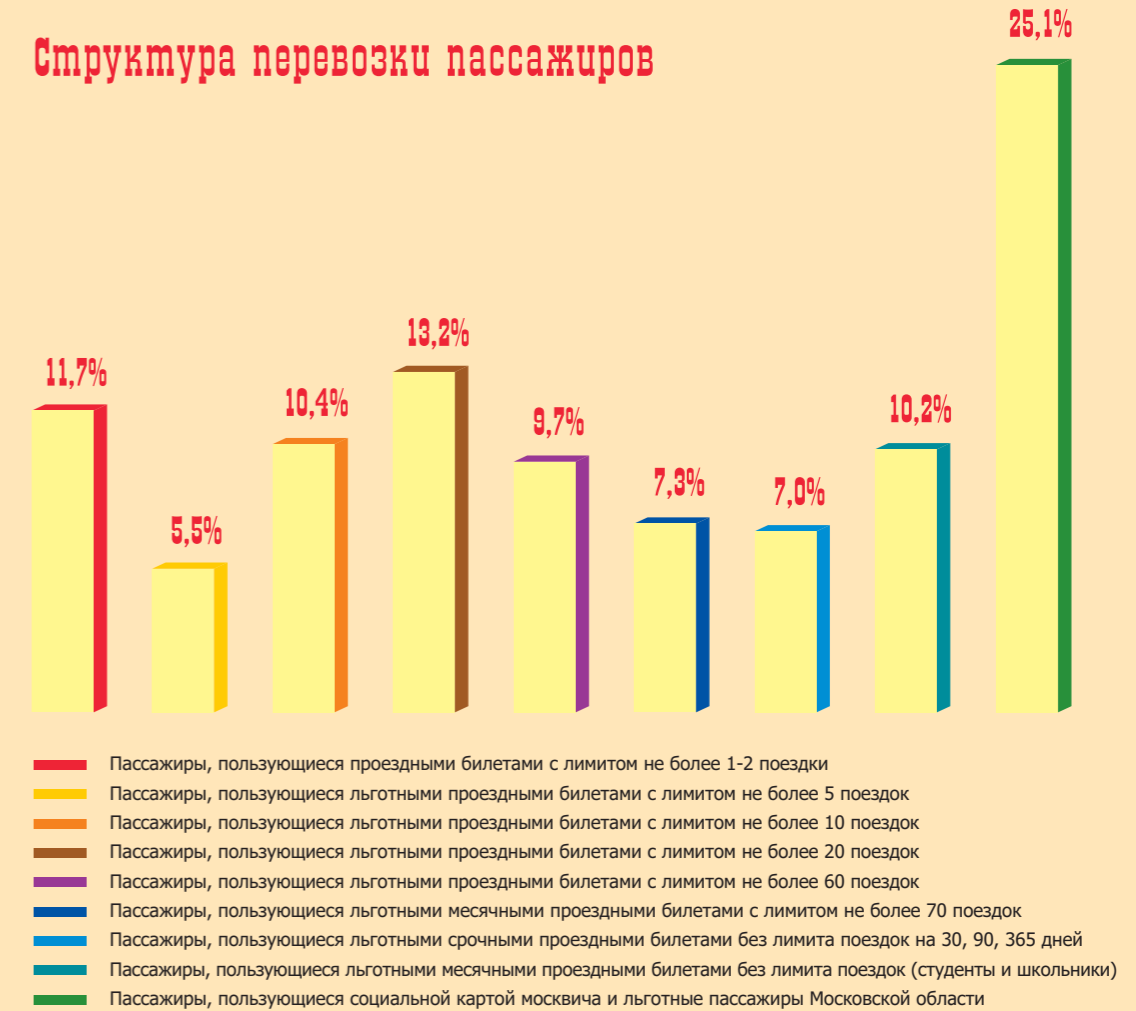
Основной показатель работы метрополитена – миллионы вагоно-километров с пассажирами

Структура перевозки по линиям

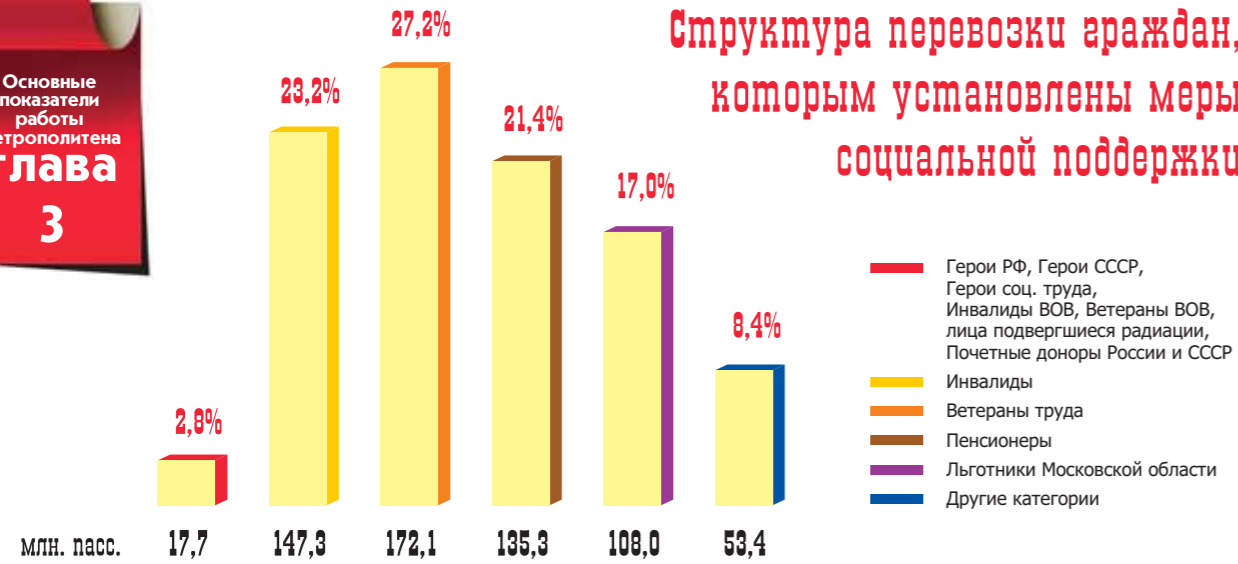


За 2007 год перевезено 2528,7 млн. пассажиров, в том числе льготных категорий – 890,5 млн. человек, из них студентов и школьников – 256,7 млн. человек. График движения поездов выполнен на 99,98%. Максимальная суточная перевозка в 2007 году составила 9554,7 тыс. человек. Транспортная работа по сравнению с 2006 годом увеличилась на 8,0 млн. вагоно-километров с пассажирами.

Структура перевозки пассажиров



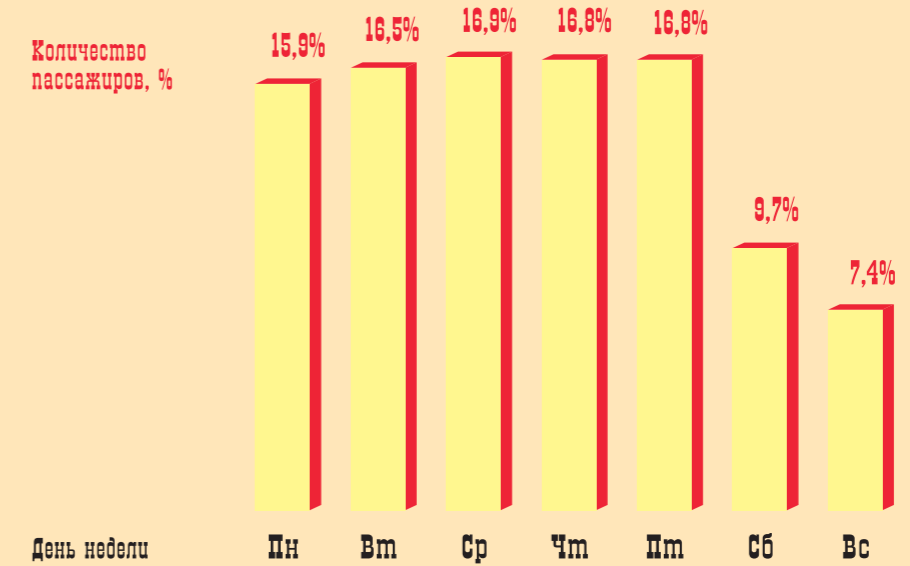
Структура перевозки граждан, которым установлены меры социальной поддержки



Проходы по билетам и транспортным картам

| Тип билета и БСК | Количество |
|---|-------------|
| Проездной билет с лимитом не более 1 поездки | 105 416 339 |
| Проездной билет с лимитом не более 2 поездок | 190 335 789 |
| Проездной билет с лимитом не более 5 поездок | 138 936 018 |
| Проездной билет с лимитом не более 10 поездок | 261 971 912 |
| Проездной билет с лимитом не более 20 поездок | 334 528 079 |
| Проездной билет с лимитом не более 60 поездок | 244 604 219 |
| Единый магнитный билет | 147 741 732 |
| Месячный магнитный билет на метро | 36 984 987 |
| Багажный билет + Багажно-пассажирский билет | 144 672 |
| БСК для студентов на текущий месяц | 185 955 690 |
| БСК для учащихся на текущий месяц | 70 761 137 |
| БСК 30 дней | 29 561 985 |
| БСК 90 дней | 118 059 716 |
| БСК 365 дней | 27 776 166 |
| Льготники Москвы | 520 708 855 |
| Льготники Московской области | 107 989 404 |
| Дружинники | 5 108 850 |
| Безналичная оплата проезда | 2 071 347 |

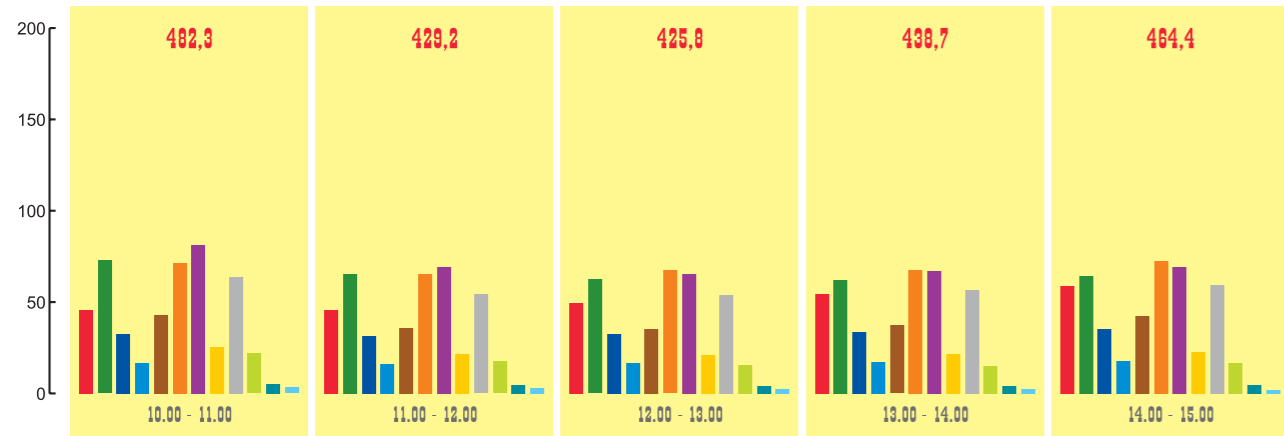
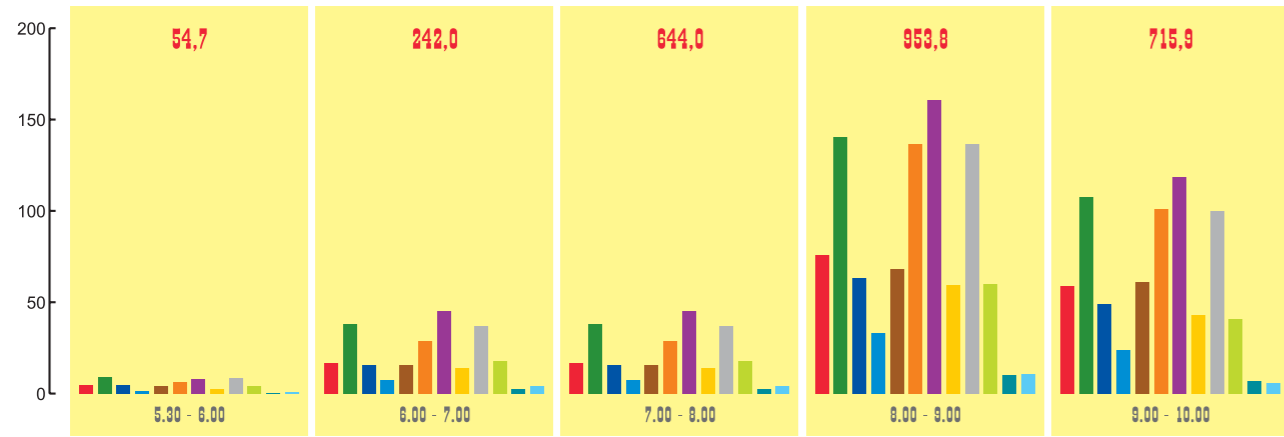
Перевозка пассажиров по дням недели



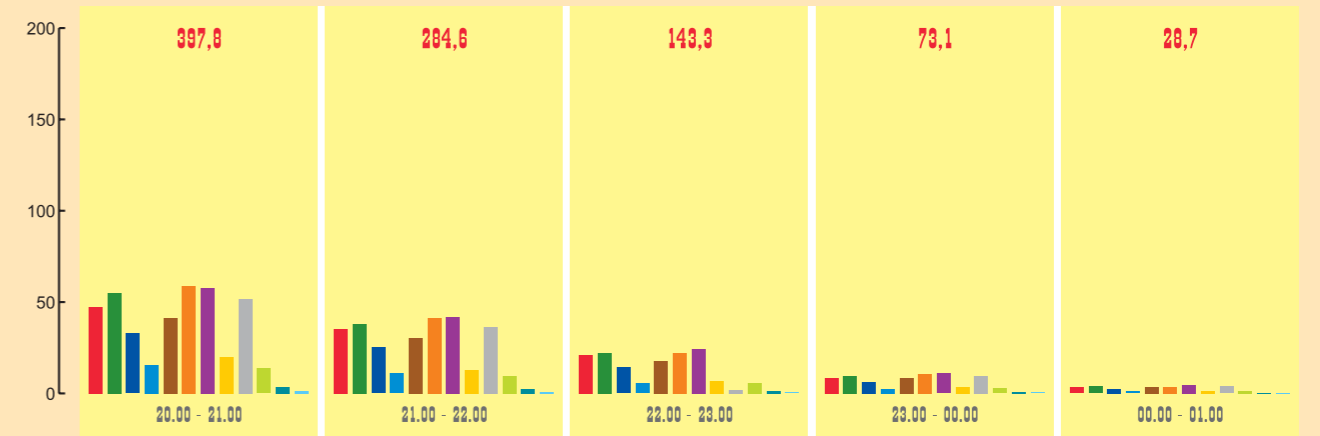
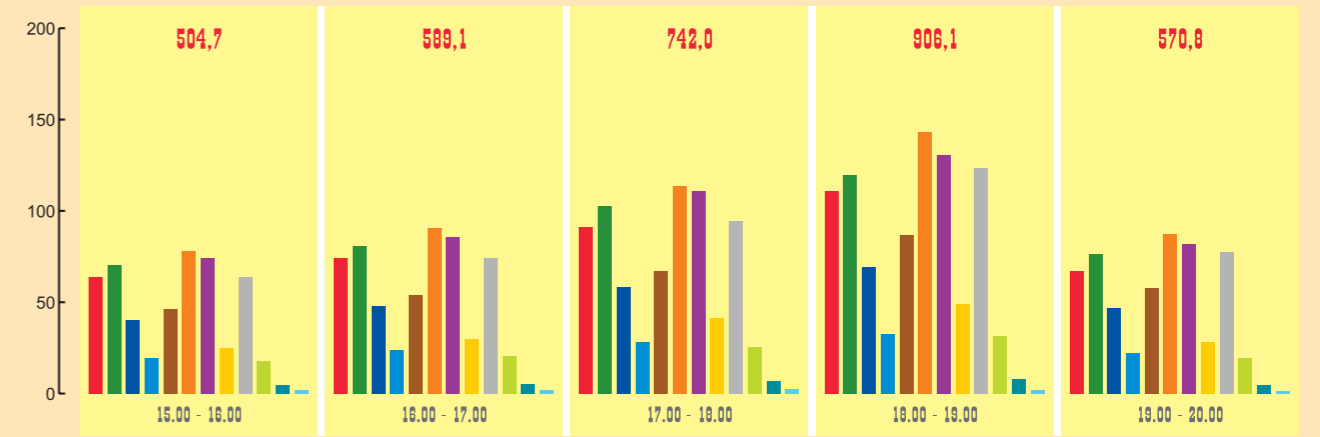
Перевозка пассажиров по месяцам

| Месяц | Среднесуточная перевозка пассажиров (по рабочим дням), тыс.чел. |
|---------------|---|
| Январь | 7730,7 |
| Февраль | 8363,6 |
| Март | 8677,9 |
| Апрель | 8585,5 |
| Май | 8252,9 |
| Июнь | 8049,8 |
| Июль | 7197,9 |
| Август | 6940,5 |
| Сентябрь | 8321,5 |
| Октябрь | 8780,4 |
| Ноябрь | 8937,2 |
| Декабрь | 9022,6 |
| За год | 8238,4 |

РАСПРЕДЕЛЕНИЕ ПАССАЖИРОПОТОКОВ по часам суток в рабочий день (тыс. пассажиров)



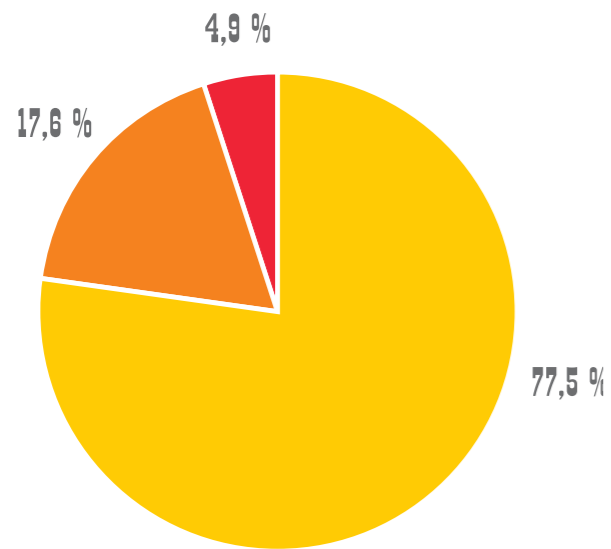
- Сокольническая
- Таганско-Краснопресненская
- Замоскворецкая
- Калининская
- Арбатско-Покровская
- Серпуховско-Тимирязевская
- Филевская
- Люблинская
- Кольцевая
- Каховская
- Калужско-Рижская
- Бутовская



ДОХОДЫ МЕТРОПОЛИТЕНА

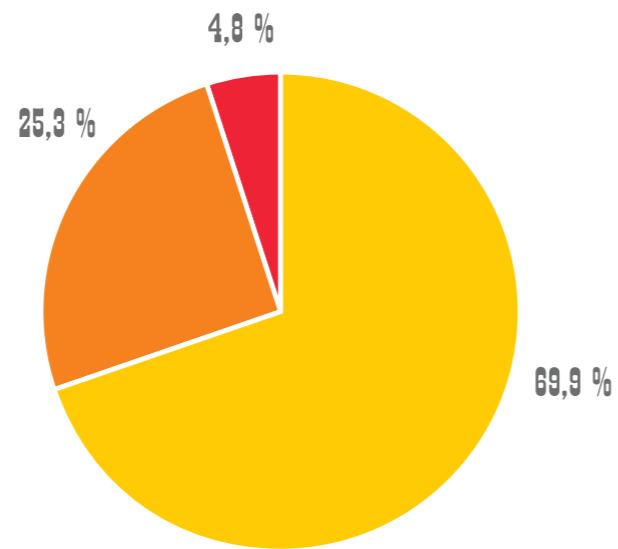
Все полученные доходы были направлены на организацию перевозочного процесса, повышение безопасности движения поездов и улучшение культуры и качества обслуживания пассажиров.

Структура доходов метрополитена за 2006 год



- Доходы от перевозки пассажиров
- Субсидии на реализацию мер социальной поддержки отдельных категорий граждан по оплате проезда на метрополитене
- Доходы от подсобно-вспомогательной, коммерческой и прочей деятельности

Структура доходов метрополитена за 2007 год

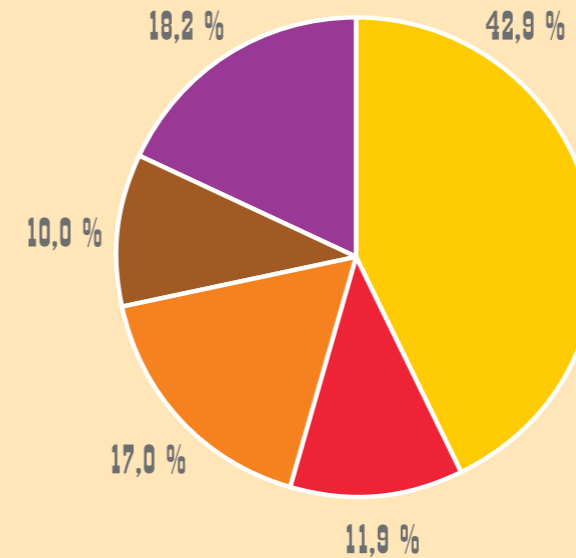


- Доходы от перевозки пассажиров
- Субсидии на реализацию мер социальной поддержки отдельных категорий граждан по оплате проезда на метрополитене
- Доходы от подсобно-вспомогательной, коммерческой и прочей деятельности



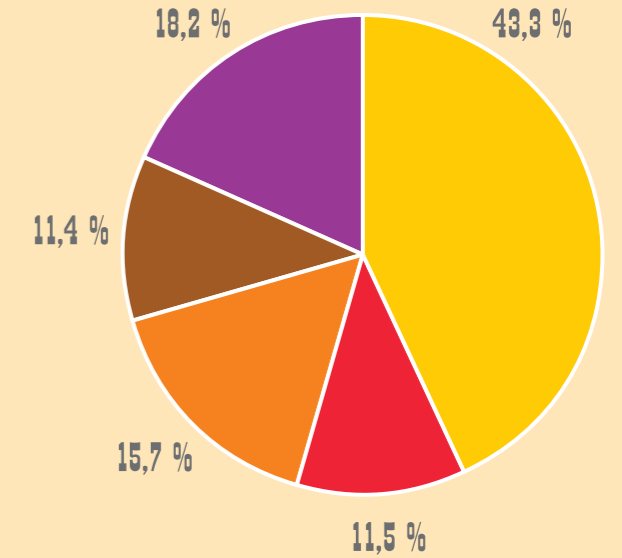
РАСХОДЫ МЕТРОПОЛИТЕНА

Структура расходов метрополитена за 2006 год



- Зарплата и начисления
- Электроэнергия и тепловая энергия
- Амортизация
- Материалы
- Прочие (включая капитальный ремонт, коммунальные услуги)

Структура расходов метрополитена за 2007 год



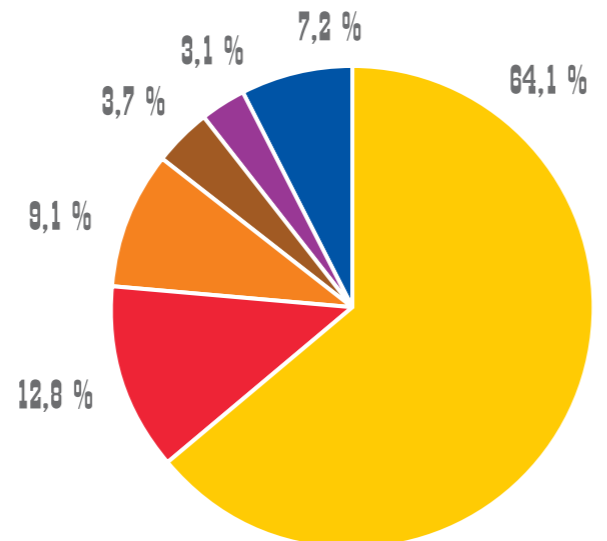
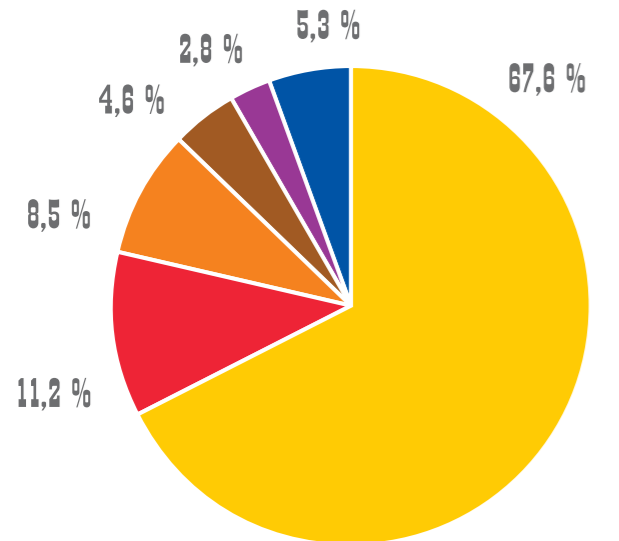
- Зарплата и начисления
- Электроэнергия и тепловая энергия
- Амортизация
- Материалы
- Прочие (включая капитальный ремонт, коммунальные услуги)



КАПИТАЛЬНЫЙ РЕМОНТ ОСНОВНЫХ ФОНДОВ

Структура расходов по капитальному ремонту основных фондов метрополитена в 2006 году

Структура расходов по капитальному ремонту основных фондов метрополитена в 2007 году



- Ремонт подвижного состава
- Ремонт эскалаторов
- Ремонт верхнего строения пути
- Ремонт устройств автоматики и телемеханики движения поездов и связи
- Ремонт тяговых и понизительных подстанций, замена оборудования кабельной и осветительной сети
- Ремонт станций, вестибюлей, перегонов, шахт тоннельной вентиляции и другие работы

- Ремонт подвижного состава
- Ремонт эскалаторов
- Ремонт верхнего строения пути
- Ремонт устройств автоматики и телемеханики движения поездов и связи
- Ремонт тяговых и понизительных подстанций, замена оборудования кабельной и осветительной сети
- Ремонт станций, вестибюлей, перегонов, шахт тоннельной вентиляции и другие работы



Ремонт подвижного состава

В отчетном году выполнен ремонт вагонов

| Вид ремонта | Количество вагонов |
|---|--------------------|
| Текущий ремонт второго объема (ТР-2) | 1404 |
| Текущий ремонт третьего объема (ТР-3)..... | 848 |
| Средний ремонт (СР) на ЗАО «ЗРЭПС» | 235 |
| Капитальный ремонт на ЗАО «ЗРЭПС» | 150 |
| Капитальный ремонт на ЗАО «Метровагонмаш»..... | 37 |
| Капитальный ремонт второго объема вагонов типа ЕжЗ и Ем508Т | 69 |

В отчетном году произведен комплексный капитальный и средний ремонт 60 эскалаторов. Заменено 5597 ступеней эскалатора на новые, 7047 ступеней отремонтировано.

Выполнен капитальный ремонт электроприводов эскалаторов с заменой 32 электродвигателей, обеспечивающих снижение скорости лестничного полотна до оптимальных параметров, что значительно уменьшает число падений пассажиров при входе на эскалатор и спуске с него. В течение года выполнен большой объем работы по капитальному ремонту электрооборудования, связанной с заменой панелей управления на шкафы управления на трех эскалаторных станциях, а также выполнены работы по замене отдельных аппаратов, силовых кабелей и проводов цепей управления. На 16 эскалаторах серии ЭТ были установлены блокировочные устройства контроля над целостностью ступеней.

Ремонт эскалаторов

Для исключения попадания в элементы эскалатора одежды и обуви пассажиров на 10 эскалаторах серии ЭТ был произведен ремонт металлических фартуков с установкой щеток безопасности в пассажирской зоне. На наиболее напряженных по перевозкам пассажиров станциях метрополитена 52 эскалатора были оборудованы блоками запрета пуска эскалатора в обратном направлении с пассажирами на лестничном полотне. 38 эскалаторов были оборудованы датчиками контроля над скоростью поручня, которые останавливают эскалатор, что позволяет исключить падение пассажиров при остановке поручня. По результатам ультразвуковой дефектоскопии металлоконструкций на семи эскалаторах выполнен ремонт ферменных конструкций. Произведен капитальный ремонт подъемно-транспортного оборудования четырех машинных залов с заменой грузоподъемных талей на станциях «Белорусская», «Театральная» и «Римская».



Ремонт верхнего строения пути

ЗАМЕНЕНЫ:

6536 погонных метров переводных брусьев;
11 172 шпалы в тоннелях и на парковых путях;
54 комплекта стрелочных переводов;
11,2 тыс. штук подрельсовых оснований.

В отчетном году в целях повышения безопасности движения поездов проводились работы по оздоровлению и усилению верхнего строения пути.

При проведении капитального ремонта произведена сплошная смена 80,1 км пути.

Ремонт устройств автоматики и телемеханики движения поездов и связи

В целях повышения надежности работы устройств автоматики и телемеханики движения поездов (АТДП) заменены 144 стрелочных электропривода, 197 стрелочных гарнитур и 600 дроссель-трансформаторов (для повышения надежности работы рельсовых цепей автоблокировки).
Отремонтированы 60 створочных механизмов действующих автоматических контрольных проходов (АКП).

Ремонт тяговых и понизительных подстанций, замена оборудования кабельной и осветительной сети

Произведена замена устаревшего оборудования (силовые трансформаторы, выпрямительные агрегаты, аккумуляторные батареи, высоковольтные и низковольтные выключатели и др.), замена силовых кабелей с горючей изоляцией на кабели с изоляцией, не распространяющей горение, с низким дымо-газовыделением.
За счет целевого финансирования противопожарных мероприятий из городского бюджета смонтированы и включены в работу 307 вакуумных выключателей 10 кВ взамен масляных и электромагнитных.

Произведен ремонт вестибюля станции «Арбатская» Филевской линии, павильонов северного вестибюля станции «Преображенская площадь» и станции «Войковская», фасада станции «Боровицкая», подпорных стен и лестничных маршей станции «Алексеевская».

Выполнены работы по ремонту мягкой кровли западного и восточного вестибюлей станции «Молодежная», выполнен ремонт металлической облицовки вестибюля станции «Печатники», стилобата вестибюля станции «ВДНХ», кровли вестибюля станции «Краснопресненская», гранитной облицовки стилобата на станции «Чистые пруды».

Ремонт станций, вестибюлей, перегонов, шахт тоннельной вентиляции и другие работы

Произведена замена облицовки лестничных маршей и парапетов станции «Чеховская», замена гранитной облицовки стилобата вестибюля станции «Новокузнецкая», замена плиточной облицовки стен на керамогранит в подвличном переходе станции «Александровский сад». Выполнены работы по замене изношенной гранитной и мраморной облицовки стилобата, колонн и подпорных стен в северном вестибюле станции «Медведково».

Произведена замена изношенной гранитной облицовки стилобата станций «Улица 1905 года» и «Кузнецкий мост», замена изношенной гранитной облицовки парапетов и лестничных маршей на станции «Китай-город», изношенной мраморной облицовки пола на гранит в переходе «Тургеневская» – «Чистые пруды».

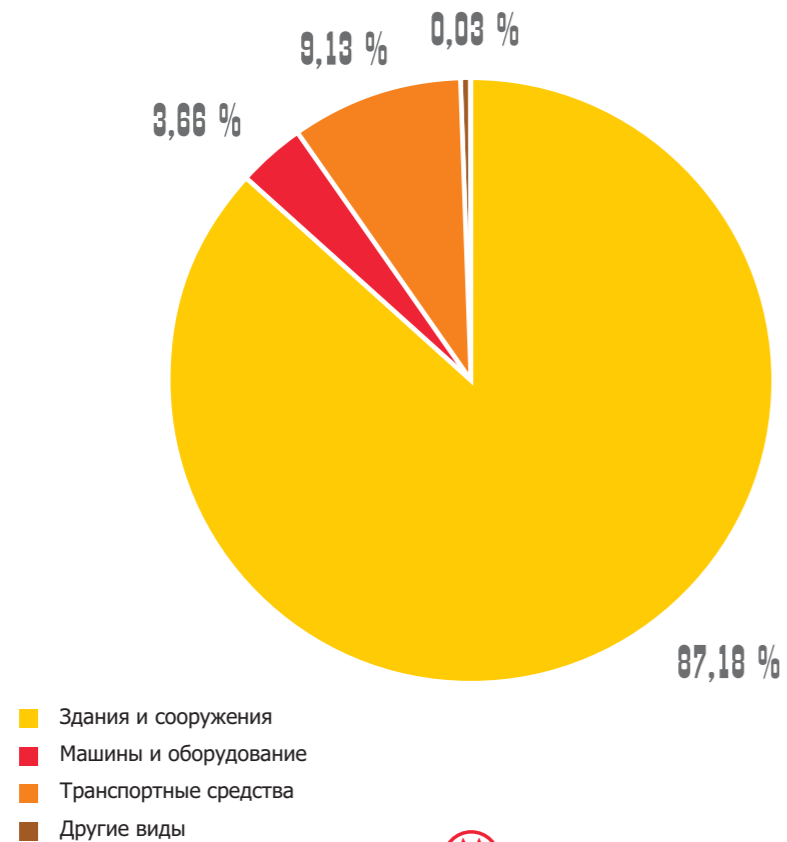
Выполнен ремонт фасада здания Инженерного корпуса метрополитена.



ОСНОВНЫЕ ФОНДЫ

Стоимость основных фондов метрополитена по состоянию на 31 декабря 2007 года составила **673 111,3 млн. руб.**

Структура основных фондов



Парк подвижного состава

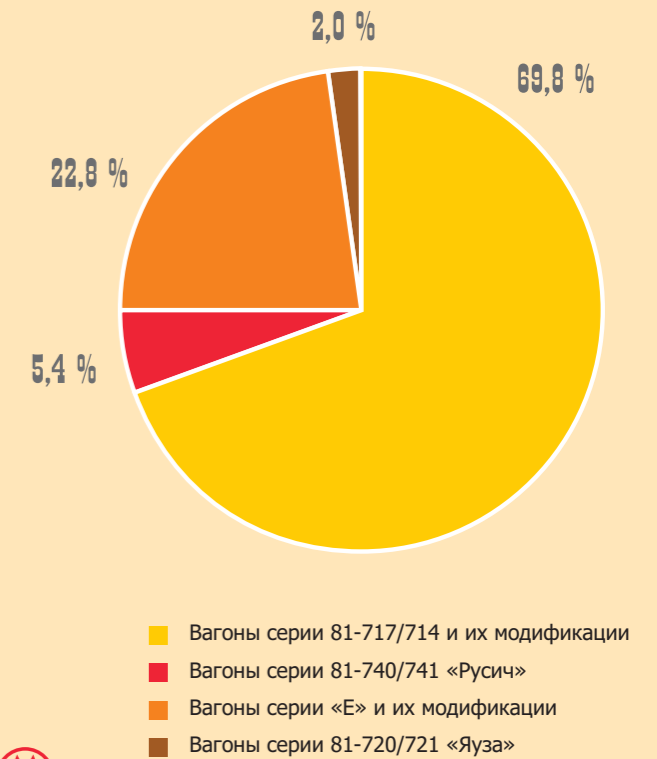
Парк подвижного состава на 31 декабря 2007 года составил **4510 вагонов**, в том числе вагоны серий:

«Е» - 1031 вагонов;
81-717/714 - 3146 вагонов;
81-720/721 - 88 вагонов;
81-740/741 - 245 вагонов.

Парк подвижного состава [2006 год]



Парк подвижного состава [2007 год]



Финансирование строительства метрополитена

Фактически выполнено работ на сумму
40 912,4 млн. руб.

Кроме того, доленое участие и инвестирование составили
139,9 млн. руб.

Источники финансирования строительства метрополитена, млн. руб.



Введены в эксплуатацию объекты

- 1-й пусковой участок Люблинско-Дмитровской линии от станции «Чкаловская» до станции «Трубная»
- Станция «Сретенский бульвар» Люблинско-Дмитровской линии
- 1-й пусковой участок Арбатско-Покровской линии от станции «Парк Победы» до станции «Строгино»






РАЗВИТИЕ и техническое переворужение



глава 4

Для обеспечения высокой эффективности работы всех технических устройств и сооружений метрополитена постоянно проводится работа по внедрению новой техники и передовых технологий





**Реконструкция
вестибюлей – очередной
этап модернизации
метрополитена!**

Основными результатами работы в 2007 году стал ввод в эксплуатацию новых участков линий в центре и на северо-западе столицы. Пуск этих объектов открывает перед метростроителями широкие перспективы для развития метро в обозначенных направлениях. «Строгино» – «ворота» в отдаленный столичный район Митино, а «Трубная» – в северные районы Москвы, где на данный момент нет станций метро.

Основным результатом работы в 2007 году стал ввод в эксплуатацию новых участков линий в центре и на северо-западе столицы

Реконструкция вестибюлей – новая задача в повышении культуры обслуживания пассажиров. Острая необходимость в подобных работах возникла в последнее десятилетие: подошел к концу срок службы многих эскалаторов, установленных на станциях, построенных в середине прошлого века. Метрополитен изыскал возможность не только поменять старые эскалаторы на современные машины, но и одновременно максимально вернуть первоначальный облик вестибюлям станций, при этом установив самое современное оборудование и коммуникации.

**Метро растет
вместе с городом!**



С открытием в 2008 году вестибюлей «Добрынинской» и «Электроводской» станций, на которых проведена реконструкция вестибюлей с полной заменой эскалаторов, станет 16.

Такие работы – веяние последнего времени, и за достаточно короткий срок строители научились проводить их быстро и качественно. Замена эскалатора – главная задача реконструкции вестибюля. Старый эскалатор полностью демонтируется, заново бетонируется фундамент, создается современный машинный зал с оборудованием, соответствующим времени. Новые эскалаторы удобнее, красивее и, главное, безопаснее своих предшественников. Так как подобные работы проводятся с полным закрытием вестибюля, руководство метрополитена приняло решение не упускать шанс отреставрировать и сам вестибюль.

Большинство сооружений возведено в середине прошлого века, экстерьер и интерьер вестибюлей этих станций являются примерами «классического» метростроения и зачастую представляют собой художественную ценность. Искусная работа мастеров отделки позволяет новым взглядом посмотреть на давно знакомые объекты метро: восстанавливаются стены и пол, предметы декора, освещения, наружная часть вестибюля. Безусловно, меняется и «начинка» вестибюля – системы коммуникации, связи, оборудование кассовых блоков и комнат милиции. Отреставрированные вестибюли получают новые, современные турникеты и камеры видеонаблюдения.



НОВОЕ СТРОИТЕЛЬСТВО

Люблинско- Дмитровская линия

Люблинско-Дмитровская линия, которая долгое время заканчивалась станцией «Чкаловская», в 2007 году уже практически пересекла центр города. С открытием «Трубной» и «Сретенского бульвара» в распоряжении пассажиров этой линии появились еще два пересадочных узла, дающих возможность перейти на Сокольническую, Калужско-Рижскую и Серпуховско-Тимирязевскую линии.



Следующими двумя станциями этого направления станут «Достоевская» и «Марьино роща»; их открытие планируется в 2009 году. Первая из них расположится на Суворовской площади рядом с театром Российской армии. Вторая – на пересечении Третьего транспортного кольца и Шереметьевской улицы. До станции «Лихоборы», которая пока планируется как конечная, Люблинско-Дмитровская линия дойдет в 2013 году. В этом же районе будет построено новое электродепо: сейчас Люблинско-Дмитровскую линию обслуживает только одно депо – «Печатники». Между «Марьиной рощей» и «Лихоборами» появятся станции «Шереметьевская», «Бутырский хутор», «Петровско-Разумовская-2» (с кроссплатформенной пересадкой на одноименную станцию Серпуховско-Тимирязевской линии) и «Окружная». На южном участке Люблинско-Дмитровской линии к 2010 году строители обещают открыть сразу три станции («Борисово», «Шипиловская» и «Зябликово»), а также соединить это направление с Замоскворецкой линией.



Арбатско- Покровская линия

В 2008 году примет первых пассажиров станция «Славянский бульвар», которая будет открыта на уже действующем участке Арбатско-Покровской линии, между станциями «Парк Победы» и «Кунцевская». А в 2009 году Арбатско-Покровская линия выйдет за пределы МКАД – москвичей ждет открытие станций «Мякининская» и «Волоколамская».

«Мякининская» станет первой станцией Московского метрополитена, которая будет расположена на территории Московской области, а «Волоколамская» – первой из трех, планируемых в густонаселенном московском районе «Митино». Следом за «Волоколамской», в 2011 году, откроется и станция «Митино». Чуть более отдаленная перспектива – станция «Рождествено» и новое электродепо.



Замена и модернизация подвижного состава

В 2007 году Московский метрополитен получил от ОАО «Метровагонмаш» 171 новый вагон

| Электродепо | Модель вагона | Количество |
|-------------|------------------|------------|
| «Северное» | 81-717.5М/714.5М | 4 |
| «Печатники» | 81-717.5М/714.5М | 33 |
| «Фили» | 81-740.1/741.1 | 59 |
| «Измайлово» | 81-740.1/741.1 | 75 |

В течение года производилась замена отслужившей свой срок системы АСОТП «ИГЛА» (первая модификация) на современную модификацию системы АСОТП «ИГЛА 5МКТ» в электродепо «Свиблово» и «Печатники». В 2007 году продолжены работы по оснащению подвижного состава устройствами контроля над температурой нагрева букс на базе АСОТП «ИГЛА М» и АСОТП «ИГЛА 5МКТ». Вагоны Московского метрополитена продолжают оснащать регистраторами параметров движения поезда (РПДП). В 2007 году в электродепо «Красная Пресня» оборудовано 68 вагонов, в электродепо «Северное» – 20 вагонов. Головные вагоны поездов оснащают аппаратурой автоматического считывания номера поезда (АСНП-М) с цифровым радиоинформатором и устройством предупреждения проезда станции. В 2007 году такая аппаратура установлена на 84 головных вагонах электродепо «Владыкино» и на 90 головных вагонах электродепо «Печатники».

Вагоны моделей 81-740.1/741.1 «Русич» оснащены отечественным асинхронным тяговым электроприводом разработки и производства ОАО «Метровагонмаш»



За истекший год выполнена модернизация системы подвешивания дверей в 104 вагонах. На 27 вагонах восстановлены и усилены балки подвесок БПСН-5У2М. Для исключения попадания посторонних предметов под створки раздвижных дверей и их заклинивания в 56 вагонах доработаны пороги. Отремонтированы 64 вагона с поврежденными шкворневыми балками.

В связи с открытием новых станций на Люблинско-Дмитровской и Арбатско-Покровской линиях, для улучшения условий труда и отдыха локомотивных бригад введены в эксплуатацию:

- комнаты ночного отдыха локомотивных бригад электродепо «Печатники» у станции «Люблино»;
- комнаты ночного отдыха локомотивных бригад электродепо «Измайлово» в вестибюле станции «Смоленская»;
- комнаты ночного отдыха локомотивных бригад электродепо «Измайлово» у станции «Строгино»;
- линейный пункт локомотивных бригад электродепо «Измайлово» на станции «Партизанская»;
- линейный пункт локомотивных бригад электродепо «Измайлово» на станции «Строгино»;
- линейный пункт локомотивных бригад электродепо «Владыкино» на станции «Тимирязевская».

В электродепо «Свиблово» проведена реконструкция очистных сооружений, в ходе которой внедрены две системы оборотного водоснабжения при мойке подвагонного оборудования и на вагонмоечной машине при мойке кузова, а также система очистки поверхностных стоков. Подготовка оборотной воды осуществляется на многоступенчатой системе очистки, обеспечивающей фильтрацию, сорбцию, озонирование и фотокаталитическое окисление. При этом каждая ступень предназначена для удаления отдельных групп загрязняющих веществ. Введение в эксплуатацию систем оборотного водоснабжения очистки поверхностных стоков позволило сократить ПДК загрязняющих веществ и снизить расход воды на мойку подвижного состава.



В 2007 году на Мытищинский машиностроительный завод был направлен на модернизацию состав из вагонов типа 81-717.5/714.5, которые на данный момент составляют основу вагонного парка метрополитена.

Перед специалистами завода была поставлена задача: серьезно модернизировать подвижной состав этого типа. Работы по модернизации проводились в течение года, а в ноябре состав поступил в электродепо «Сокол» для проведения испытаний.

Испытания нового подвижного состава

Модернизация вагонов метрополитена моделей 81-717.5/714.5 при проведении капитального ремонта осуществляется с целью повышения надежности подвижного состава, безопасности перевозок, создания комфортных условий для машиниста и пассажиров, улучшения внешнего вида составов в соответствии с современными требованиями и с наименьшими затратами.



После испытаний вагонов, которые пройдут в течение 2008 года, первый модернизированный состав начнет работу на линии уже с пассажирами.

При проведении модернизации реализованы следующие технические решения:

- новая тормозная система;
- рама тележки новой конструкции;
- привод раздвижных дверей с замедлением в конце хода створок;
- стеклопластиковая маска;
- эвакуационный выход в лобовой части вагона, оснащенный трапом;
- модернизированный пульт управления с современным контроллером;
- кресло машиниста с вибропоглощением и пневморегулированием;
- кондиционер в кабине машиниста;
- «световая линия»;
- эффективная принудительная система вентиляции пассажирского салона;
- в отделке салона используются современные трудногорючие материалы (формованные панели, линолеум типа Poliflor voyager).



Билеты «Ультралайт»

В 2007 году пассажиры метрополитена познакомились с новым типом проездных документов – билетами «Ультралайт».

Новинка была призвана решить сразу две серьезные проблемы, связанные с оплатой проезда в метро. Во-первых, внедрение новых билетов для проезда увеличило пропускную способность турникетов, во-вторых, позволило полностью исключить подделку проездных документов.



Благодаря бесконтактной системе прохода (билет «Ультралайт» достаточно поднести к валидатору) значительно сократилось время, затрачиваемое пассажиром на проход в метро.

При использовании магнитного билета было необходимо сначала поместить его в валидатор, дождаться его обработки, вытащить – и только потом загорелся зеленый сигнал.

В переполненных вестибюлях использование билетов нового типа экономит драгоценные секунды, избавляя пассажиров от «пробок» перед турникетами.



С целью улучшения качества обслуживания пассажиров в кратчайшие сроки было разработано программное обеспечение и проведена модернизация индикации валидаторов, что позволило при проходе через турникет видеть количество оставшихся поездок.



Использование новой технологии позволило полностью решить проблему подделки проездных документов.

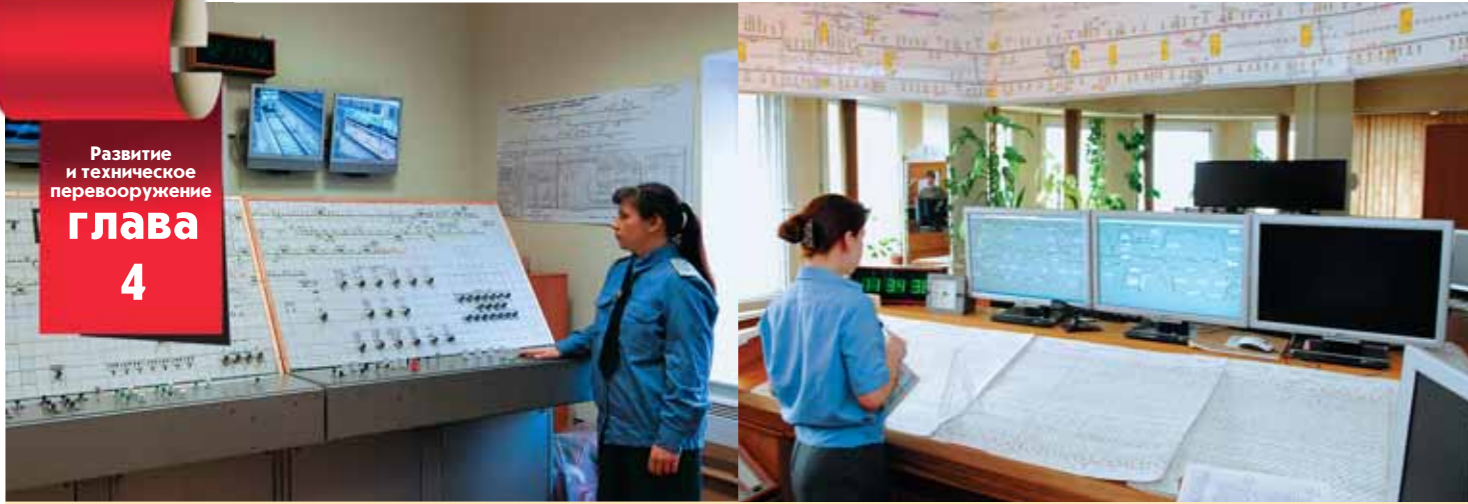
На станции «Проспект Мира» Калужско-Рижской линии был проведен эксперимент – турникеты были оформлены по-новому, чтобы упростить для пассажиров взаимодействие с валидатором.

Как показали отзывы, новое оформление турникетов действительно пришлось по душе пассажирам.



Чип, который используется в билете «Ультралайт», представляет собой современную разработку, успешно зарекомендовавшую себя во всем мире. Для кустарного производства эти технологии слишком сложны, поэтому использование новой технологии позволило полностью решить проблему подделки проездных документов.





В 2007 году выполнен большой объем работ, направленных на повышение безопасности движения поездов:

- на станциях «Выхино», «Планерная», «Алтуфьево» и «Красногвардейская» рельсовые цепи перед светофорами полуавтоматического действия оборудованы сигналами абсолютной остановки (САО) для исключения проезда поездом светофоров полуавтоматического действия с запрещающим сигнальным показанием;
- стрелочные переводы станций «Охотный ряд» и «Черкизовская» оборудованы дополнительными подсистемами контроля над положением остряков стрелочных переводов: подсистемой контроля над сигналами стрелок (ПКСС), позволяющей отображать на индикаторе величину зазора между прижатыми остряками и рамными рельсами стрелочных переводов, и подсистемой теленаблюдения с видеозаписью положения остряков стрелок;
- 90 светофоров на Арбатско-Покровской линии, 336 светофоров на Калужско-Рижской линии и 12 светофоров на Таганско-Краснопресненской линии оборудованы светодиодными излучателями вместо светофорных ламп накаливания;
- выполнена замена 15 маршрутных указателей с лампами накаливания на светодиодные маршрутные указатели типа УМС;
- на 1-й, 2-й и 7-й дистанциях сигнализации внедрена в полном объеме автоматизированная система учета ремонта аппаратуры, выполняемого электротехническими мастерскими Службы сигнализации и связи.

Выполнялись работы по внедрению новых систем, техники и оборудования:



- на станции «Парк Победы» Арбатско-Покровской линии проводилась опытная эксплуатация образца бесконтактной системы автоматического регулирования скорости движения поездов метрополитена (БАРС) с целью замены используемых устройств автоблокировки и автоматического регулирования скорости при реконструкции действующих устройств АТДП;
- введены в постоянную эксплуатацию устройства автоматики и телемеханики движения поездов (АТДП), связи, радио, единой радиоинформационной сети (ЕРИС-М), теленаблюдения с видеозаписью, автоматизированной системы оплаты проезда (АСОП) и пассажирской автоматики, устройства пожарной и охранной сигнализаций, пожаротушения, колонны экстренного вызова на вновь построенных участках линий метрополитена – на Люблинско-Дмитровской линии от станции «Чкаловская» до станции «Трубная», на Арбатско-Покровской линии от станции «Парк Победы» до станции «Кунцевская» и от станции «Крылатское» до станции «Строгино»;
- приобретено и установлено оборудование для организации связи дежурного по метрополитену с оперативными службами города;

- проведено оснащение сооружений, технических и бытовых помещений станций Московского метрополитена системой раннего обнаружения пожара VESDA на Калининской линии (станции «Новогиреево», «Перово», «Шоссе Энтузиастов», «Авиамоторная», «Площадь Ильича» и «Марксистская»), на Таганско-Краснопресненской линии (станции «Сходненская», «Октябрьское поле», «Пушкинская», «Кузнецкий мост», «Китай-город» и «Таганская»), на Калужско-Рижской линии (станции «Проспект Мира» и «Китай-город»);
- 18 станций метрополитена дополнительно оборудованы системой оповещения пассажиров о прибытии поезда на станцию;
- установлены малогабаритные часы в торцах пассажирских платформ на станциях «Студенческая», «Кутузовская», «Фили», «Багратионовская», «Филевский парк», «Пионерская» и «Кунцевская» Филевской линии.

В 2007 году продолжалось выполнение работ по оснащению линий метрополитена автоматизированными системами диспетчерского управления и контроля движения поездов:

- на Кольцевой линии введена в постоянную эксплуатацию автоматизированная система диспетчерского контроля движения поездов метрополитена (АСДКП-М);
- в течение года на Замоскворецкой и Каховской линиях проводилась опытная эксплуатация микропроцессорной системы диспетчерской централизации ДЦ-ММ, которая заменила технически устаревшую диспетчерскую централизацию стрелок и сигналов СКЦ-67;
- на Серпуховско-Тимирязевской линии выполнены строительно-монтажные работы по замене технически устаревшей диспетчерской централизации стрелок и сигналов СКЦ-67 на микропроцессорную систему диспетчерской централизации ДЦ-ММ;
- участок Арбатско-Покровской линии от станции «Щелковская» до станции «Парк Победы» и участок Люблинско-Дмитровской линии от станции «Марьино» до станции «Чкаловская» оборудованы системой автоматического считывания номера маршрута поезда (АСНП-М).



На Филевской линии были смонтированы новые информационные табло.

Теперь на станциях «Александровский сад», «Арбатская», «Смоленская» и «Киевская» пассажиры смогут узнать, до какой из конечных станций пойдет ближайший поезд, а также сколько времени осталось ждать поезда, следующего до станции «Международная».

В отчетном году выполнялись работы по модернизации автоматизированной системы оплаты проезда (АСОП) и устройств пассажирской автоматики.

Для увеличения пропускной способности в наиболее загруженных вестибюлях станций «Профсоюзная», «Марьино» и «Щелковская» установлены реверсивные турникеты.



В Службе пути введена в постоянную эксплуатацию передовая система диагностики на вагонах-дефектоскопах с поисковыми системами многоканальной дефектоскопии, а также 17 усовершенствованных дефектоскопов с регистрацией результатов контроля с последующей расшифровкой на ПЭВМ.

Техническое перевооружение и реконструкция в Службе пути

Закончена опытная эксплуатация новой виброзащитной конструкции пути с виброгасящим скреплением ВГС-002.50 на Сокольнической линии. Аналогичная конструкция пути применена на новом участке Люблинско-Дмитровской линии в пределах станционных платформ станций «Сретенский бульвар» и «Трубная». Применение этой конструкции позволяет снизить шум и вибрацию в помещениях обслуживающего персонала станций, на самой станции и в жилых домах, расположенных вблизи технической зоны метрополитена.



Для повышения качества работы проводятся планомерное техническое перевооружение и реконструкция основных путевых устройств:



- в 2007 году была закончена работа по укладке бесстыкового пути на Бутовской линии с применением высокопрочных изолирующих стыков. Укладка бесстыкового пути позволила снизить количество температурных стыков и существенно уменьшить уровень шума;
- в настоящее время ведется опытная эксплуатация конструкции изолирующих стыков с накладками с интерференционным покрытием, что позволит снизить намагниченность изостыков;
- внедрен рельсовозный сцеп из десяти рельсовозных тележек с улучшенными техническими характеристиками, позволяющими уменьшить трудозатраты и трудоемкость при перевозке рельсовых плетей при выполнении капитальных работ;
- создан рельсовозный сцеп из двух тележек для перевозки одиночных рельсов, который позволил при снижении трудозатрат обеспечить своевременный завоз и вывоз одиночных рельсов для текущего содержания пути и снизить травматичность работ;
- приобретены четыре усовершенствованных катучих шаблона для замеров положения подвески контактного рельса;

- введен в постоянную эксплуатацию новый вагон-путеизмеритель с бортовым контрольно-вычислительным комплексом (БКВК) для контроля над параметрами состояния пути, позволяющий более точно определять отклонения по содержанию пути;
- для определения соответствующей твердости металла поставляемых рельсов приобретен твердомер ТЭМП-24 для рельсосварочной станции;
- введена в опытную эксплуатацию мобильная снегоплавильная машина СМ-11, которая позволяет производить ускоренное уничтожение накопленного снега, снижать трудозатраты на снегоборьбу и высвободить обслуживающий персонал других служб, привлекавшихся на данные работы.

Проведены работы по реконструкции лестничного схода с полной заменой несущих конструкций открытого выхода на станции «Бабушкинская».

Продолжались работы по реконструкции навесов платформы на станции «Филевский парк».

Проведено усиление дефектной обделки тоннеля на перегоне «Царицыно» – «Кантемировская», тоннельной обделки на перегонах «Шоссе Энтузиастов» – «Перово» и «Воробьевы горы» – «Университет».

Смонтировано устройство обогрева рампы перегонных тоннелей Бутовской линии.

Проведено усиление несущих конструкций восточного вестибюля станции «Измайловская». Продолжаются работы по реконструкции станции «Маяковская».

Начата реконструкция путевых стен на станциях «Кузьминки» и «Охотный ряд».

На станции «Партизанская» начаты работы по замене покрытия пола на гранитное.

В 2007 году для улучшения параметров микроклимата начато внедрение систем охлаждения воздуха на перегонах и тягово-понижительных подстанциях метрополитена.

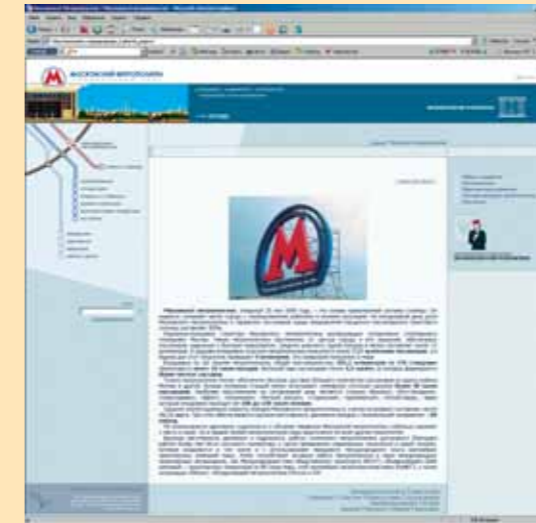
В настоящее время такими системами оснащено три перегона и 5 подстанций Калужско-Рижской линии.

С целью экономии электроэнергии внедрялось энергоэкономное оборудование,

в том числе в сетях освещения – компактные люминесцентные лампы и электронные пускорегулирующие устройства.



Официальный сайт Московского метрополитена



Официальный сайт Московского метрополитена был открыт 7 сентября 2005 года. За прошедшие два года интернет-сайт крупнейшего транспортного предприятия Москвы стал мощным информационным каналом взаимодействия пресс-службы метрополитена с пассажирами и журналистами. Ежедневно в поисках актуальной и достоверной информации о работе Московского метрополитена на сайт обращаются десятки тысяч пользователей. Практически ежедневно обновляется новостная лента интернет-сайта, регулярно публикуются фотографии со строительства новых станций и объектов Московского метрополитена.

В 2007 году была открыта аналоязычная версия официального сайта Московского метрополитена:

<http://engl.mosmetro.ru>

Существенно переработана интерактивная схема метрополитена

Теперь с ее помощью можно не только выбрать оптимальный маршрут поездки и рассчитать время в пути, но и узнать, где находятся железнодорожные и автовокзалы, места отправления пригородных автобусных маршрутов, а также выяснить, на каких станциях в данный момент происходит ремонт эскалаторов. Кроме того, на схеме указаны расположения банкоматов и зона действия операторов сотовой связи в Московском метрополитене.



Общественная БЕЗОПАСНОСТЬ

глава 5

Общественная безопасность -
одно из приоритетных
направлений работы
метрополитена





Технологии постоянно совершенствуются в соответствии с требованиями времени

Безопасность – одно из приоритетных направлений работы метрополитена.

На помощь УВД на Московском метрополитене, которое изначально занимается охраной метро, приходят современные технологии.

Ситуационный центр, видеонаблюдение на станциях и в вагонах поездов, колонны экстренного вызова, современные системы пожаротушения – метрополитен является площадкой для внедрения передовых способов защиты людей в чрезвычайных ситуациях. Эти технологии постоянно модернизируются в зависимости от требований времени.

Транспортная система, которой пользуются свыше 9 миллионов человек в сутки, должна быть максимально защищенной

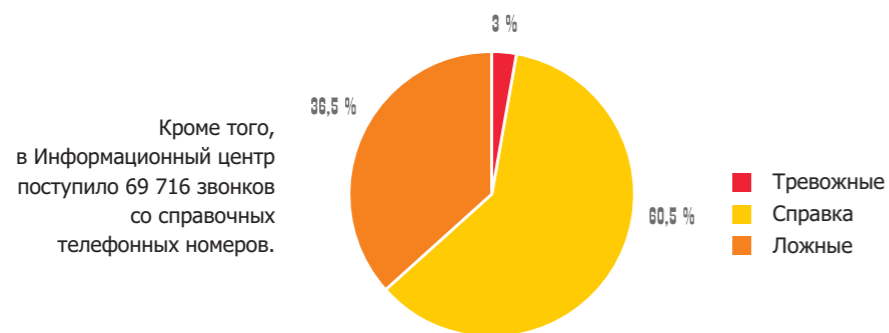
Безопасность – прежде всего!



В отчетном году в Ситуационный и Информационный центры поступило 486 002 обращения, из них:

- 14 532 обращения имели тревожный характер;
- 293 959 – справочный характер;
- 177 511 – ложные.

Обращения через колонны экстренного вызова



Характер обращений

- Просьба оказания медицинской помощи
- Вызов сотрудника УВД (кража, хулиганские действия)
- О несанкционированной торговле проездными билетами
- О несанкционированной торговле на территории метрополитена
- О нахождении лиц БОМЖ на станциях и в вагонах поездов
- О нахождении на станциях и в вагонах поездов бесхозных вещей
- О гражданах, занимающихся попрошайничеством на территории метрополитена
- Жалобы на работников метрополитена и неудовлетворительную работу устройств
- О падении на путь
- О забытых вещах
- Прочие

Уже несколько лет основной системы безопасности в метро является видеонаблюдение

Сейчас под контролем видеокамер находится вся пассажирская зона метро – станции, вестибюли, переходы, эскалаторные наклоны. Уже несколько лет система удаленного наблюдения работает в вагонах поездов Кольцевой линии. После успешного завершения этого эксперимента первые камеры появились в 2007 году и на Сокольнической линии: в электродепо «Северное» 249 вагонов оборудованы системой видеонаблюдения с передачей информации в Ситуационный центр Московского метрополитена. В дальнейшем планируется оборудовать камерами все поезда метро.

Информация с видеокамер стекается в Ситуационный центр, где можно в любой момент комплексно оценить обстановку в метрополитене. У специалистов центра есть постоянная связь с УВД на метрополитене и оперативными службами города. Видеонаблюдение уже много раз помогало не только выполнять повседневные обязанности работникам метрополитена, но и решать серьезные задачи, напрямую связанные с безопасностью подземной транспортной системы.

Камеры видеонаблюдения размещены также и в колоннах экстренного вызова, которые установлены на всех станциях метро

Функция этих устройств – оперативная связь пассажиров с работниками метрополитена для получения справки или при чрезвычайных ситуациях. Пассажиры уже привыкли к этому новшеству и активно используют его в случае необходимости.



В 2007 году Московский метрополитен продолжил реализацию мероприятий, предусмотренных «Межведомственной комплексной программой по совершенствованию антитеррористической защищенности метрополитена (на 2005-2007 годы)».

Она утверждена распоряжением Правительства Российской Федерации от 27 мая 2005 года № 682-р (с финансированием из средств федерального бюджета в объеме 305, 9 млн. руб.) и Законом города Москвы от 19 апреля 2006 года № 16 «О комплексной городской целевой программе профилактики правонарушений, борьбы с преступностью и обеспечения безопасности граждан в городе Москве на 2006-2010 годы» (с финансированием из средств городского бюджета в объеме 304, 7 млн. руб.).



Используя возможности теленаблюдения, метрополитен проводит выборочный контроль:

- наличия несанкционированной торговли на территории метрополитена;
- отправления первых поездов;
- работы касс;
- организации пассажиропотоков на пересадочных и вокзальных станциях;
- соблюдения пассажирами правил пользования метрополитеном.

В 2007 году операторами Ситуационного центра выявлено:

- 612 случаев несанкционированной торговли;
- 848 случаев попрошайничества.

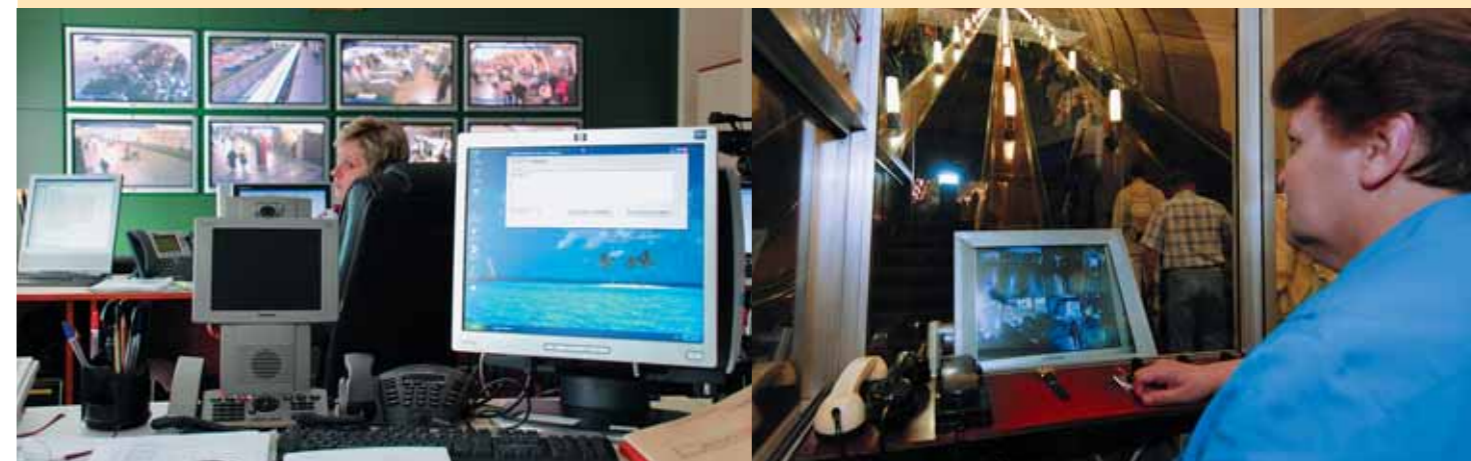
Выборочное видеонаблюдение в вагонах

Операторами Ситуационного центра проводится выборочное видеонаблюдение из вагонов электропоездов за отсутствием в вагонах лиц БОМЖ, лиц, занимающихся попрошайничеством, несанкционированной торговлей, расклеиванием объявлений, за отсутствием хулиганских действий, вандализма и других чрезвычайных действий. В 2007 году выявлено 2895 случаев нарушений. О каждом случае нарушения, выявленном с помощью теленаблюдения, сообщено в Ситуационный центр УВД метрополитена, и приняты меры для их устранения.



В соответствии с Законом города Москвы от 19 апреля 2006 года № 16 «О комплексной городской целевой программе профилактики правонарушений, борьбы с преступностью и обеспечения безопасности граждан в городе Москве на 2006-2010 годы» в 2007 году выполнены следующие работы:

- Системой централизованного управления теленаблюдением станций метрополитена оборудованы, с выводом изображений поездным диспетчерам и в Ситуационный центр:
 - Арбатско-Покровская линия – 13 станций;
 - Филёвская линия – 15 станций;
 - Бутовская линия – 5 станций.
- Проведена замена 307 масляных выключателей на вакуумные 10 кВ в ячейках КРУ и КСО на электроподстанциях метрополитена.
- Системами раннего обнаружения пожара оснащены технические и служебно-бытовые помещения на 14 станциях метрополитена.



Станции «Арбатская», «Смоленская», «Студенческая», «Фили», «Багратионовская», «Филевский парк», «Пионерская», «Кунцевская» и «Молодежная» Филевской линии оборудованы системами цветного теленаблюдения с видеозаписью, позволяющими дежурным по станциям следить за обстановкой в вестибюлях, переходах и на пассажирских платформах станций.

На станциях «Третьяковская» Калужско-Рижской и Калининской линий, «Медведково», «Парк Победы», «Лубянка», «Речной вокзал», «Киевская» Арбатско-Покровской и Филевской линий, «Комсомольская» Кольцевой линии, «Бабушкинская», «Ботанический сад», «Полежаевская», «Тушинская» и «Чеховская» установлены новые кабины милиции.

Выполнены работы по созданию системы доступа к видеоархивам станций «Курская», «Павелецкая» и «Киевская» Кольцевой линии операторов Ситуационного центра.



УВД на Московском метрополитене

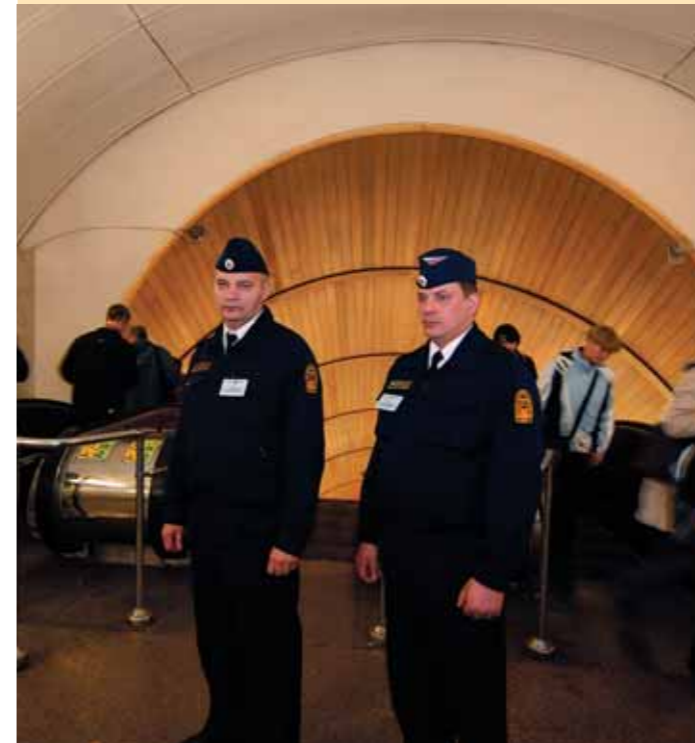
Метрополитен всегда считался транспортным предприятием повышенной опасности. Не зря к пассажирам обращаются с просьбой быть бдительными и обо всех подозрительных ситуациях сообщать постовым милиционерам, которые дежурят на каждой станции. С учетом того, что ежедневно метрополитеном пользуются более 9 миллионов пассажиров, правонарушения в метро фиксируются довольно часто. В основном это хулиганство, акты вандализма, кражи и грабежи. Борьбой с ними занимается УВД на Московском метрополитене, сотрудники которого не только патрулируют метро, но и осуществляют скрытое наблюдение за общественным порядком на станциях и в поездах.

В его структуре сегодня имеется самая многочисленная патрульно-постовая служба – более 5 тыс. человек.

Нигде в России больше нет столь крупного патрульного подразделения. У подземной милиции есть свое следственное управление, отделы уголовного розыска, дознания, служба по борьбе с экономическими преступлениями, своя дежурная часть. Создан новый отдел по обеспечению проведения массовых мероприятий. Совсем недавно в структуре УВД на Московском метрополитене появился отдел по борьбе с организованной преступностью. Несколько лет назад было создано специальное подразделение, которое занимается предупреждением бродяжничества и попрошайничества на Московском метрополитене. В структуре управления также действует специализированное отделение по работе с несовершеннолетними, в том числе с беспризорниками.



Служба контроля



Основными задачами Службы контроля являются:

- проверка пропускного режима на обособленных объектах метрополитена;
- разработка и контроль над проведением антитеррористических мероприятий;
- разработка мероприятий по поддержанию общественного порядка (в рамках взаимодействия с правоохранительными органами);
- контроль за соблюдением пассажирами Правил пользования метрополитеном;
- проверка законности использования пассажирами льготных проездных документов;
- организация работ по борьбе с несанкционированной торговлей, удалением лиц БОМЖ и попрошаек со станций;
- контроль над исполнением договорных обязательств организациями, осуществляющими свою коммерческую деятельность на станциях и подуличных переходах, примыкающих к ним.

Работа по пресечению вышеуказанных правонарушений на станциях метро проводится в тесном взаимодействии с сотрудниками УВД на Московском метрополитене, охранниками ЧОП «Щит-Гарант», Службой движения и Ситуационным центром метрополитена. Практикуются такие формы взаимодействия, как организация совместных рейдов, взаимный обмен информацией. Так, в целях поддержания общественного порядка на станциях метрополитена и в электропоездах проведено 72 совместных рейдов с УВД на Московском метрополитене по профилактике бродяжничества и попрошайничества, пресечению несанкционированной расклейки рекламы, недопущению и пресечению несанкционированной торговли, в том числе магнитными билетами.





Результаты работы Отдела противодействия нарушениям Правил пользования метрополитеном в 2007 году, в сравнении с 2006 годом, выглядят следующим образом

| Вид нарушения | 2007 г. | 2006 г. |
|--|---------|---------|
| Нарушения Правил пользования метрополитеном, из них: | 14 955 | 13 534 |
| - несанкционированная торговля..... | 5234 | 3617 |
| - неоплаченный проход | 9721 | 9926 |
| Изъято за неправомерное использование льготных проездных документов | 407 | 1013 |
| Изъято магнитных билетов | 3404 | 3384 |
| Задержано за несанкционированную расклейку объявлений в вагонах метро..... | 661 | 147 |
| Изъято стикеров | 347 718 | 55 650 |



Народная дружина Московского метрополитена

13 декабря 2007 года в Управлении Московского метрополитена состоялось отчетное собрание по итогам работы Народной дружины за прошедший год. В 2007 году Народной дружиной было пресечено более 10 тыс. правонарушений, из них более 1 тыс. – мелкое хулиганство, почти 4 тыс. – распитие алкогольных напитков и нахождение в нетрезвом виде, около 1,5 тыс. – несанкционированная торговля. Члены Народной дружины – это серьезная помощь для сотрудников УВД на Московском метрополитене, которые охраняют самую крупную транспортную систему столицы.

Народная дружина Московского метрополитена была создана 2 марта 1959 года из работников метро, которые были готовы безвозмездно в личное время следить за правопорядком на территории подземной транспортной системы. Через год в дружине было уже около 700 человек. Сейчас, после трудных 90-х годов, Народная дружина возрождается, и на сегодняшний день в ней состоит более тысячи человек – работников метрополитена и смежных предприятий. Династии – добрая традиция Московского метро, которая относится и к Народной дружине. Часто добровольцы выходят работать семьями, причем некоторые семьи работают в Народной дружине уже три поколения.





глава
6

Кадры
решают все





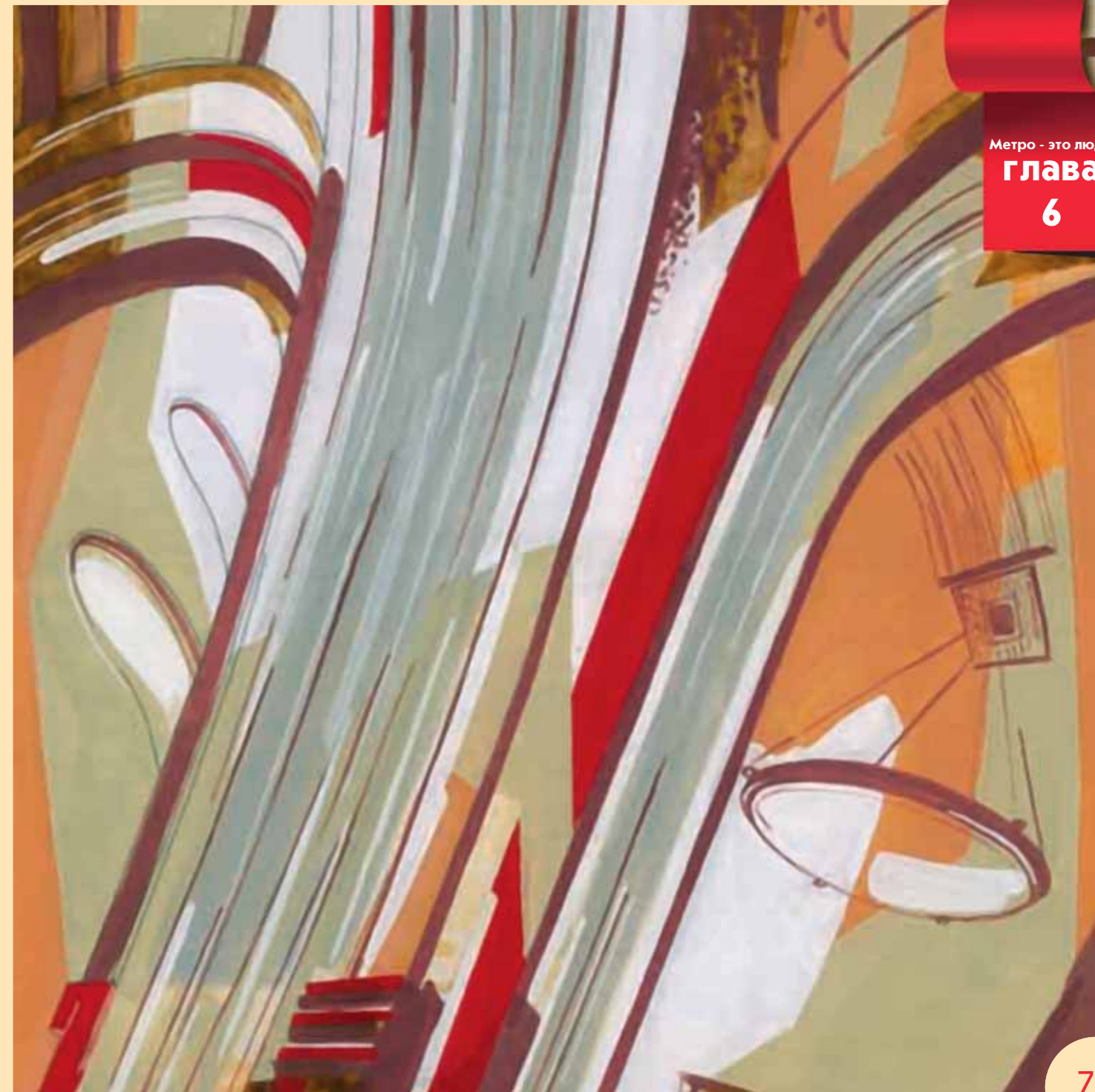
Московский метрополитен – одно из крупнейших предприятий России

На Московском метрополитене работают более 35 000 человек. Подземная транспортная система столицы постоянно расширяется, соответственно, растет и численность работников: в течение 2007 года в метро стало работать почти на 1000 человек больше.

Работники метро участвуют и в общегородском конкурсе «Московские мастера»

Корпоративность – особая атмосфера в коллективе, создать которую стремятся многие современные компании – в Московском метрополитене создана с незапамятных времен. Несмотря на сложную структуру и множество подразделений метрополитена, его работники трудятся плечом к плечу.

Руководством метрополитена и профсоюзной организацией для поддержания «корпоративного духа» проводится множество мероприятий, причем история некоторых ведется уже не один десяток лет. Работники метро участвуют в общегородском конкурсе «Московские мастера», в соревнованиях лучших машинистов и дежурных по станции.



На 31 декабря 2007 года фактическая численность работников Московского метрополитена составила **35 623 человек**, в том числе:

Мужчин - 18 906 человек (53,1%) (на 31.12.2006 - 52,6%)
Женщин - 16 717 человек (46,9%) (на 31.12.2006 - 47,4%)

Численность по категориям из общего числа работающих:

Руководители - 1907 чел. (5,4%) Служащие - 1137 чел. (3,2%)
Специалисты - 6736 чел. (18,9%) Рабочие - 25 843 чел. (72,5%)

Возраст работников Московского метрополитена

| Возраст | на 31.12.2007 г. | на 31.12.2006 г. |
|----------------------|-------------------|-------------------|
| До 25 лет..... | 3173 чел. (8,9%) | 3097 чел. (8,9%) |
| От 25 до 30 лет..... | 3311 чел. (9,3%) | 3112 чел. (9,0%) |
| От 30 до 35 лет..... | 3298 чел. (9,3%) | 3299 чел. (9,5%) |
| От 35 до 40 лет..... | 3658 чел. (10,3%) | 3429 чел. (9,9%) |
| От 40 до 45 лет..... | 4237 чел. (11,9%) | 4253 чел. (12,2%) |
| От 45 до 50 лет..... | 5824 чел. (16,3%) | 5775 чел. (16,6%) |
| От 50 до 55 лет..... | 5407 чел. (15,2%) | 5450 чел. (15,7%) |
| От 55 до 60 лет..... | 3819 чел. (10,7%) | 3538 чел. (10,2%) |
| Старше 60 лет..... | 2896 чел. (8,1%) | 2776 чел. (8,0%) |

Образование работников Московского метрополитена

| Образование | на 31.12.2007 г. | на 31.12.2006 г. |
|---------------------------------|---------------------|---------------------|
| Высшее профессиональное..... | 5631 чел. (15,8%) | 5369 чел. (15,5%) |
| Среднее профессиональное..... | 7435 чел. (20,9%) | 7233 чел. (20,8%) |
| Начальное профессиональное..... | 5849 чел. (16,4%) | 5456 чел. (15,7%) |
| Среднее (полное) общее..... | 13 983 чел. (39,3%) | 14 490 чел. (41,7%) |
| Основное общее..... | 2225 чел. (6,2%) | 1690 чел. (4,9%) |
| Начальное общее..... | 500 чел. (1,4%) | 491 чел. (1,4%) |

На метрополитене работают:

Ветераны Великой Отечественной войны - **49 чел.** (из них женщин - 25 чел.), в том числе:
- участники Великой Отечественной войны - **8 чел.**;
- блокадники Ленинграда - **2 чел.**;
- труженики тыла - **39 чел.** (из них женщин - 25 чел.).

Ветераны боевых действий на территории других государств - **161 человек.**
Лица, пострадавшие от радиационных воздействий - **40 человек.**

Трудовой стаж работников Московского метрополитена

| Стаж работы | на 31.12.2007 г. | на 31.12.2006 г. |
|-------------------------|-------------------|-------------------|
| До 1 года..... | 4329 чел. (12,2%) | 3780 чел. (10,9%) |
| От 1 года до 3 лет..... | 5606 чел. (15,7%) | 6317 чел. (18,2%) |
| От 3 до 5 лет..... | 5508 чел. (15,5%) | 5243 чел. (15,1%) |
| От 5 до 10 лет..... | 7074 чел. (19,9%) | 6938 чел. (20,0%) |
| От 10 до 15 лет..... | 6492 чел. (18,2%) | 6485 чел. (18,7%) |
| От 15 до 20 лет..... | 2322 чел. (6,5%) | 1672 чел. (4,8%) |
| От 20 до 25 лет..... | 1320 чел. (3,7%) | 1331 чел. (3,8%) |
| От 25 до 30 лет..... | 1223 чел. (3,4%) | 1252 чел. (3,6%) |
| От 30 до 35 лет..... | 866 чел. (2,4%) | 865 чел. (2,5%) |
| От 35 до 40 лет..... | 557 чел. (1,6%) | 517 чел. (1,5%) |
| От 40 до 45 лет..... | 192 чел. (0,5%) | 198 чел. (0,6%) |
| От 45 до 50 лет..... | 90 чел. (0,3%) | 85 чел. (0,2%) |
| Более 50 лет..... | 44 чел. (0,1%) | 46 чел. (0,1%) |

В 2007 году работники метрополитена награждены:

почетной грамотой Министерства транспорта РФ - **9 человек**;
благодарностью министра транспорта РФ - **18 человек.**



НАГРАДЫ ГОРОДА МОСКВЫ

- Знак отличия «За безупречную службу городу Москве» XI лет - 1 чел.
- Знак отличия «За безупречную службу городу Москве» XXX лет - 1 чел.
- Знак отличия «За безупречную службу городу Москве» XXV лет - 1 чел.
- Почетное звание «Почетный работник транспорта и связи города Москвы» - 22 чел.
- Почетная грамота Правительства Москвы - 1 чел.
- Благодарность Мэра Москвы - 1 чел.



НАГРАЖДЕНИЯ И ПОЩРЕНИЯ МЕТРОПОЛИТЕНА

- Знак «За безаварийную работу» I степени - 3 чел.
- Знак «За безаварийную работу» II степени - 37 чел.
- Знак «Ветеран труда метрополитена» - 284 чел.
- Занесены на Доску почета метрополитена - 36 чел.
- Почетная грамота Руководства и Дорпрофсожа - 30 чел.



Из года в год работники метрополитена повышают свой профессиональный уровень

Численность рабочих метрополитена, прошедших в 2007 году профессиональную подготовку (переподготовку), составила **4184 чел.**, в том числе:

- на рабочих местах по индивидуальной форме обучения подготовлено - **1575 чел.**;
- по курсовой форме - **2609 чел.**

Из прошедших обучение по курсовой форме 1478 чел. подготовлено в Учебно-Производственном центре метрополитена по следующим профессиям:

| Профессия | Количество, чел. |
|--|------------------|
| Машинист электропоезда..... | 422 чел. |
| Помощник машиниста электропоезда | 331 чел. |
| Машинист мотовоза | 20 чел. |
| Машинист эскалатора | 114 чел. |
| Оператор поста централизации | 220 чел. |
| Дежурный у эскалатора, контролер автоматических пропускных пунктов..... | 305 чел. |
| Электромонтер по ремонту и обслуживанию электрооборудования, электромонтер тяговых подстанций..... | 66 чел. |

В 2007 году в Учебно-Производственном центре метрополитена проведено обучение по повышению квалификации 537 рабочих и 342 специалистов

| Профессия | Количество, чел. |
|---|------------------|
| Слесарь по ремонту подвижного состава | 117 чел. |
| Дежурный по приему и отправлению поездов | 193 чел. |
| Старший билетный кассир | 139 чел. |
| Освобожденный бригадир пути..... | 27 чел. |
| Электромонтер | 61 чел. |
| Специалисты: | |
| Машинист-инструктор локомотивных бригад | 14 чел. |
| Специалисты электродепо по колесному хозяйству..... | 30 чел. |
| Мастер, старший мастер электродепо | 12 чел. |
| Мастер эскалаторной службы | 45 чел. |
| Специалисты-пользователи ПЭВМ..... | 106 чел. |
| Дефектоскопист (техник) электродепо..... | 86 чел. |
| Начальник станции | 43 чел. |
| Поездной диспетчер | 6 чел. |

Обучение для повышения квалификации в обособленных подразделениях метрополитена прошли **11 442 рабочих и 1080 специалистов.**
В городских образовательных учреждениях прошли курсы повышения квалификации **854 рабочих и 1072 специалиста.**

Конкурсы профессионального мастерства



Традиционные конкурсы «Машинист метрополитена» и «Дежурный по станции метрополитена» с каждым годом становятся все популярнее среди работников метро

После того, как конкурс вышел на городской уровень, добавились и материальные стимулы для участия в нем – лучший машинист метрополитена получает в награду от Правительства Москвы 150 000 рублей, лучший дежурный по станции – 100 000.

Первый этап конкурса среди машинистов проходил отдельно в каждом электродепо, и по его итогам отбирались 16 претендентов на главный приз. Практическая часть финального этапа началась на базе электродепо: машинистам было предложено максимально быстро устранить неисправность состава, которая была искусственно создана организаторами конкурса. Набрав после этого этапа некоторое количество очков, все участники собрались в Учебно-производственном центре для проведения финальной, теоретической части конкурса. Каждому машинисту достался билет с 25 вопросами, на поиск ответов было отведено 45 минут. Пользоваться любимыми подсказками запрещено – решить все поставленные задачи помогал только накопленный за время работы опыт. После подсчета результатов выяснилось, что первое место занял машинист электродепо «Владыкино» Николай Терехов, а в борьбе за второе место одинаковое количество баллов набрали сразу два участника. Был устроен блиц-опрос, который выявил серебряного призера – представителя электродепо «Свиблово» Александра Карпусенко. Третье место занял Владимир Зайцев из электродепо «Замоскворецкое». Призы в размере 150, 100 и 70 тысяч рублей соответственно за 1, 2 и 3 место победителям вручили представители Правительства Москвы. Участники, занявшие 4, 5 и 6 место, получили денежные премии в размере 30, 20 и 10 тысяч рублей от Московского метрополитена. Кроме того, всем машинистам, попавшим в финальную часть конкурса, была досрочно повышена «классность», что заметно отразилось на заработной плате.



В финальную часть конкурса на определение лучшего дежурного по станции каждая линия представила по одному человеку – победителю внутреннего первенства. Таким образом, главный приз разыграли 10 человек из 207, заявленных вначале. В первой части финального этапа – теоретическом конкурсе – претендентам раздали билеты из 30 вопросов, за правильный ответ на каждый из которых начислялся один балл. Набранные финалистами баллы не разглашались до практического этапа, который прошел в ночь с 25 на 26 июля 2007 года.



«Поле» для выявления победителя стала станция «Проспект Мира» Калужско-Рижской линии после того, как прошел последний поезд и было снято напряжение. Сначала дежурным по станции было предложено установить «закоротку», а во втором задании было необходимо пропустить поезд по стрелочному переводу, не имеющему контроля над положением на аппарате управления.

Действия каждого дежурного оценивались по пяти-балльной шкале, набранные очки складывались с результатами первого этапа. Лучшим дежурным по станции в 2007 году стала Татьяна Гусева (станция «Выхино»). От Правительства Москвы она получила 100 тысяч рублей. 70 тысяч рублей достались занявшему второе место Кириллу Крылову, дежурному по станции «Павелецкая» Кольцевой линии, а 50 тысяч – бронзовому призеру, Наталье Никулиной со станции «Савеловская». Московский метрополитен традиционно наградил занявших 4, 5 и 6 места утешительными премиями в размере 20, 15 и 10 тысяч рублей соответственно, кроме того, всем дежурным по станции досрочно повысили «классность».

Кроме конкурсов, проходящих на городском уровне, метрополитен проводит и внутренние профессиональные первенства

Примером тому – конкурсы среди поездных диспетчеров и машинистов-инструкторов, которые обычно проходят в конце года. Занявшие первые три места получают премии в размере 25, 20 и 15 тысяч рублей.

14 ноября 2007 года в Управлении метрополитена был проведен конкурс среди поездных диспетчеров – специалистов, которые контролируют движение поездов на линиях метро.

После проведения теоретического этапа из 16 претендентов, заявленных на конкурс, осталось 9, которые и приступили к финальной части конкурса. По сценарию поезд сошел с рельсов и пропало напряжение; диспетчерам было необходимо восстановить движение на линии. Лучше всех с заданиями справились Светлана Великанова (первое место, Замоскворецкая линия), Парасковья Набиева (второе место, Люблинская линия) и Владислав Казаков (третье место, подменная группа).

Из 16 машинистов-инструкторов, отобранных предварительно в каждом из электродепо, в Учебно-производственном центре 23 ноября были выбраны лучшие. Успешней других решить поставленные задачи удалось Сергею Федорову из депо «Калужское», Сергею Тарханову из «Новогиреево» и Владимиру Коблову из «Красной Пресни», которые заняли, соответственно, первое, второе и третье место.



На официальном сайте Московского метрополитена www.mosmetro.ru в 2007 году были проведены очередные конкурсы на знание столичного метрополитена, в которых приняли участие более 100 человек

Темы конкурсов: «Московский метрополитен в художественных и анимационных фильмах» и «История Московского метрополитена».

Комиссией были подведены итоги и выявлены победители.

11 мая 2007 года в Народном музее Московского метрополитена были награждены победители четвертого и пятого конкурсов. Шесть победителей кроме традиционных сувениров получили приглашения на торжественный вечер, посвященный 72-й годовщине открытия метрополитена в Москве, который прошел в Центральном доме железнодорожника.



Во время встречи участникам было показано несколько фильмов, посвященных работе Московского метрополитена.

Об обновленной экспозиции музея метро рассказал один из организаторов конкурса – директор Народного музея Московского метрополитена Константин Черкасский.

Торжественное открытие спортивного сезона-2007 прошло под Зеленоградом, в доме отдыха «Спутник» Управления делами Президента России, с 31 мая по 2 июня. В рамках открытия были проведены туристическая эстафета и конкурс туристической песни. Всего в соревнованиях участвовали 120 спортсменов из 15 команд – представителей всех основных подразделений метрополитена. Эстафета закончилась победой электродепо «Планерное», одного из самых спортивных подразделений метро. Второе место заняло электродепо «Варшавское», третье – Служба сигнализации и связи. Служба сигнализации и связи также выиграла конкурс туристической песни, ей удалось перепеть электродепо «Планерное» и Отдел пожарной охраны, которые заняли, соответственно, второе и третье место.

Спортивная жизнь

В метрополитене традиционно большое внимание уделяется спорту. Под эгидой Дорожной профсоюзной организации среди работников метро проводятся ежегодные соревнования по футболу, волейболу, баскетболу, шахматам и шашкам, настольному теннису, лыжам, дартсу, домино, стрельбе и так далее: всего по 24 видам спорта. Спортсмены из числа метрополитеновцев активно участвуют в любительских соревнованиях, проходящих в Московском регионе. Чаще всего соревнования проводятся на базе Оздоровительного комплекса метрополитена, находящегося в ближайшем Подмосковье, в Лесном городке.



Летом Оздоровительный комплекс становится пионерским лагерем для детей работников метрополитена.

В остальное время года здесь отдыхают сами метрополитеновцы. В их полном распоряжении – современные корпуса с номерами различного уровня комфорта, в том числе двухкомнатные «люксы», а также бассейн, бильярд, боулинг, теннисные корты и многое другое.



Вторая Спартакиада работников метрополитена

Именно в Оздоровительном комплексе метрополитена с 21 по 23 сентября 2007 года прошла вторая Спартакиада работников метрополитена, организованная Международной ассоциацией «Метро», которая объединяет Россию и другие страны СНГ, и Советом председателей профсоюзных организаций метрополитенов России. И если на первую Спартакиаду приехали представители четырех метрополитенов, то на вторую – уже десяти. Свои команды прислали все российские города, в которых есть подземная транспортная система: Москва, Санкт-Петербург, Новосибирск, Екатеринбург, Нижний Новгород, Самара и Казань. Гостями из ближнего зарубежья стали представители Киева, Харькова и Минска.

Было решено провести турниры по четырем видам спорта: футболу, волейболу, настольному теннису и шахматам. В судейскую коллегию, которую возглавил председатель профсоюзной организации Московского метрополитена Николай Никольский, вошли представители всех метрополитенов – участников соревнований. Первенство по футболу выиграла команда Киевского метро, обогнав команды Минска и Казани, занявшие второе и третье места соответственно. Лучшими волейболистами стали представители Татарстана, вторыми и третьими – петербуржцы и киевляне. Соревнование по настольному теннису выиграла хозяйка турнира, москвичи, обогнав казанцев и петербуржцев. Обиграть в шахматы всех своих соперников удалось Казанскому метрополитену, второе и третье места заняли москвичи и петербуржцы.

Наибольшее количество очков по итогам всех четырех турниров набрала команда Казанского метрополитена, которой удалось стать призером во всех соревнованиях. Самый молодой метрополитен России в этом году оказался и самым спортивным. Вторыми в общем зачете стали москвичи, третьими – петербуржцы. В следующих спартакиадах планируется еще более расширить список участников – всего в Международной ассоциации «Метро» состоят 15 метрополитенов России и СНГ.

Футбол является самым любимым видом спорта метрополитеновцев

Все основные подразделения выставляют свои команды (всего – 18 команд) на ежегодно проходящих турнирах – Чемпионате и Кубке метрополитена. Чемпионат метрополитена, который проходил в течение всего года, выиграло электродепо «Планерное», обогнав по очкам занявшие второе и третье места команды Электромеханической службы и депо «Измайлово». Кубок метрополитена, с участием всех команд Чемпионата, который проходил по олимпийской системе, удалось выиграть Службе сигнализации и связи. После окончания Чемпионата и Кубка во второй раз был проведен Суперкубок метрополитена имени Вячеслава Фатеева между победителями этих турниров. В упорной борьбе со счетом 2:1 электродепо «Планерное» одержало победу над службой СЦБ и связи. По итогам спортивного сезона-2007 первое место по сумме набранных очков в соревнованиях по всем видам спорта заняла Электромеханическая служба, второе и третье, соответственно, электродепо «Планерное» и «Измайлово».



Совет молодежи

В 2007 году Московским метрополитеном и Дорожным комитетом профсоюзов был создан Совет по работе с молодежью

Деятельность Совета направлена на привлечение молодых специалистов на работу в метро и сохранение существующих кадров. В состав Совета вошли молодые специалисты из различных подразделений метрополитена, а его председателем избрана Надия Самарханова из Юридического отдела метрополитена. В 2007 году было проведено несколько мероприятий, в основном направленных на знакомство и сплочение молодых кадров метро. 19 и 20 января на базе Оздоровительного комплекса метрополитена состоялся первый крупный съезд молодых специалистов, в рамках которого проведен семинар-совещание молодежного актива.

После официальной части, на которой были обсуждены общие задачи Совета и разработан план мероприятий на ближайший год, собравшихся ждала специальная новогодняя программа с приглашенными артистами и дискотекой. На следующий день для молодежи были открыты все спортивные объекты Оздоровительного комплекса.

На субботник, который прошел 22 и 23 мая, молодежь метрополитена была снова приглашена в Оздоровительный комплекс. Администрация комплекса попросила молодежный актив подготовить территорию к приезду детей работников метрополитена. Собравшиеся были разделены на несколько бригад, которые занимались уборкой, покраской, расстановкой детской мебели. Территория была подготовлена в течение одного дня: на субботник удалось собрать более 100 человек. Являясь, в том числе, и пионерским лагерем, Оздоровительный комплекс принял первую смену в полной готовности.

Члены Совета по работе с молодежью приняли участие во многих других мероприятиях – Спартакиаде молодежного профсоюзного актива, туристическом слете работников Московского метрополитена, в торжественных митингах, приуроченных к государственным праздникам. Для повышения квалификации в учебные заведения Москвы были направлены 98 человек. Совет по работе с молодежью метрополитена имеет представителей в Молодежном совете при ЦК профсоюза работников железнодорожного транспорта и транспортных строителей и при Молодежном совете города Москвы.



Учебно-производственный центр Московского метрополитена

Развитие Московского метрополитена в трудные 40-е годы прошлого века потребовало значительного увеличения уровня подготовки квалифицированных кадров. Действовавшая в то время система подготовки персонала на базе подразделений метрополитена и Железнодорожного училища №1 в виду особой специфики метрополитеновских профессий не могла решить этой задачи. Поэтому приказом Наркома путей сообщения Л.М.Кагановича 18 ноября 1944 года была образована техническая школа Московского метрополитена. Первым руководителем технической школы был назначен высококвалифицированный специалист Службы подвижного состава А.П.Шлейн.

Первоначально курсы по подготовке кадров организовывались в производственных помещениях под платформой станции «Арбатская». Поезда проносились практически над головами учащихся.

Для преподавательской работы на условиях совместительства привлекались действующие специалисты метрополитена. Общий объем подготовки кадров составлял около 250 человек в год. Со временем техническая школа была переведена в новые помещения.

Подготовка машинистов и помощников машинистов проводилась в специально оборудованных технических кабинетах на площадке электродепо «Сокол», а кабинеты для подготовки ряда профессий Службы движения, Эскалаторной службы и администрация располагались в помещениях станции «Автозаводская».

Техшкола стала Alma mater для многих будущих руководителей метрополитена. За время своего существования техническая школа Московского метрополитена неоднократно проводила подготовку инженерно-технических специалистов для метрополитенов Ленинграда, Киева, Тбилиси, Баку, Ташкента и др. В рамках международного сотрудничества в технической школе неоднократно проходили обучение работники Пражского и Будапештского метрополитенов, а также группы работников СЦБ метрополитена Калькутты. Вследствие непрерывного развития метрополитена (строительства новых линий и станций, внедрения современных технических средств, замены подвижного состава) объем подготовки в рамках технической школы, составлявший не более 1500 человек в год, перестал удовлетворять возросшим потребностям Московского метрополитена.

Поэтому 28 июля 1995 года техническая школа была реорганизована в Учебно-производственный центр Московского метрополитена и переведена в новое, специально оборудованное здание.



В настоящее время Учебно-производственный центр – современное образовательное учреждение, которое осуществляет профессиональную подготовку, переподготовку и повышение квалификации без малого по 30 профессиям, востребованным в Московском метрополитене. Система подготовки, учебные планы и перечень профессий практически не имеют аналогов в других учебных заведениях столицы.

В Учебно-производственном центре готовят машинистов и помощников машинистов электропоездов, дежурных по приему и отправлению поездов, машинистов эскалаторов, электромонтеров, контролеров автоматических пропускных пунктов, электромонтеров СЦБ и связи и других специалистов. **За 2007 год Учебно-производственным центром было подготовлено свыше 4600 человек.**

Обучение в Учебно-производственном центре в 2007 году

Вид обучения

Количество, чел.

| | |
|---|------|
| Подготовка и переподготовка работников метрополитена..... | 1427 |
| Повышение квалификации работников метрополитена..... | 879 |
| Обучение с присвоением группы электробезопасности..... | 764 |
| Обучение по программе пожарно-технического минимума (совместно с ПТЦ) | 1484 |
| Подготовка начальников ДНД..... | 118 |

За последние годы специалистами Учебно-производственного центра проведена работа по подготовке, редактированию и выпуску уникальных учебных методических пособий по предметам, входящим в учебные программы ключевых профессий метрополитена. Создаются специальные учебные видеофильмы, наглядным образом иллюстрирующие технологические процессы ремонта и обслуживания оборудования и порядок действий работников метрополитена в нестандартных ситуациях. Модернизируются макеты и наглядные пособия, внедряются обучающие компьютерные программы.



В Учебно-производственном центре оснащены аудитории по всем видам оборудования вагонов метрополитена

Образцы-макеты, плакаты, тренажеры, действующие образцы оборудования вагонов метрополитена – необходимый набор обучающих инструментов в каждом кабинете. В большинстве аудиторий установлено презентационное оборудование, позволяющее демонстрировать учебные фильмы и вести обучение с использованием специально разработанных компьютерных программ.

Разработаны и внедрены уникальные стенды-тренажеры, моделирующие работу процессов торможения при порожнем режиме, полной и средних загрузках, работа срывного клапана и УАВА, работа ДВР и пневматических раздвижных дверей и многих других приборов. В аудиториях установлены действующие модели кабины управления вагонами метрополитена, силовые электрические аппараты, электрические схемы вагонов и другое оборудование.

Специально оборудован кабинет охраны труда. Аудитория оснащена образцами средств индивидуальной защиты и электротехнических средств, специальными макетами, а также профессиональным тренажером, позволяющим отрабатывать технику оказания первой помощи при различных условиях.

Особое внимание уделяется профессиям, востребованным в Службе движения и Службе пути

Имеются многочисленные модели действующего оборудования, системы АРМ-ПД, светофоров и автостопов, пультов управления стрелками и сигналами. Также оснащены и специально оборудованы кабинеты для подготовки и повышения квалификации по другим профессиям. Кабинет грузоподъемных механизмов, кабинет трансформаторов, кабинет автоматики и телемеханики, кабинет устройств пути – далеко не полный перечень специально оборудованных аудиторий Учебно-производственного центра.

В настоящее время в Учебно-производственном центре внедряется система обучения с использованием интерактивных образовательных технологий. Специально установленная аппаратура позволяет вести удаленное техническое обучение работников метрополитена по специально прокладываемым каналам связи, проводить видеоконференции и тематическое тестирование. Целью системы интерактивного обучения является подготовка и повышение квалификации работников метрополитена на качественно новом уровне, а также создание единой электронной базы данных работников для оперативного контроля над проведением технического обучения и уровнем технической грамотности.



В основе системы интерактивного обучения лежат возможность передачи одного и того же учебного материала от преподавателя к обучающемуся множеством разнообразных способов (компьютерные программы, видеолекции и видеofilмы, электронные библиотеки, наглядные пособия и макеты и т.п.), а также моментальный контроль над уровнем усвоенного материала (компьютерное тестирование) и возможность самостоятельных занятий работников по любым темам в любое удобное время. Такой метод подготовки активно используется преподавателями УПЦ при проведении занятий, что привело к значительному повышению качества подготовки выпускников УПЦ. Постоянное на всех этапах обучения и единое компьютерное тестирование с созданием общей по метрополитену базы данных позволяет реально оценивать и постоянно контролировать уровень технической грамотности,

начиная с учащихся УПЦ и заканчивая любыми работниками электродепо, осуществлять контроль над посещаемостью технической учебы и над работой лиц, проводящих техническое обучение. Накопленные сведения позволяют руководящим работникам оперативно реагировать на снижение уровня технической грамотности в отдельных подразделениях (цехах, бригадах, колоннах и т.п.), анализировать плюсы и минусы обучающей системы, прогнозировать и разрабатывать необходимые учебные программы на следующие периоды. Моментальный доступ к наиболее полной информации о любом работнике метрополитена, являющемся участником интерактивной образовательной системы, является существенной положительной характеристикой данной системы. Таким образом, технические знания, полученные в Учебно-производственном центре, будут постоянно поддерживаться на высоком уровне, и находиться под постоянным контролем.

Структура интерактивной образовательной системы



Учебно-производственный центр – современное образовательное учреждение, являющееся своеобразными воротами в Московский метрополитен, которые гостеприимно распахнуты для всех желающих связать свою судьбу с метрополитеном.



Народный музей Московского метрополитена

Значительные изменения произошли в экскурсионных программах музея. Прежде всего, благодаря снижению численности групп (группы более 15 человек разбиваются на две) экскурсоводы стали работать с экскурсантами и посетителями в режиме диалога. В экскурсии введены игровые моменты, не только делающие экскурсии более интересными для посетителей, но и позволяющие лучше усвоить правила пользования метрополитеном, больше узнать об истории предприятия, профессиях метрополитеновцев. Этому способствуют и видеofilмы, введенные в экскурсионную программу. Также были организованы и проведены тематические экскурсии по заявкам школ по различным этапам истории метрополитена, истории метрополитена, в том числе – в годы Великой Отечественной войны с приглашением ветеранов метрополитена. Впервые в практике работы музея была реализована практика проведения выездных экскурсий для детей работников метрополитена, отдыхающих в летнем оздоровительном лагере Московского метрополитена. Кроме того, для молодежи, интересующейся работой метрополитена, были организованы посещения подразделений метрополитена и Учебно-производственного центра.

В настоящее время кроме традиционных задач рассказа об истории предприятия отраслевые музеи предприятий все более активно включаются в работу по профессиональной ориентации молодежи и образовательным и воспитательным программам. Не является исключением и Народный музей Московского метрополитена. В 2007 году в Народном музее проводились работы по модернизации экспозиции и улучшению экскурсионной работы. В результате повысилась информационная насыщенность экспозиции, ее разнообразие. В экспозиционном пространстве свое место начали занимать современные информационные технологии, способствующие лучшему восприятию экспозиции посетителями. Большинство работ проводилось при активном участии служб метрополитена, в том числе Информационно-вычислительного центра, Службы сигнализации и связи и Службы тоннельных сооружений.

МЕЖДУНАРОДНАЯ деятельность



глава 7

В век коммуникаций и сокращения
расстояний международные
отношения играют важнейшую роль
в развитии транспортной отрасли



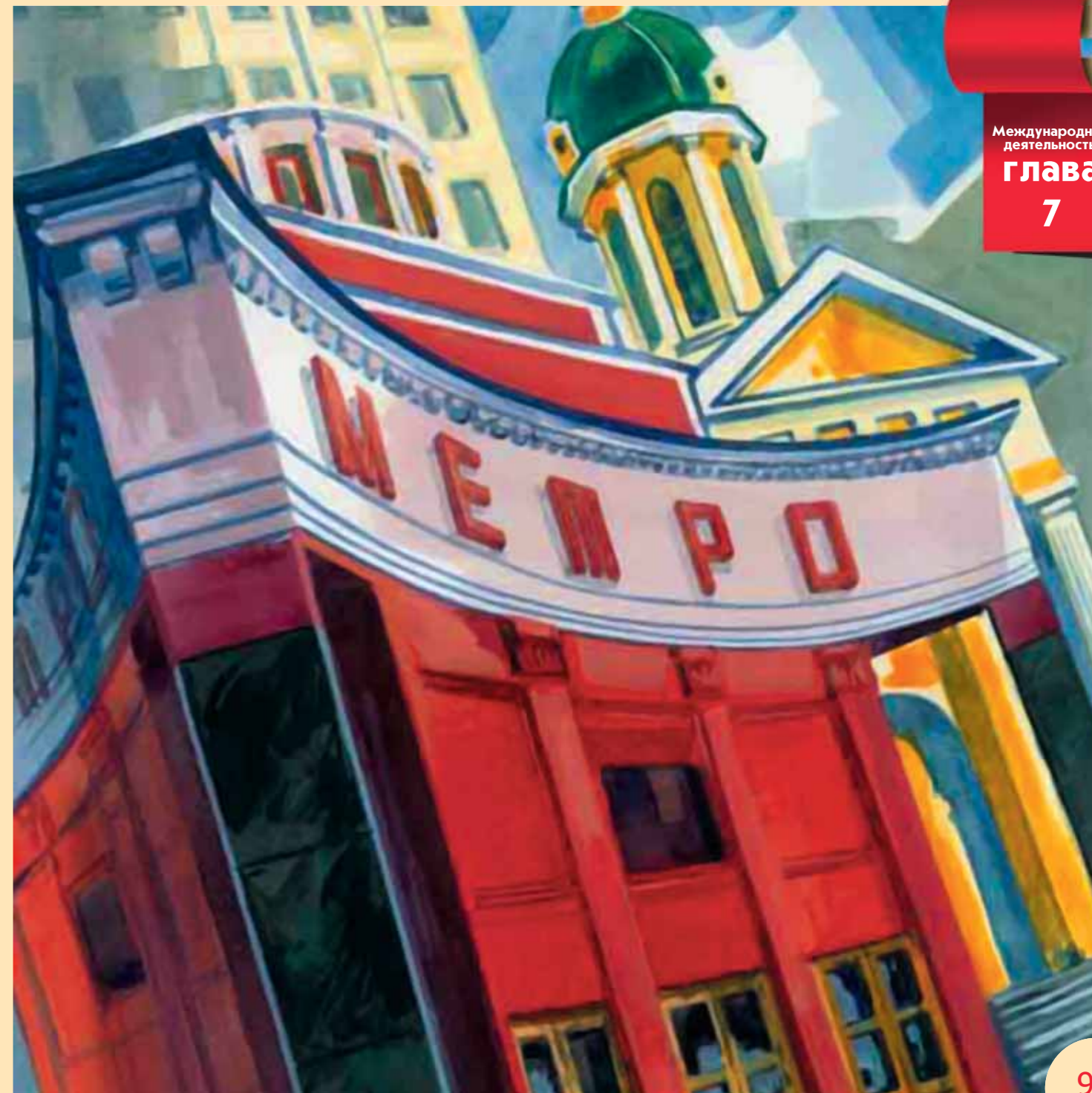
Московский метрополитен по многим параметрам превосходит все остальные метрополитены мира

Именно у москвичей переняли практику строительства и эксплуатации многие метрополитены России, СНГ и даже Европы. Налаженные контакты советского периода, ограниченные странами соцлагеря, в новом времени расширились на оба полушария.

По оценкам зарубежных специалистов Московский метрополитен – один из самых лучших в мире

В век коммуникаций и сокращения расстояний международные отношения играют важнейшую роль в развитии транспортной отрасли. Московское метро ежегодно принимает множество делегаций из-за рубежа и направляет своих специалистов во многие метрополитены мира.

Метрополитен столицы России имеет членство в авторитетных международных организациях – Международном союзе общественного транспорта (МСОТ) и Ассоциации крупнейших метрополитенов мира (КоМЕТ), в рамках которых проводятся множество различных мероприятий.



Подписание соглашения между Московским метрополитеном и RATP

Московский метрополитен и RATP принадлежат к числу самых крупных и наиболее развитых транспортных систем мира. С учетом стратегической важности метрополитенов для обеих столиц и для функционирования городской экономики торжественная церемония его подписания прошла в Белом зале здания Правительства Москвы. Соглашение, подписанное на следующие пять лет, предусматривает дальнейшее укрепление партнерских связей между предприятиями и будет способствовать более эффективному решению значимых для обеих сторон вопросов.

26 января 2007 года подписано соглашение о сотрудничестве и партнерстве между Московским метрополитеном и Компанией городского транспорта Парижа (RATP)

Соглашение о сотрудничестве играет важную роль в принятии наилучших и наиболее эффективных решений, а также позволит использовать опыт, накопленный специалистами другой стороны, при решении сложных задач. Кроме того, соглашение о культурном обмене предполагает взаимный обмен архитектурными элементами, украшающими метрополитены двух столиц – Москвы и Парижа, которые станут символами дружеских отношений двух стран. В рамках этой договоренности на площади Европы, при входе на станцию «Киевская» была установлена архитектурная композиция «Гимар».



57 конгресс МСОТ в Хельсинки

С 20 по 24 мая 2007 года в столице Финляндии прошел 57-й Конгресс Международного Союза общественного транспорта (МСОТ)

Одним из главных событий Конгресса стало решение об образовании Евразийской секции МСОТ. Она объединит всех членов МСОТ из 12 стран, которые ранее являлись бывшими республиками Советского Союза. Необходимость создания Евразийской секции обусловлена растущим числом членов МСОТ в данном регионе (сейчас уже более 40 членов) и схожими задачами и вариантами их решений. Председателем Ассамблеи, руководящего органа Евразийской секции, избран начальник Московского метрополитена Дмитрий Гаев, а председателем Исполнительного комитета стал Генеральный директор ГУП «Мосгортранс» Петр Иванов. На официальном открытии Конгресса перед участниками выступили Президент Финляндии Тарья Халонен, мэр города Хельсинки Юсси Паюнен и руководство МСОТ.

После открытия члены МСОТ и гости были приглашены на выставку «Мобильность и городской транспорт», где Московский метрополитен представлял свой Ситуационный центр. Многими специалистами он признается как лучший в мире по комплексности. Следующие два дня делегаты провели на заседаниях рабочих групп, где обсуждались разнообразные вопросы решения транспортных проблем современного мира. Участники со всех уголков мира смогли высказать свои мнения и вместе выбрать наиболее правильный путь дальнейшего развития общественного транспорта.





Визит британской делегации

23 мая 2007 года Московский метрополитен посетила британская делегация во главе с Питером Тирретом, директором компании Tube Lines LTD, обслуживающей подвижной состав в Лондонском метро. В ходе рабочей встречи с руководством столичного метро обсуждались вопросы, связанные с обеспечением безопасности на метрополитене, в частности противопожарное оборудование в вагонах. Делегация из Лондона ознакомилась с ноу-хау Московского метро – Ситуационным центром, в который стекается вся информация с видеокамер. Одной из основных целей приезда специалистов из Лондона было изучение общих принципов работы Ситуационного центра. Система видеонаблюдения на станциях, в вестибюлях и в вагонах поездов, колонны экстренного вызова, единый центр регулирования и оперативного реагирования признаны самым эффективным комплексом обеспечения безопасности, существующим в мире. Следующим этапом программы стало посещение электродепо «Красная Пресня» Московского метрополитена, где было продемонстрировано противопожарное оборудование на составе, а также принципы работы самого депо. Иностранные специалисты высоко оценили современные технологии безопасности Московского метро, которые, по их признанию, находятся на несколько шагов впереди метрополитена Лондона.



Гости были удивлены функциональностью и универсальностью нашего депо. Здесь, в отличие от метро Лондона, в одном месте находится всё необходимое для обслуживания подвижного состава: есть условия для проведения ремонта, моечные машины и т.д. В заключение программы была организована экскурсия по самым красивым станциям – «Комсомольская», «Новослободская» и «Белорусская». Гости из Англии впервые приехали в Москву и были поражены грандиозностью, размерами, оформлением и чистотой нашего метрополитена, красотой его станций. «Мы себя не чувствуем под землей, – сказал господин Тиррет, – здесь такое большое пространство, красота и чистый воздух!».

Визит министра транспорта австралийского штата Квинсленд

11 апреля 2007 года Московский метрополитен с официальным визитом посетил министр транспорта австралийского штата Квинсленд Пол Лукас. Целью приезда стало изучение общих принципов работы метрополитена. Функционирование Ситуационного центра, в который стекается информация обо всем, происходящем в метро, вызвало восхищение у господина Лукаса. Ситуационный центр Московского метрополитена позволяет регулировать и отслеживать жизнедеятельность всего метрополитена, благодаря уникальной системе видеонаблюдения. Следующим пунктом программы стала экскурсия, в ходе которой Полу Лукасу были показаны наиболее красивые станции метро, рассказано об особенностях строительства и архитектуры «подземных дворцов». В завершение австралийский гость посетил Народный музей Московского метрополитена, где ему подробно рассказали об истории, принципах и особенностях работы метрополитена, а также о перспективах его развития.



Визит делегации представителей министерства транспорта США

30 мая 2007 года официальная делегация представителей Министерства транспорта США и Американской ассоциации общественного транспорта посетила Московский метрополитен. Цель визита американской делегации – детальный осмотр Ситуационного центра. Гости интересовались трудностями, которые возникли у их московских коллег при создании этого центра, изучали принципы его функционирования. Особо делегатами были отмечены четко налаженная система видеонаблюдения и принцип работы камер в вагонах, которые в режиме реального времени транслируют информацию на мониторы Ситуационного центра. Это уже не первый визит представителей американской транспортной отрасли в Московском метро. Осенью прошлого года гостями Московского метрополитена стали заместитель министра транспорта США Мария Сино и ее коллеги.





метро СЕГОДНЯ

глава 8

Московский метрополитен
сегодня это:
176 станций, 12 линий
Его протяженность - почти 300 км

Статистика по Московскому метрополитену за 2007 г.

| Показатели | Количество |
|--|---|
| Количество пассажиров, перевезенных метрополитеном | 2528,7 млн.пасс. |
| в том числе льготные категории | 917,3 млн.пасс. |
| из них студенты и школьники (льготный тариф)..... | 254,6 млн.пасс. |
| Максимальное количество пассажиров, перевозимых метрополитеном в сутки..... | 9554,7 тыс.пасс. |
| Эксплуатационная длина линий в двухпутном исчислении..... | 292,2 км |
| Количество линий..... | 12 |
| Самая длинная линия | Серпуховско-Тимирязевская линия (41,2 км) |
| Самая короткая линия | Каховская линия (3,3 км) |
| Самый длинный перегон | «Крылатское»–«Строгино» (6625 м) |
| Самый короткий перегон | «Деловой центр»–«Международная» (500 м) |
| Количество станций..... | 176 |
| пересадочных..... | 62 |
| узловых..... | 27 |
| наземных..... | 15 |
| Самая глубокая станция | «Парк Победы» (84 м) |
| Станция, расположенная ближе всех к поверхности земли..... | «Печатники» |
| Самая длинная станция (по длине платформы) | «Воробьевы горы» (282 м) |
| Количество станций с одним вестибюлем | 70 |
| Количество вестибюлей..... | 271 |
| наземных..... | 122 |
| Площадь облицовки (всего)..... | 779,9 тыс.кв.м |
| в том числе: | |
| мраморной плиткой | 354,1 тыс.кв.м |
| гранитной плиткой | 71,5 тыс.кв.м |
| разной плиткой | 214,1 тыс.кв.м |
| прочей облицовкой | 140,1 тыс.кв.м |
| Количество автоматических контрольно-пропускных пунктов (АКП), включенных в автоматизированную систему оплаты проезда..... | 2418 |

Статистика по Московскому метрополитену за 2007 г.

| Показатели | Количество |
|--|-----------------------|
| Количество станций, оснащенных эскалаторами..... | 124 |
| Количество эскалаторов | 634 |
| в том числе на станциях Монорельсовой транспортной системы | 18 |
| Общая протяженность лестничного полотна эскалаторов | 66,8 км |
| Количество ступеней | 173 998 |
| Количество депо..... | 15 |
| Количество поездов, пропускаемых за сутки по линиям метро | 9992 |
| Средняя эксплуатационная скорость поездов | 41,62 км/ч |
| Инвентарный парк вагонов (в среднем за сутки) | 4510 |
| Эксплуатируемый парк вагонов (в среднем за сутки) | 3438 |
| Общий пробег вагонов..... | 688,5 млн.ваг.км |
| в том числе с пассажирами..... | 657,5 млн.ваг.км |
| Объем работы подвижного состава..... | 25 423,4 млн.тн.км |
| Объем перевозочной работы | 32 872,5 млн.пасс.км |
| Среднесуточный пробег одного вагона | 548,7 ваг.км |
| Коэффициент использования вагонов..... | 0,77 |
| Удельный расход электроэнергии на тягу поездов | 55,18 кВтч т.км |
| Среднее количество пассажиров, перевозимых в одном вагоне | 50 чел. |
| Самый длинный эскалатор | 126 м («Парк Победы») |
| Количество вентиляционных шахт | 405 |
| Количество местных вентиляционных систем в эксплуатации | 5360 |
| Количество работников на метрополитене | 35 623 чел. |
| мужчин..... | 18 906 чел. |
| женщин | 16 717 чел. |
| Выполнение графика движения поездов..... | 99,98 % |
| Минимальный интервал в движении поездов..... | 90 сек. |
| Средняя дальность поездки пассажира в метро | 13,0 км |

Основные технико-эксплуатационные характеристики

| Характеристики | Москва | Санкт-Петербург | Новосибирск | Н. Новгород | Самара |
|--|-----------------------------|-----------------|-------------|-------------|---------|
| Эксплуатационная длина линий в 2-путном исчислении (км) | 280,8 (на 31.01.08 - 292,2) | 105,6 | 14,3 | 15,5 | 9,1 |
| Количество линий | 12 | 4 | 2 | 2 | 1 |
| Количество станций, | 174 (на 31.01.08 - 176) | 60 | 12 | 13 | 8 |
| • в том числе станций с одним выходом | 70 | 53 | - | 3 | 1 |
| Плотность метрополитена (км/кв.км города) | 0,281 | - | 0,072 | - | 0,02 |
| Максимальные размеры движения (пар поездов в час) | 39 | 32 | 20 | 9,4 | 6,7 |
| Минимальный интервал движения (сек.) | 90 | 87 | 180 | 360 | 540 |
| Выполнение графика движения (%) | 99,98 | 99,91 | 99,98 | 99,94 | 99,96 |
| Инвентарный парк вагонов | 4510 | 1477 | 84 | 80 | 46 |
| Эксплуатационный парк вагонов | 3438 | 1438 | 84 | 60 | 43 |
| Пробег вагонов общий (млн.ваг.км) | 688,5 | 196,64 | 8,14 | 6,474 | 3,19 |
| Количество электродепо | 15 | 6 | 1 | 1 | 1 |
| Средне техническая скорость (км/ч) | 49,03 | 49,36 | 45,49 | 47,4 | 36 |
| Участковая скорость (км/ч) | 41,62 | 35,08 | 39,64 | 37,3 | 32 |
| Общий расход электроэнергии по метро (млн.кВт час) | 1800,8 | 515,79 | 38,7 | 32,48 | 19,5767 |
| • в том числе на тягу поездов (млн.кВт час) | 1402,8 | 339,96 | 17,8 | 15,05 | 6,286 |
| Удельный расход электроэнергии на тягу поездов (Вт час т/км) | 55,18 | 52,52 | 59,1 | 65,6 | 56,1 |
| Количество подстанций | 291 | 63 | 14 | 19 | 12 |
| Общая протяженность силовых кабельных сетей (км) | 24415 | 8400 | 1160 | 843 | 417,759 |
| Количество эскалаторов в эксплуатации | 610 | 215 | 29 | 8 | 12 |
| Количество станций с эскалаторами | 123 | 51 | 6 | 1 | 3 |
| Протяженность линий, оборудованных системой АЛС-АРС (км) | 258,4 | 116,43 | 17,76 | 15,5 | 9,4 |
| в том числе: | | | | | |
| • в качестве основного средства сигнализации и связи (км) | 118,1 | 38,75 | 17,76 | 15,5 | 9,4 |
| • с бесстыковыми рельсовыми цепями (км) | 80,4 | 25,59 | 7,81 | 6,2 | 9,4 |
| Количество стрелочных переводов | 1047 | 436 | 83 | 93 | 64 |
| Количество вентшахт, находящихся в эксплуатации | 405 | 115 | 26 | 27 | 14 |
| Количество вентиляторов главного проветривания, находящихся в эксплуатации | 771 | 240 | 50 | 52 | 27 |
| Количество водоотливных установок | 881 | 243 | 70 | 85 | 44 |
| Эксплуатационная длина тоннелей (развернутая, км) | 621,5 | 105,6 | 35,98 | 36,9 | 18,05 |
| Численность работников по эксплуатации (чел.) | 32586 | 13164 | 1486 | 1167 | 1002 |
| Перевозка пассажиров всего (млн. чел.) | 2528,7 | 832,26 | 69,6 | 32,5 | 12,019 |
| Перевозка пассажиров в среднем за сутки (млн. чел.) | 6,93 | 2,28 | 0,1907 | 0,089 | 0,03293 |
| Затраты на перевозку одного пассажира (руб.) | 12,49 | 11,67 | 9,73 | 10,45 | 23,48 |
| Удельный вес перевозки пассажиров от общегородских (%) | 48 | 19 | 18,1 | 12,6 | 6,8 |

по данным Международной ассоциации «Метро»

Метрополитенов России и стран СНГ за 2007 год

| Екатеринбург | Казань | Киев | Днепропетровск | Харьков | Минск | Тбилиси | Баку | Ереван | Ташкент |
|--------------|--------|--------|----------------|---------|-------|---------|-------|--------|---------|
| 8,5 | 6,8 | 58,8 | 7,09 | 35,59 | 30,3 | 27,1 | 29,87 | 12,1 | 36,2 |
| 1 | 1 | 3 | 1 | 3 | 2 | 2 | 2 | 2 | 3 |
| 7 | 5 | 45 | 6 | 28 | 25 | 22 | 20 | 10 | 29 |
| 4 | - | 25 | 5 | 9 | 3 | 16 | 7 | 10 | 6 |
| 0,017 | 0,033 | 0,07 | 0,0194 | 0,116 | 0,099 | 0,11 | - | 0,07 | - |
| 15 | 7,5 | 40 | 10 | 26 | 30 | 16 | 24 | 12 | 20 |
| 240 | 480 | 90 | 300 | 140 | 120 | 210 | 180 | 300 | 180 |
| 99,98 | 99,1 | 99,87 | 100 | 99,99 | 99,98 | 99,8 | 100 | 99,96 | 100 |
| 54 | 20 | 669 | 45 | 321 | 243 | 199 | 244 | 70 | 212 |
| 54 | 20 | 664 | 40 | 316 | 243 | 150 | 190 | 30 | 192 |
| 4,4 | 2,63 | 75,4 | 1,409 | 30,3 | 26,2 | 15,5 | 26,4 | 2,74 | 17,061 |
| 1 | 1 | 3 | 1 | 2 | 2 | 2 | 1 | 1 | 3 |
| 46,77 | 48 | 44,2 | 43 | 41,3 | 49,8 | 45,4 | 48,3 | 42,3 | 45 |
| 39,28 | 38,9 | 37,4 | 34 | 35,5 | 40,6 | 38 | 37,4 | 35,6 | 38,9 |
| 22,03 | 8,21 | 218 | 9,519 | 96,79 | 86,52 | 63,9 | 85,7 | 19,01 | 62,27 |
| 10,36 | 4,43 | 149,6 | 2,655 | 60,99 | 64,73 | 37,5 | 63,6 | 7,122 | 43,4 |
| 63,3 | 63 | 53,16 | 51,3 | 53,42 | 64,48 | 67,8 | 65,3 | 70,89 | 69,5 |
| 12 | 6 | 62 | 12 | 44 | 31 | 24 | 26 | 13 | 40 |
| 260 | 135 | 9089,6 | 305 | 5200 | 3950 | 900 | 2578 | 755 | 101,64 |
| 21 | - | 115 | 16 | 47 | 30 | 59 | 42 | 24 | 34 |
| 6 | 1 | 24 | 5 | 13 | 9 | 18 | 13 | 8 | 12 |
| 11,38 | 6,8 | 58,8 | 9,75 | 35,59 | 39,46 | 27,1 | 29,87 | 12,1 | 36,2 |
| 11,38 | 6,8 | 58,8 | 9,75 | 35,59 | 39,46 | 7 | 29,87 | - | 36,2 |
| 2,57 | 6,8 | 22,8 | 8,9 | 18,33 | 39,46 | - | - | - | 15,8 |
| 61 | 32 | 223 | 60 | 133 | 142 | 91 | 103 | 60 | 137 |
| 13 | 8 | 103 | 12 | 57 | 59 | 28 | 34 | 13 | 54 |
| 31 | 17 | 190 | 25 | 112 | 111 | 60 | 66 | 26 | 108 |
| 39 | 8 | 192 | 36 | 185 | 236 | 145 | 92 | 62 | 122 |
| 30 | 6,8 | 50,8 | 21,3 | 94,16 | 82,89 | 53,1 | 80,96 | 15,6 | 81,8 |
| 1151 | 739 | 5718 | 639 | 3258 | 3328 | 2712 | 3774 | 1072 | 3339 |
| 46,4 | 6,9 | 641,8 | 11,446 | 278,3 | 262,1 | 91,8 | 175,7 | 17,3 | 70,5 |
| 0,13 | 0,02 | 1,8 | 0,0314 | 0,762 | 0,718 | 0,251 | 0,467 | 0,047 | 0,2 |
| 12,09 | 55,3 | 4,04 | 10,83 | 3,4 | 4,9 | 36,9 | 6,6 | 4,06 | 4,45 |
| 15,7 | 2 | 60 | 4 | 45,3 | 35,6 | 38,4 | 30 | 7,6 | 12,7 |

по данным Международной ассоциации «Метро»

СХЕМА ЛИНИЙ СКОРОСТНОГО ТРАНСПОРТА МОСКВЫ

RAPID TRANSIT SYSTEMS OF MOSCOW



ГУП «Московский метрополитен»
129110, Москва, Проспект Мира, дом 41, стр. 2.
Тел.: (495) 622 1001, факс: (495) 631 3744. E-mail: info@mosmetro.ru
Официальный сайт: <http://www.mosmetro.ru>

Концепция издания и подготовка материалов:
Отдел по связям с общественностью и СМИ
Московского метрополитена.

Фото: Московский метрополитен,
Александр Попов, Алексей Юшенков.
Компьютерный дизайн:
ОАО «Метрогипротранс».

Дизайн и верстка: РА «ТессАрт».

© ГУП «Московский метрополитен», 2008 год