



**МИНСКИЙ  
МЕТРОПОЛИТЕН**





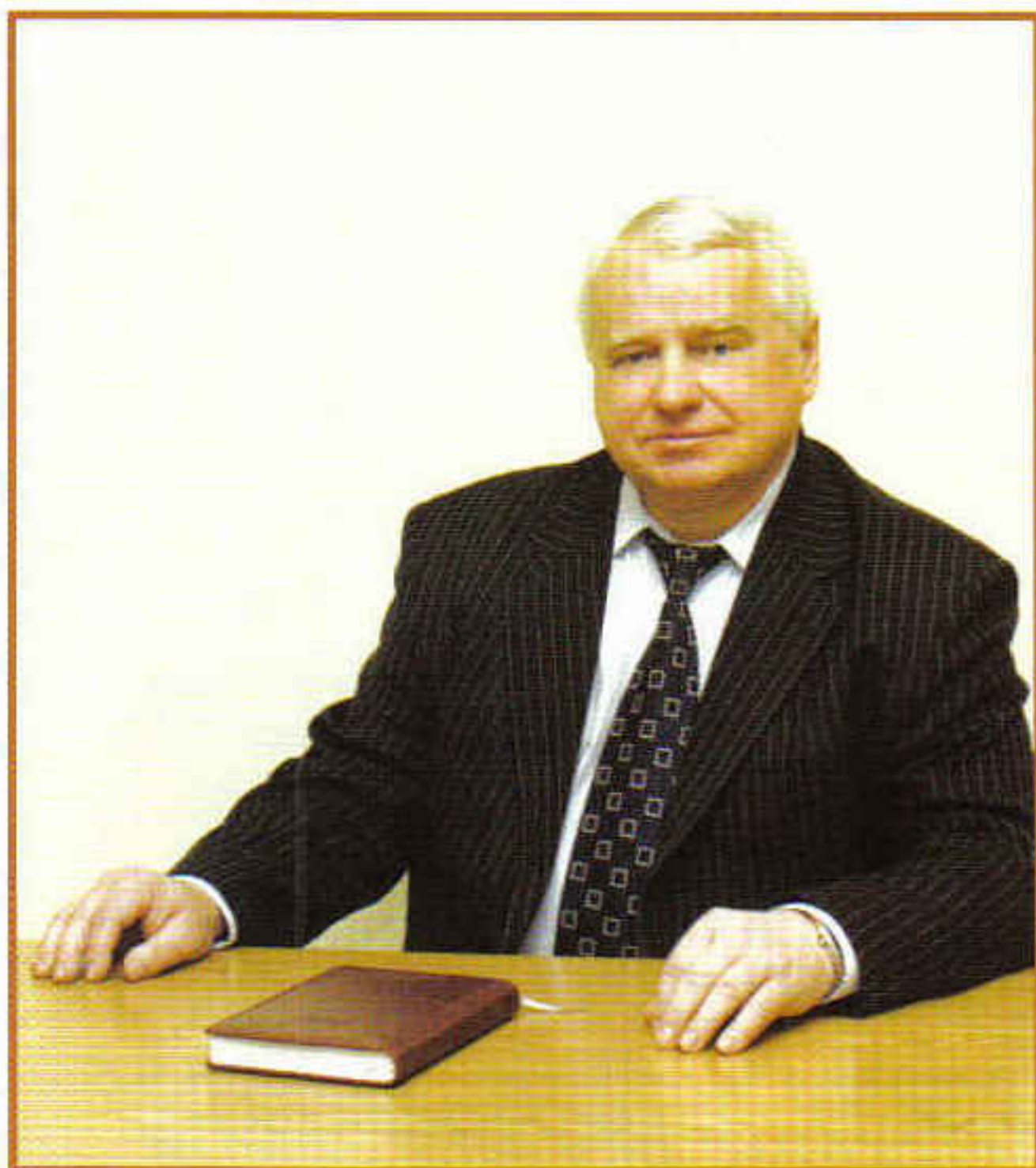
УДК 625.42 (476-25) "1984/2009"  
ББК 39.81 (4Бел)  
М62

Составители: А.Н. Ерыгин, В.Н. Ковальский.  
Фото: А.Г. Мультан, М.А. Кореванов, Э.С. Жилинский.  
Исторические фото предоставлены  
Белорусским государственным архивом кинофотофонодокументов.

**ISBN 978-985-90036-3-9**

Перепечатка, копирование, любое другое  
воспроизведение всего издания или его части  
допускается только с письменного разрешения  
правообладателей.  
© КУП "Минский метрополитен", 2009  
© ИП Снапкова О.С., 2009





## Уважаемые коллеги!

29 июня 1984 года первые поезда вышли на подземные магистрали г. Минска. С того времени перевезено более 4,5 млрд. пассажиров. Представить наш город без метрополитена невозможно.

Сегодня это две самостоятельные линии с пересадочным узлом, более тысячи поездов и 700 тысяч пассажиров ежесуточно. Такой ритм работы круглосуточно обеспечивают 3600 метрополитеновцев. Ежедневно, независимо от времени года, холода или жары, метели или дождя, ровно в 5 часов 30 минут открываются двери 25 станций метрополитена. Электронные табло подсчитывают время отправления поездов, график движения которых выполняется на 99,98%.

С каждым годом возрастают объемы транспортных услуг, повышается культура обслуживания пассажиров, улучшаются условия труда, повышается заработная плата, укрепляется наш коллектив.

Традиции предприятия живут и развиваются. Более 340 работников метрополитена награждены знаком «Отличный работник метрополитена». Знак №1 был вручен Митасову Павлу Васильевичу, первому начальнику метрополитена, проработавшему в этой должности 11 лет, с 1983 по 1994 годы. Ряду работников метрополитена в разные годы присуждалось звание «Минчанин года» и «Минский мастер».

25 лет - это достаточно малый отрезок времени в истории и большой в жизни людей. Многие из наших работников навсегда связали свою жизнь с родным предприятием.

Спасибо вам, метрополитеновцы, за преданность, за ваш нелегкий, но такой важный и нужный людям труд, за то, что 25 лет без праздников и выходных точно по графику обеспечивается непрерывное движение подземных поездов.

И в последующие годы перед нами стоят важные задачи по дальнейшему развитию метрополитена, обновлению подвижного состава, оснащению предприятия новой техникой, обеспечению безопасности движения и культуры обслуживания пассажиров.

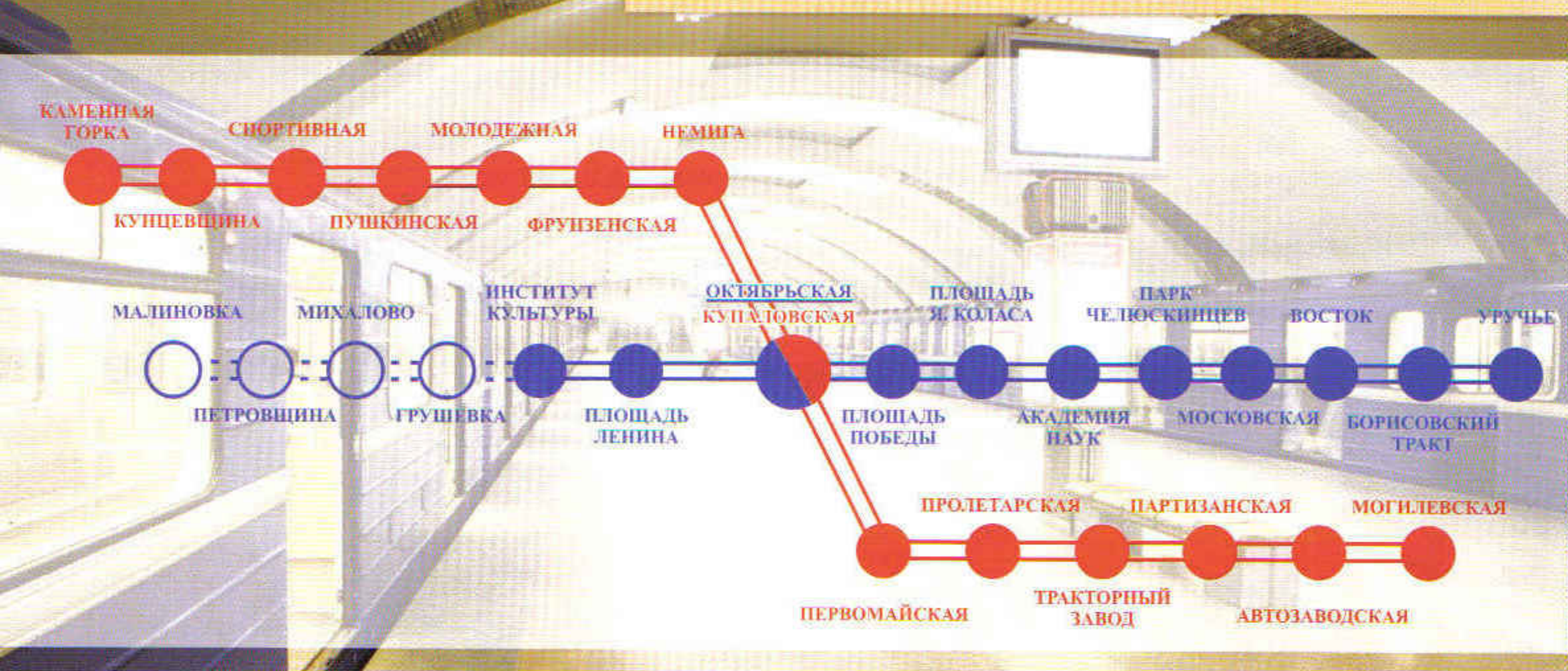
***С праздником вас, дорогие друзья!***

Начальник Минского метрополитена  
Н.Т. Андреев



Время работы	5.30 - 01.00
Линии метрополитена	1-я "Московская" и 2-я "Автозаводская"
Количество станций	25
Количество пересадочных узлов	1
Время в пути:	
- 1-я линия "Институт культуры" - "Уручье"	18 минут
- 2-я линия "Могилевская" - "Каменная горка"	27 минут
Максимальное количество пар поездов в час	
- 1 линия	30 пар
- 2 линия	24 пары
Минимальный интервал движения в часы "пик"	
- 1 линия	2,0 минуты
- 2 линия	2,5 минуты
Выполнение графика движения поездов	99,98%
Пассажироперевозки	
- среднесуточные в 2008 году (тыс. чел.)	667
- за 2008 год (тыс. чел.)	244211,6
- за 25 лет (тыс. чел.)	4523584,4
Удельный вес метрополитена в перевозках пассажиров городскими видами транспорта за 2008 г.	33,9%
Количество вагонов	272
Количество эскалаторов	31

## Схема метрополитена







Главный бухгалтер  
**Мороз**  
Валентина Михайловна



Начальник  
КУП "Минский метрополитен"  
**Андреев Николай Трофимович**



Первый заместитель начальника  
метрополитена, главный инженер  
**Ерыгин Александр Николаевич**



Заместитель начальника  
метрополитена  
по персоналу и  
идеологической работе  
**Сорокин**  
Анатолий Михайлович



Заместитель начальника  
метрополитена,  
главный ревизор  
по безопасности движения  
**Круглов**  
Олег Александрович



Заместитель  
начальника метрополитена  
по экономике  
**Савчук Раиса Ивановна**



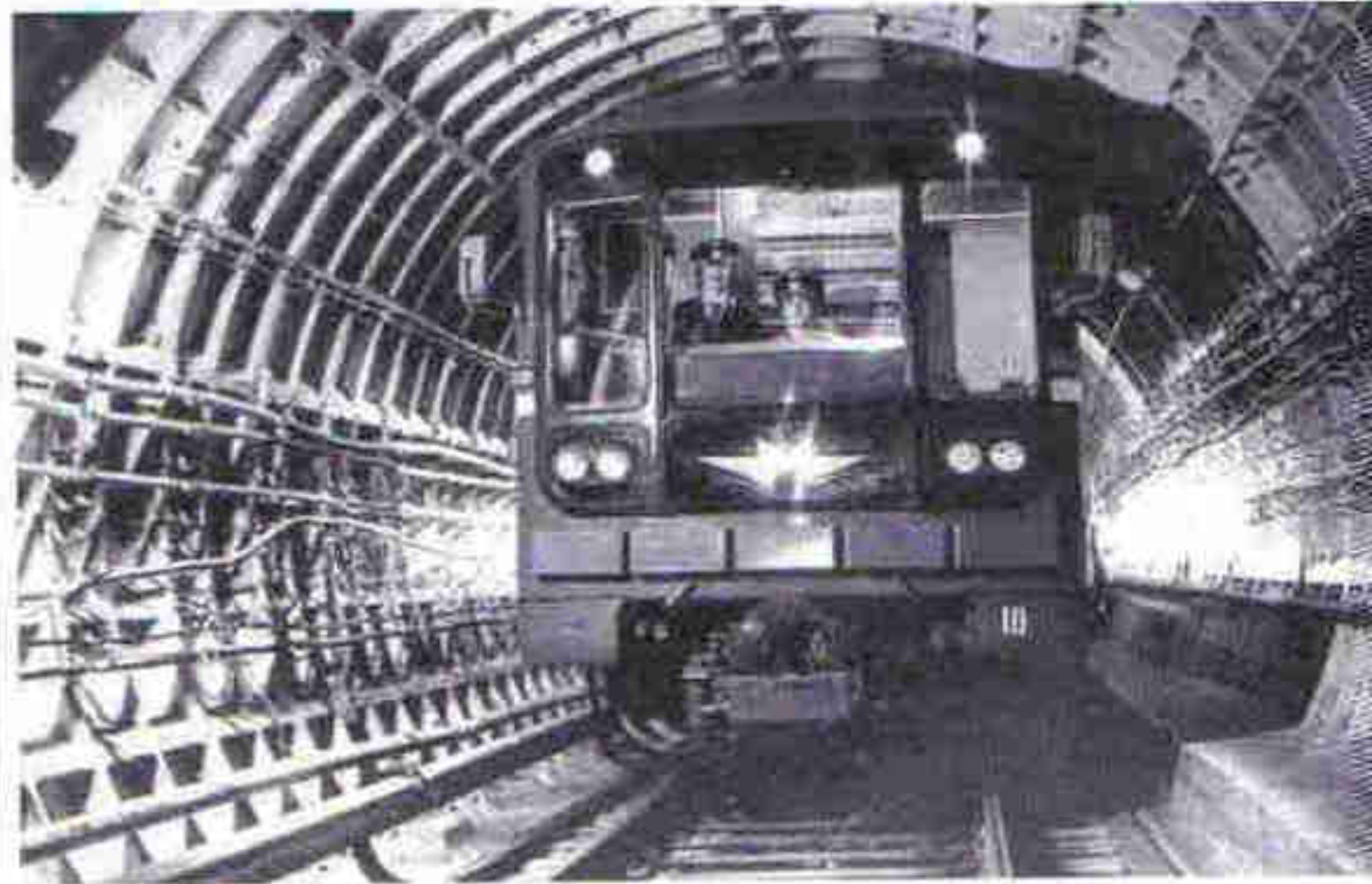
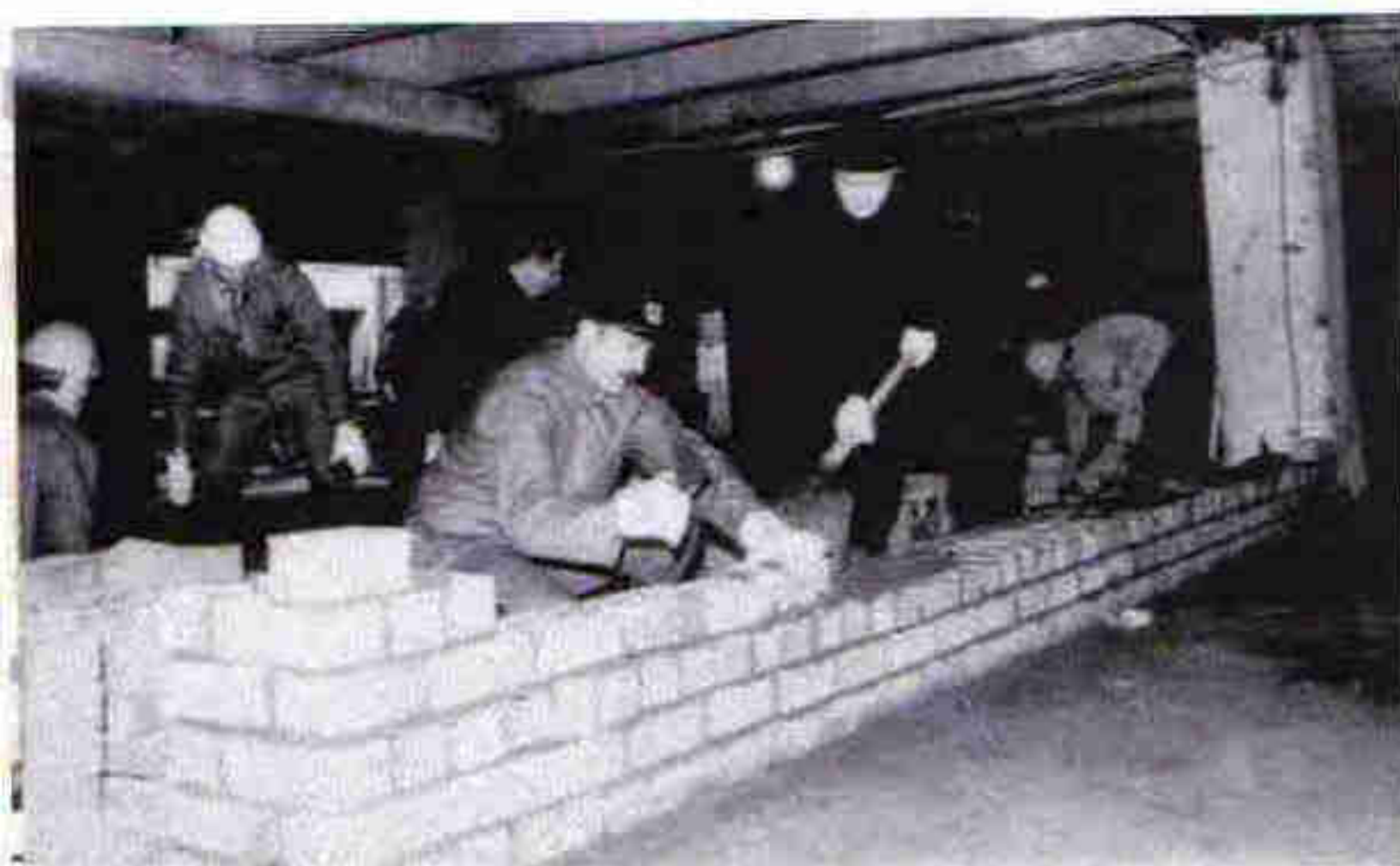
Председатель профкома  
**Коломыцев**  
Виктор Федотович





Для решения транспортной проблемы Минска, население которого составляло уже более миллиона человек, Советом Министров СССР было принято Постановление о строительстве метрополитена, которое началось 3 мая 1977 г.

В 1984 г. в эксплуатацию было введено электродепо «Московское». 24 марта 1984 г. прошел первый пробный поезд, которым управлял машинист электропоезда Третьяк Е.С. 30 июня 1984 г., в канун 40-й годовщины освобождения столицы от немецко-фашистских захватчиков, было открыто регулярное движение поездов первой, «Московской», линии Минского метрополитена от станции «Институт культуры» до станции «Московская». В 1985 г. началось строительство второй, «Автозаводской», линии. 26 декабря 1986 г. введен в эксплуатацию второй участок первой линии метрополитена от станции «Московская» до станции «Восток». 30 декабря 1990 г. начато движение поездов на первом участке второй линии от станции «Фрунзенская» до станции «Тракторный завод». 7 ноября





1995 г. сдан второй участок второй линии от станции «Фрунзенская» до станции «Пушкинская», а ровно через два года было открыто движение на третьем участке второй линии от станции «Тракторный завод» до станции «Автозаводская». В открытии принял участие Президент Беларуси А.Г. Лукашенко.

Строительство метрополитена является важной задачей не только для города, но и для страны в целом, о чем свидетельствует личное участие главы государства А.Г. Лукашенко в субботнике во время строительства станции «Партизанская». 5 сентября 2001 г. открыт для движения четвертый участок второй линии метрополитена от станции «Автозаводская» до станции «Могилевская». В 2003 г. введено в эксплуатацию электродепо «Могилевское». 7 ноября 2005 г. открыт пятый участок второй линии от станции «Пушкинская» до станции «Каменная горка». Ровно через два года был введен в эксплуатацию третий участок первой линии метрополитена от станции «Восток» до станции «Уручье».





## Служба движения

**Начальник службы движения  
Якимков Григорий Федорович**



Формирование службы движения началось в 1983 г. Возглавляли службу: Савчук О.Д. (09.1983 - 01.1987 гг.), Кончак В.Э. (02.1987 - 12.2001 гг.) и с января 2002 г. по настоящее время - Якимков Г.Ф.

Должность главного инженера занимали: Бондарь А.К. (06.1984 - 02.1987 гг.), Якимков Г.Ф. (08.1987 - 12.2001 гг.), Попкович И.Н. (04.2002 - 09.2005 гг.) и с ноября 2005 г. по настоящее время - Ткач Г.Г.

С июня 1984 г. началось регулярное движение электропоездов на первой линии Минского метрополитена от станции «Институт культуры» до станции «Московская».

Первыми начальниками станций были: Якимков Г.Ф. (ст. «Институт культуры»), Чернега Н.В. (ст. «Площадь Ленина»), Ладыгин В.В. (ст. «Октябрьская»), Хорт Е.М. (ст. «Площадь Победы»), Николенко В.Н.

(ст. «Площадь Я. Коласа»), Кузнецов В.В. (ст. «Академия наук»), Костерова Л.И. (ст. «Парк Челюскинцев»), Попов В.И. (ст. «Московская»).

На сегодняшний день численность службы составляет 1148 человек.

Основные функции службы:

- обеспечение безопасного и бесперебойного движения поездов и перевозки пассажиров;
- обеспечение полноты сбора оплаты за проезд и провоз багажа пассажирами и обеспечение сохранности материальных ценностей в кассах;
- реализация билетной продукции для проезда в метрополитене и в городском транспорте;
- организация культурного обслуживания пассажиров;
- контроль за соблюдением пассажирами «Правил пользования метрополитеном» и регулирование отношений между пассажирами и метрополитеном;
- организация работы станций и содержание их в надлежащем санитарном состоянии;
- систематическое изучение пассажиропотоков, разработка и внедрение рациональных графиков движения поездов.

На первой линии метрополитена применена диспетчерская централизация метро, являющаяся частью комплексной автоматизированной системы диспетчерского управления и предусматривающая управление станциями как с центрального диспетчерского пункта, так и с АРМ ДСЦП.

17 станций оборудованы системами цветного видеонаблюдения с устройствами цветной видеозаписи.

Диспетчерские 1-ой и 2-ой линии оборудованы системой видеонаблюдения, позволяющей с камер, установленных на станции, получать изображение на один из плазменных экранов в диспетчерской.

Для проезда используются проездные билеты на основе магнитной карты (МК), на основе радиокарты (БСК), жетоны.

С 2001 года во всех кассах станций установлены АРМ кассира, предназначенные для записи проездных билетов. С августа 2008 г. на каждом вестибюле станции установлены АРМК с ридерами для записи-считывания БСК.

Для счета пластиковых карт в кассах с 2003 г. используется УСПК -01. Для счета жетонов применяются монетосчетные машины (МС-10,







МС-11, ДОРС-600). Кассы обеспечены купюросчетными машинами (СДБ-3, УРАЛ-1, Magner 75 D, Magner 35 DC), универсальными детекторами ASSISTANT.

Все станции оборудованы АРМС (автоматизированное рабочее место станции). Комплекс аппаратно-программных средств АРМС предназначен для управления проходами через АКП, индикации состояния АКП, АКПС и ПК станции, информации о каждом проходе пассажира, обновления стоп-списков, сбора статистических данных и диагностической информации о работе аппаратуры

пассажирской автоматики, синхронизации даты – времени АКП.

Для удобства пользования инвалидам-колясочникам, пассажирам с детскими колясками предусмотрены пандусы с уклоном 1/12, а на станциях «Могилевская», «Кунцевщина», «Каменная горка», «Борисовский тракт», «Уручье» – лифты и подъемники для спуска пассажира с улицы на платформу.

В службе работает 37 человек, трудовой стаж которых в метрополитене составляет 25 лет. Из этих работников 28 награждены знаком «Отличный работник метрополитена». Это главный дис-

петчер Евпатов Н.В., поездные диспетчера – Трухан Н.Г., Нарейко Т.Е., Семерич Г.В., Николенко В.Н., Баранова И.А., начальники станций – Голуб А.М., Каркотко С.И., Жеромская Я.Б., ДСЦП – Орловская Л.Ф., Дягилева С.А., Русакевич М.Ф., Кривонос А.И., Данькова М.А., Ганич В.В., Котричева Р.Н., Уварова И.А., Веренева О.С., Скавыш Е.А., Николаенко К.В., ДСП – Бровко Л.К., Ермак З.Г., Лощакова Ж.В., инженеры – Ивановская Н.И., Чахольская Е.М., старшие кассиры-инкассаторы – Якимкова Л.А., Попова А.С., начальник службы Якимов Г.Ф.





## Электродепо «Московское»

**Начальник электродепо «Московское»  
Михайловский Андрей Михайлович**



Электродепо «Московское» введено в эксплуатацию в 1984 г. Начальником депо был назначен Усенков В.Г. (1984 - 1989 гг.). В дальнейшем депо руководили: Петкевич Г.И. (1989 - 1993 гг.), Климов М.А. (1993 - 1997 гг.), Степанов С.П. (1997 - 2002 гг.), с 2004 г. - Михайловский А.М.

Электродепо «Московское» было введено в эксплуатацию в составе первого участка первой линии метрополитена в объеме административно-бытового корпуса, мастерских, отстойно-ремонтного корпуса на три ремонтных и девять отстойно-смотровых канав и вспомогательных объектов: камеры мойки и обдувки составов, очистных сооружений, компрессорной и мотодепо с мастерскими.

Первые вагоны поступили в депо в мае 1984 г. Знаменательное событие состоялось 24 марта 1984 г. - прошел первый пробный поезд метрополитена, которым управлял машинист электропоезда Третьяк Е.Э.

29 июня 1984 г. открыт регулярное движение поездов на участке от станции «Институт культуры» до станции «Московская» были удостоены машинист-инструктор локомотивных бригад Кравцов А.П., машинист электропоезда Овсяник И.С. Протяженность первого участка составила 7,8 км. 26 декабря 1986 года сдан в эксплуатацию второй участок первой линии от станции «Московская» до станции «Восток» протяженностью 1,75 км.

В 1990 г., к вводу в эксплуатацию первого участка 2-й линии метрополитена, отстойно-ремонтный корпус электродепо был расширен на десять отстойно-смотровых канав.

7 ноября 2007 г. сдан в эксплуатацию третий участок первой линии от станции «Восток» до станции «Уручье» протяженностью 2,7 км.

Депо «Московское» соединяется со станцией «Институт культуры» двумя путями. Для доставки в депо новых электропоездов и хозяйственных грузов имеется

соединительная с железнодорожной линией ветка, ведущая на станцию «Минск-Сортировочный» Белорусской железной дороги.

Поезда электродепо «Московское» осуществляют перевозки на «Московской» линии метрополитена (от станции «Институт культуры» до станции «Уручье»), протяженность которой - 12,244 км (11 станций). Среднесуточный пробег вагона составляет 374,2 км. Эксплуатационная скорость - 40,8 км/ч, техническая скорость - 50,5 км/ч, максимальные размеры движения - 30 пар/час.

Приписной парк подвижного состава электродепо «Московское» составляет 126 вагонов, сформированных в пятивагонные составы.

Штатная численность электродепо «Московское» - 420 человек, из них - 136 машинистов электропоездов.

К вводу в постоянную эксплуатацию четвертого участка продления первой линии в сторону Юго-Запада запланировано расширение отстойно-ремонтного корпуса депо на восемь отстойно-смотровых канав, реконструкция очистных сооружений и камеры мойки и обдувки составов.





Достижениями коллектива электродепо являются :

- освоение выполнения среднего ремонта вагонов на базе электродепо (1999 г.);

- одни из первых среди метрополитенов СНГ внедрили на базе ППЭВМ тренажер для обучения локомотивных бригад (2001 г.);

- одни из немногих депо метрополитенов СНГ сертифицировали в НИИ вагоностроения Российской Федерации и ввели в эксплуатацию участок по ремонту и формированию колесных пар вагонов метрополитена (2002 г.);

- оборудовали лаборатории и участки стендами на новой элементной базе для ремонта, регулировки и проверки блоков аппаратуры АРС, ТРП, БПСН, пультов машиниста, электропневматических вентилях, электродвигателей СДРК, испытаний мотор-компрессора, трубчатых предохранителей и пружин (2005-2006 гг.);

- впервые на метрополитенах внедрена автоматическая система анализа работы кулачковых контакторов (2008 г.).

Среди работников электродепо немало специалистов, которые добросовестно исполняют свои обязанности с первых дней пуска метрополитена. Двадцать пять лет



трудятся в электродепо машинисты электропоездов - Жигало В.М., Занадворов Ю.С., Кривонос А.В., Куницкий Н.Е., Лапай А.В., Пашенко А.И., Шалаевский В.И., Шах Г.Г., Шикавко С.М., Шумкевич С.А., Якушенко А.П., Симашкевич А.В., Лагодич В.В., Талашов М.В., слесари - Третьак Е.Э., Шибко А.Н., Четырбак В.Б., Рожко А.А., фрезеровщик Алейник А.С, слесарь-сантехник Мулица И.И., электромеханики - Кострицкий В.А., Емков Н.Е., Глазков С.В., Шульвинский Г.И., машинисты-инструкторы -

Заец В.В., Соснович М.М., Таран С.Н., дежурные по депо - Боровик М.М., Быстримович А.А., Гульчук В.В., Ермакович В.Н., Осипов В.И., техники-технологи - Моргачева Ю.Е. и Сергеева Л.П., старший нарядчик локомотивных бригад Садовникова А.П., приемщик подвижного состава Ларьяновский Л.Г., инженеры - Кравцов А.П., Тишковский А.Д., Моржакова Л.В., ведущий экономист Страшинская И.А., заместитель начальника депо по эксплуатации Кублицкий С.Ю. и другие.





## Электродепо «Могилевское»

**Начальник электродепо «Могилевское»  
Степанов Сергей Павлович**



Электродепо «Могилевское» введено в постоянную эксплуатацию с июня 2003 г. в объеме первого пускового комплекса в составе четвертого участка продления второй линии. Состоит из административно-бытового корпуса, производственных мастерских, отстойно-ремонтного корпуса на три ремонтных и девятнадцать отстойных путей и вспомогательных сооружений: камеры мойки составов, очистных сооружений, компрессорной, поста электрической централизации с СТП-Д. Строительство электродепо продолжается и до сих пор. С начала эксплуатации и по сегодняшний день электродепо возглавляет начальник Степанов С.П.

Территория электродепо «Могилевское», общей площадью около

26 Га, занимает участок между Минской кольцевой автомобильной дорогой, Минской овощной фабрикой и Партизанским проспектом.

Основными функциями электродепо являются:

- обеспечение перевозок пассажиров электропоездами метрополитена по «Автозаводской» линии метрополитена (от станции «Могилевская» до станции «Каменная горка»), протяженность которой - 18.1 км;
- обеспечение бесперебойного и безопасного движения поездов с установленными скоростями;
- обеспечение работы подвижного состава, своевременное проведение обслуживания и ремонта;
- обеспечение надежного функционирования всех структур электродепо.

Поезда «Автозаводской» линии начали перевозку пассажиров с конца 1990 г. от станции «Фрунзенская» до станции «Тракторный завод», протяженность линии составляла 6.1 км. С пуском участка станция «Молодежная» — станция «Пушкинская» в июне 1995 г. протяженность второй линии возросла до 8.9 км. В ноябре 1997 г. начали свою работу станции «Партизанская» и «Автозаводская», протяженность линии увеличилась до 12.3 км. В сентябре

2001 г. для пассажиров стала доступной станция «Могилевская», протяженность линии достигла 14.2 км. В ноябре 2005 г. осуществлен пуск станций «Спортивная», «Кунцевщина» и «Каменная горка», протяженность линии составила 18.1 км.

Приписной парк подвижного состава электродепо «Могилевское» на январь 2009 г. составляет 123 вагона, сформированных в четырехвагонные составы. Осуществляется переход на пятивагонную схему формирования. Среднесуточный пробег вагона достигает 516 км.





С начала эксплуатации коллектив электродепо выполняет обслуживание и ремонт подвижного состава в полном объеме. Работы по обслуживанию и ремонту подвижного состава выполняют комплексные бригады ПТО, ТО-3, ТР-1, ТР-2, ТР-3, СР и коллектив автоматного-аппаратного отделения. В 2007 г. начал осуществляться капитальный ремонт вагонов метро, был сформирован участок КР.

Штатная численность электродепо «Могилевское» — 454 человека, из них 164 — машинисты электропоездов. Особым уважением пользуются люди, работающие в метрополитене более 25 лет. Это машинисты электропоездов - Бородавский Е.А., Демиденко А.Д., Дубиков А.В., Кончанин В.М., Титков Г.И., Хромин В.А., Худайберенов Р.Б., Щурко А.Г., Карвецкий Ф.Г., Плотников С.Б., слесари по ремонту подвижного состава - Абраменко В.В., Волощик В.Н., Ибрагимов В.Т., Милешко В.И., Сачко С.М., Федосеев Л.Л., Хритошкин В.Ф., дежурные по электродепо - Богданов И.Ю., Буглак В.Н., Лайковский Б.И., Лебедь Н.И., Моргачев С.Ф., дежурные по дому отдыха локомотивных бригад - Калугина Л.Б., Шиманович Л.И., Баланчук Н.А., Дубовик Г.С., энергетик Коноцев Д.В., машинисты-инструкторы локомотивных бригад - Крылов А.Г., Овсяник И.С., Скрипко А.А., электромеханики - Писаренко М.Ф., Ульянов С.А., техник-технолог 1-ой категории Скоробь В.Н.





## Служба пути и тоннельных сооружений

Начальник службы пути и тоннельных сооружений  
Сырокваш Анатолий Александрович



Служба пути и тоннельных сооружений начала формироваться во время строительства первой очереди метрополитена и в 1984 году, при образовании управления метрополитена, вошла в его состав. Первым начальником службы пути и тоннельных сооружений был назначен Прокопчик П.П., а с 2002 года - Сырокваш А.А.

При создании службы в её состав входили дистанция пути, дистанция тоннельных сооружений, дистанция гражданских сооружений, участок автотрелевального транспорта, механические мастерские. С расширением метрополитена изменялась и структура службы.

Сегодня в состав службы входят две дистанции пути, две дистанции

тоннельных сооружений, дефектоскопно-путеизмерительная станция, геодезическо-маркшейдерский участок, участок механизации.

Основными функциями службы являются:

- содержание путевого хозяйства и тоннельных сооружений в исправном состоянии;
- внедрение передовых технологий, новых конструкций при ремонте путей и сооружений.

Коллектив службы в составе 600 человек обслуживает 86,1 км путей, из них:

- 61,0 км главных путей;
- 25,1 км станционных и парковых путей;
- 50 комплектов стрелочных переводов на главных путях;
- 92 комплекта стрелочных переводов на парковых путях;
- 25 станций, из них 10 - с путевым развитием;
- 45 вестибюлей;
- 2,55 км подземных пешеходных переходов;
- 65,6 км тоннелей с притоннельными сооружениями.

Специалисты службы активно применяют новые материалы и технологии при ремонте объектов метрополитена.

Организация рельсосварочного участка и внедрение железобе-

тонной шпалы на парковых путях позволили сэкономить значительные финансовые средства.

Для проверки состояния рельсового хозяйства внедрены новейшие средства ультразвуковой дефектоскопии с электронно-цифровой записью.

В настоящее время в службе работает ряд сотрудников с 25-летним стажем работы в метрополитене. Это начальники дистанций -







Чёрный Б.Г., Машковский Н.Л., Стороженко А.К., Чмель М.П., инженер Ставаш С.К. Они стали мастерами своего дела и охотно передают свои знания молодым работникам.





## Служба сигнализации и связи

**Начальник службы сигнализации и связи  
Лопато Виктор Всеволодович**



Служба сигнализации и связи организована в 1983 г. Руководителем был назначен Яценко В.П. (1983 – 2001 гг.), затем службу возглавил и руководит ею по настоящее время Лопато В.В.

Неоценимую помощь в становлении службы сигнализации и связи оказали коллеги из Ташкентского и Харьковского метрополитенов. К пуску пробного поезда (март 1984 г.) практически были подготовлены устройства СЦБ, избирательной поездной и энергодиспетчерской связи, радиосвязи, а к сроку ввода в эксплуатацию – все остальные устройства. Особенностью ввода в эксплуатацию устройств СЦБ явилось применение устройства APC,

предусматривающего вождение поездов одним лицом. Таким образом, впервые в истории поезда Минского метрополитена с момента начала эксплуатации стали управляться без помощника машиниста. Это позволило получить серьёзную экономию материальных и людских ресурсов. Процесс модернизации продолжал идти.

В 1986 г. все станции 1-ой линии метрополитена были оборудованы устройствами системы управления работой станции (СУРСТ) с применением теленаблюдения.

В 1989 г. без перерыва в движении поездов была проведена реконструкция резонансных рельсовых цепей с заменой их на бесстыковые рельсовые цепи тональной частоты, позволившая снизить эксплуатационные расходы на их содержание и сэкономить потребление электроэнергии. В дальнейшем данная концепция принята как основная при проектировании устройств СЦБ.

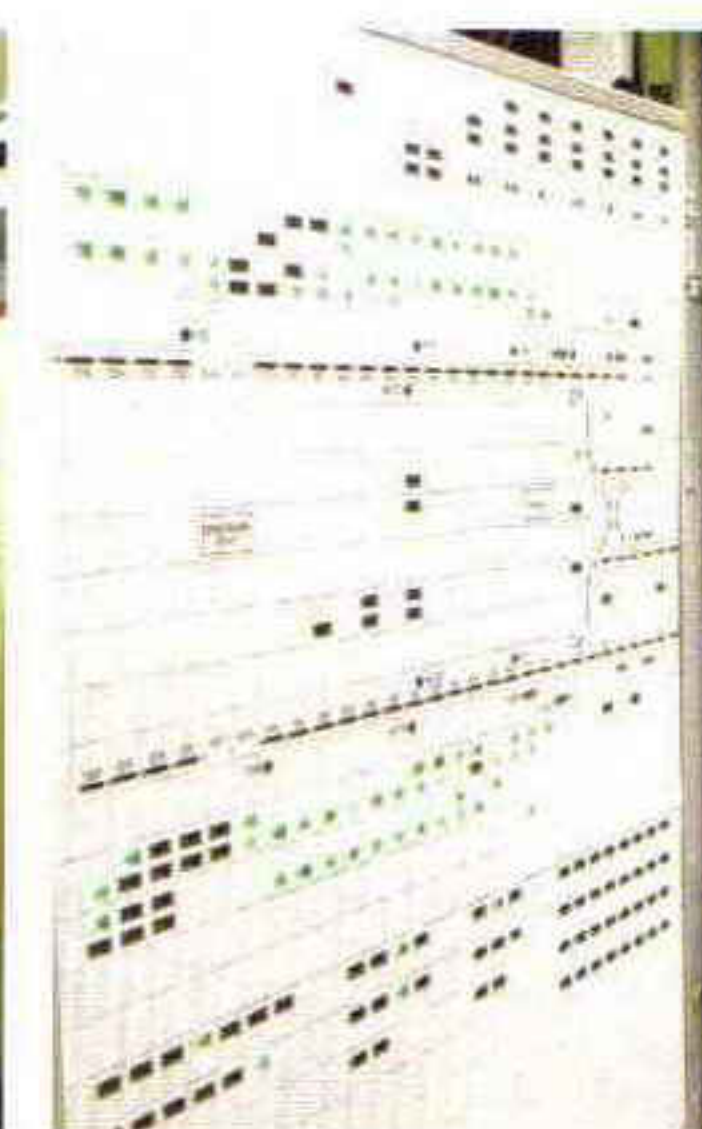
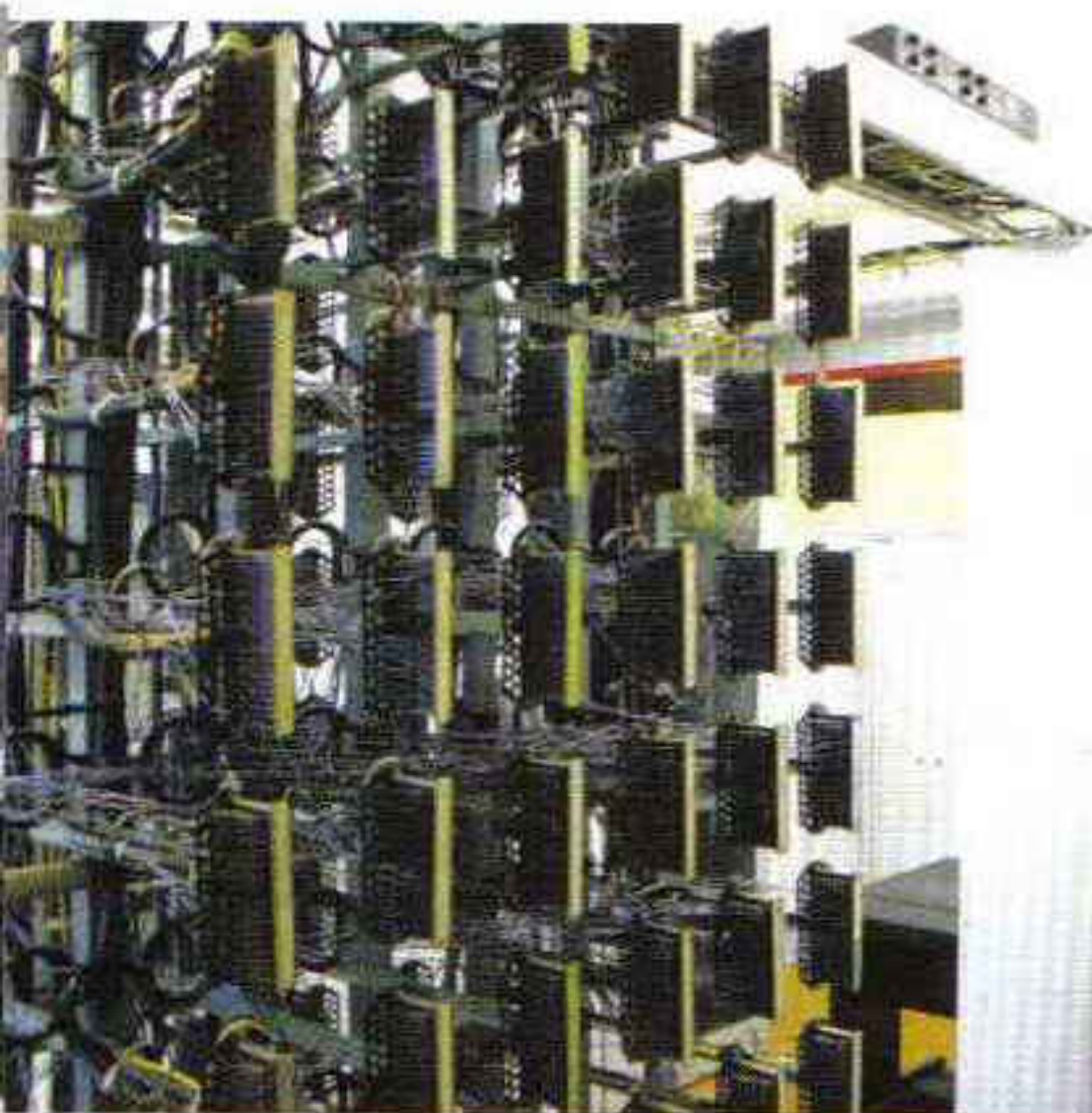
В этом же году специалистами службы была разработана и, с разрешения Главного управления метрополитенов, проведена опытная эксплуатация схемы бесконтактного электропривода стрелки, которая в дальнейшем была реко-

мендована к внедрению на всех метрополитенах, что позволило существенно снизить эксплуатационные расходы на содержание электроприводов.

В 1994 г. начата модернизация устройств пассажирской автоматики с внедрением жетона с высокой степенью защиты, затем пластиковой карточки на основе ленточного магнитного носителя информации и, наконец, бесконтактной пластиковой карточки на базе микрочипового носителя информации с возможностью её многократной перезаписи. Ведется постоянная работа по улучшению дизайна турникетов.

В 1995 г. на участке 2-ой линии от ст. «Тракторный завод» до ст. «Фрунзенская» произведена замена диспетчерской централизации (ДЦ) СКЦ-67 на микропроцессорную ДЦ «Минск».

В 2001 г. на участке 2-ой линии от ст. «Автозаводская» до ст. «Могилёвская» внедрены устройства радиопоездной и технологической радиосвязи на базе излучающего кабеля РИ-50. Результаты опытной эксплуатации были приняты в дальнейшем за основу при проектировании новых участков и реконструкции действующих линий с переводом





поездной радиосвязи в качественно более высокий УКВ-диапазон.

В 2002 г. проведена реконструкция административно-хозяйственной связи метрополитена с переходом на новый вид цифровых устройств, а именно: замена части аналоговой АТС «Квант» инженерного корпуса на цифровую АТС «Корал-3». В настоящее время при строительстве новых и реконструкции действующих участков выполняются работы по организации цифровых выносов на станциях с кольцеванием линий, позволяющие существенно повысить качество и устойчивость связи.

Начиная с 2005 г. проводится масштабная реконструкция устройств промышленного телевидения с созданием системы видеонаблюдения и видеомониторинга пассажиропотока на основе программно-аппаратных средств «Video Net» и увязкой с устройствами УКПТ, охранной сигнализацией вентиляционных и тоннельным освещением.

В 2005 г. на первой и в 2008 г. на второй линиях метрополитена проведена реконструкция устройств автоматического дистанционного контроля буксовых узлов в движущихся поездах с заменой устаревшего и снятого с производства оборудования ДИСК на оборудо-



вание КТСМ-01Д с подсистемами обнаружения волокащихся предметов СКВП-2.

В 2007 г. на станциях «Борисовский тракт» и «Уручье» впервые установлены выходные турникеты калиточного типа ПКА-К, а также внедрены система контроля доступа, устройства экстренной связи, местная радиотелефонная связь, оборудование громкоговорящего оповещения «Pro-matrix», одновременно выполняющее функции системы оповещения о пожаре.

В 2007 г. проведена реконструкция устройств диспетчерской централизации 1-ой линии метрополитена с заменой СКЦ-67 на микропроцессорную систему ДЦМ.

На данный момент в службе работают 299 сотрудников. Коллектив службы обеспечивает эксплуатацию, ремонт и техническое

перевооружение средств автоматики, телемеханики, движения поездов (АТДП), связи, радио, теленаблюдения и часофикации, спецсигнализации, пассажирской автоматики, систем контроля доступа, устройств КТСМ, автоматизированной системы контроля расхода и учёта электроэнергии. В структуру службы входят дистанции: сигнализации, связи, спецсигнализации и пассажирской автоматики, лаборатория автоматики и телемеханики, диспетчерская группа.

Основу коллектива составляет большая группа высококлассных специалистов, которые вот уже 25 лет трудятся в службе. Это инженер Кучинская Н.Г., старший диспетчер Тимовец В.В., диспетчер Кашко А.П., электромеханики - Карпенко Р.А., Маевская А.Г., Савич С.Н., старший электромеханик Ананич Н.Н. и другие.







## Служба электроснабжения

**Начальник службы электроснабжения  
Нефедов Сергей Владимирович**

Черский участок возложено обеспечение оперативного управления электрохозяйством службы электроснабжения.

Дистанция электроснабжения выполняет техническое обслуживание и ремонт оборудования совмещенных тягово-понижительных и понижительных подстанций.

Дистанция электрозащиты и автотелеуправления содержит электрооборудование автоматики, телемеханики, защиты, осуществляет контроль потенциалов рельсовых цепей.

Дистанция ревизии и ремонта электрооборудования осуществляет капитальный и профилактический ремонт различных типов трансформаторов, кремниевых выпрямителей, высоковольтных быстродействующих выключателей, кабелей, аккумуляторных батарей. Дистанция также отвечает за высоковольтные испытания электрооборудования, кабелей, средств защиты и электроинструмента всех подразделений метрополитена.

За состоянием тысяч километров проложенных в метро электрических кабелей, сотен тысяч электрических светильников, освещающих станции, тоннели, служебные и технологические помещения следит дистанция кабельной сети и освещения.

Пункт восстановительных средств решает задачи по устранению аварийных ситуаций в устройствах электроснабжения службы.

В службе внедрено:

- РУ-825 с БДВ Ur40 "Sechron";
- дуговые защиты РУ-10 кВ ОВОД-М;
- система телемеханики "Лисна-М";
- выпрямительные агрегаты ZPK;
- АБ "GROE" с пробками "Акваген".



Производится обновление системы освещения станций и тоннелей с использованием энергосберегающих ламп.

Основные характеристики службы электроснабжения:

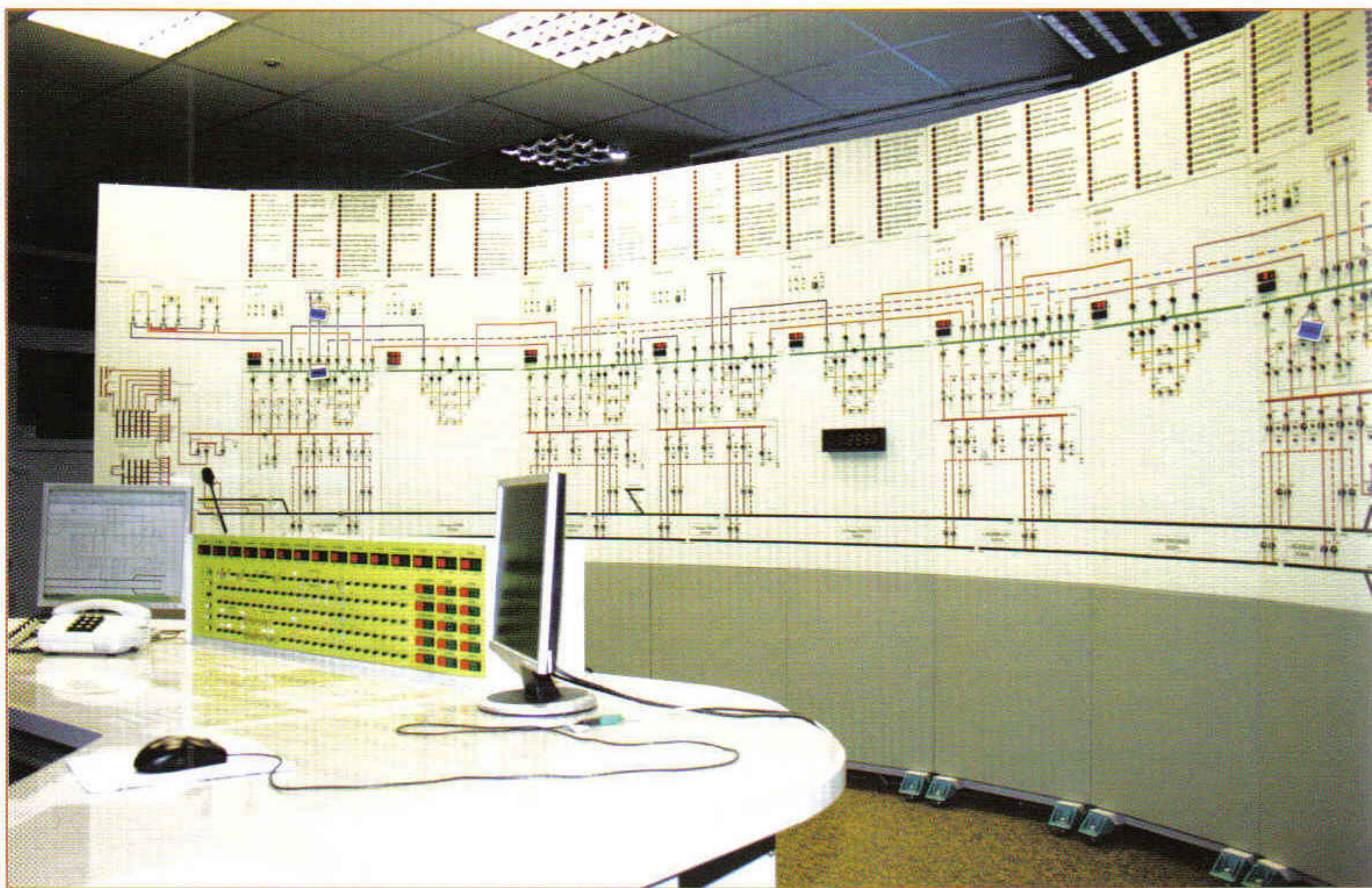
- потребление электроэнергии за

С 1984 года нормальную работу устройств электроснабжения Минского метрополитена обеспечивала служба электроподстанций и сетей, которая в 1989 г. переименована в службу электроснабжения. Первым начальником подразделения был назначен Прасолов Е.П. (1983- 1988 гг.), с 1988 г. службу возглавляет Нефедов С.В. Коллектив службы несет ответственность за то, чтобы все потребители: электропоезда, станции, тоннели, производственные и административные здания, электродепо, эскалаторное хозяйство, устройства сигнализации и связи и т.д. - получали электроэнергию в полном объеме и без перебоев.

Структура службы сложна и разветвлена. На энергодиспет-







2008 г. – 91,799 млн. кВт/ часов;  
 - 6 понизительных подстанций (ПП), 20 совмещенных тягово-понижительных подстанций (СТП), 2 Энергодиспетчерских круга;  
 - общая протяженность силовых кабельных линий, находящихся на балансе службы - 3,95 тыс. км;

- количество световых точек - 72,1 тыс. единиц.

Немало работников службы начинали работать в метрополитене во время его ввода в эксплуатацию. Это инженер Еремина И.Н., электромеханики - Шинкарев Т.С., Сидоренко Р.Р., энергодиспетчеры -

Вербицкая О.И, Луцаева О.Д., начальники дистанций - Касьянов В.А., Никитин Г.А., Хренов С.А., заместитель начальника дистанции Капустин А.В., главный инженер Лемешко С.Б.





## Электромеханическая служба

**Начальник электромеханической службы  
Данковцев Юрий Иванович**



Для создания условий жизнедеятельности в подземных сооружениях используются разнообразные инженерно-технические устройства и оборудование: сети водотеплоснабжения, вентиляционные и насосные установки, системы автоматики и телемеханики для управления различными электромеханическими устройствами. Обслуживает эти устройства электромеханическая служба, которая круглосуточно обеспечивает работу тоннельной и местной вентиляции, эскалаторов, затворов, водоотливных установок, хозяйственно-питьевого и пожарного водопроводов, станций пожаротушения, осуществляет контроль за состоянием микроклимата.

Электромеханическая служба организована в 1983 году, штатная численность составляла 110 чело-

век. В состав службы входили:

- аппарат управления;
- диспетчерская группа;
- электромеханическая дистанция;
- дистанция спецобъектов и эскалаторов;
- лаборатория микроклимата.

Возглавляли электромеханическую службу: Умеров Г.Л. (1983-1985 гг.), затем Мазур Н.Д. (1985 -2000 гг.) и с 2000 г. по настоящее время - Данковцев Ю.И.

За период эксплуатации с вводом новых участков и станций значительно возрос уровень технической оснащенности объектов метрополитена и объем работ по обслуживанию и ремонту технологического оборудования.

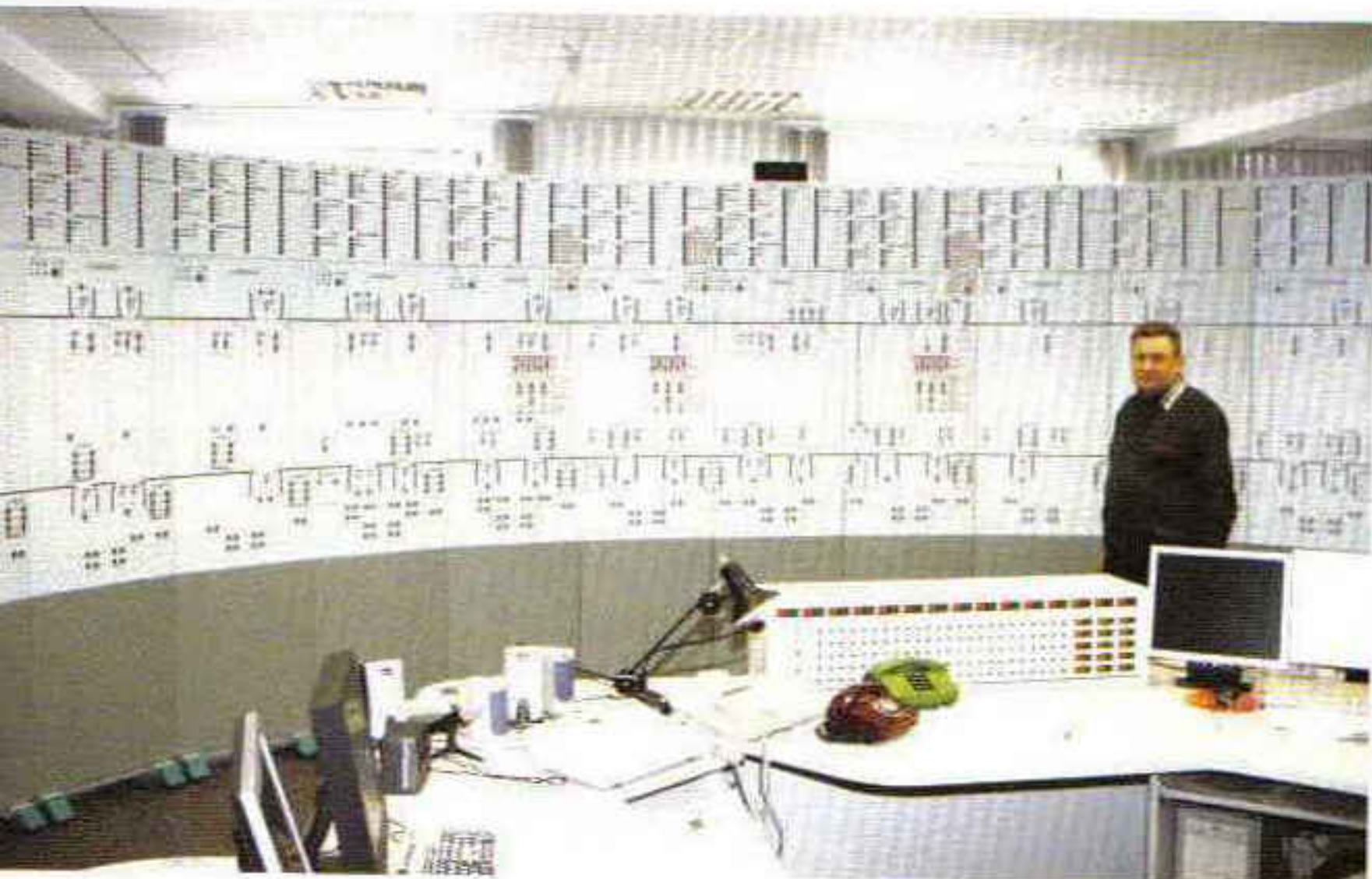
В целях обеспечения надежной, безопасной эксплуатации, своевременного и качественного ремонта электротехнического оборудования, автоматики и сигнализации в декабре 2003 г. была создана дистанция электрооборудования и автоматики.

С вводом новых станций предусмотрено внедрение новых технических решений: автоматизированных систем управления, обеспечивающих выполнение санитарных норм и правил, требований пожарной безопасности, охраны труда и технической эстетики.

На обслуживании электромеханической службы находится оборудование и устройства различного назначения:

- вентиляционные системы местной и тоннельной вентиляции;
- системы теплоснабжения и тепловые пункты;
- система автономного теплоснабжения с применением тепловых насосов;
- топливный и станционный водопровод;
- водоотливные установки;
- металлоконструкции (затворы, гермоклапана);
- эскалаторы;
- лифты и наклонные лестничные платформы;
- станции автоматического пожаротушения;
- электроснабжение и управление электромеханическими устройствами.

За последнее время проведена большая работа по оборудованию эскалаторных станций установками автоматического пожаротушения. Проведена замена эскалаторов пересадочного узла на станции «Октябрьская» с установкой 4-х эскалаторов нового поколения. Ведется планомерная замена трубопроводов тоннельного и станционного водопровода, опти-





мизация горячего водоснабжения станций с установкой ёмкостных электроводонагревателей.

Внедрена система автоматизации телемеханики всех сантехустройств и эскалаторов метрополитена. Проводится замена устаревших шкафов управления тоннельных вентиляторов, силовых сборок, монтаж нового и модернизация находящегося в эксплуатации вентиляционного и насосного оборудования.

Вводится система контроля параметров воздуха, предусматривающая автоматический непрерывный контроль за параметрами микроклимата и состоянием воздушной среды.

Сегодня численность электромеханической службы составляет 423 человека. Главным инженером является Толейко Г.И. В состав службы входят:

- аппарат управления;
- диспетчерская группа;
- электромеханическая дистанция (начальник Кулинкович А.Г.) обеспечивает работу инженерно-технических устройств: местной вентиляции, водоотлива, канализации, теплоснабжения, водоснабжения;
- дистанция электрооборудования и автоматики (начальник Тукай Ю.Е.) обеспечивает эксплуатацию элек-



трооборудования инженерно-технических устройств, оборудования основной тоннельной вентиляции, тепловых насосов для автономного теплоснабжения, автоматики и сигнализации, системы кондиционирования воздуха;

- дистанция эскалаторов (начальник Колошич В.С.) осуществляет эксплуатацию и ремонт эскалаторов, систем пожаротушения, лифтов и наклонных лестничных платформ;
- дистанция спецобъектов (начальник Кузьменков А.В.) обслуживает инженерно-технические устройства специального (защитного) назначения;
- лаборатория телемеханики «ЛИ-

СНА» (начальник Высоцкий В.Н.) контролирует работу сантехустройств и эскалаторов;

- лаборатория микроклимата (начальник Кубецкой Л.И.) контролирует параметры воздушной среды.

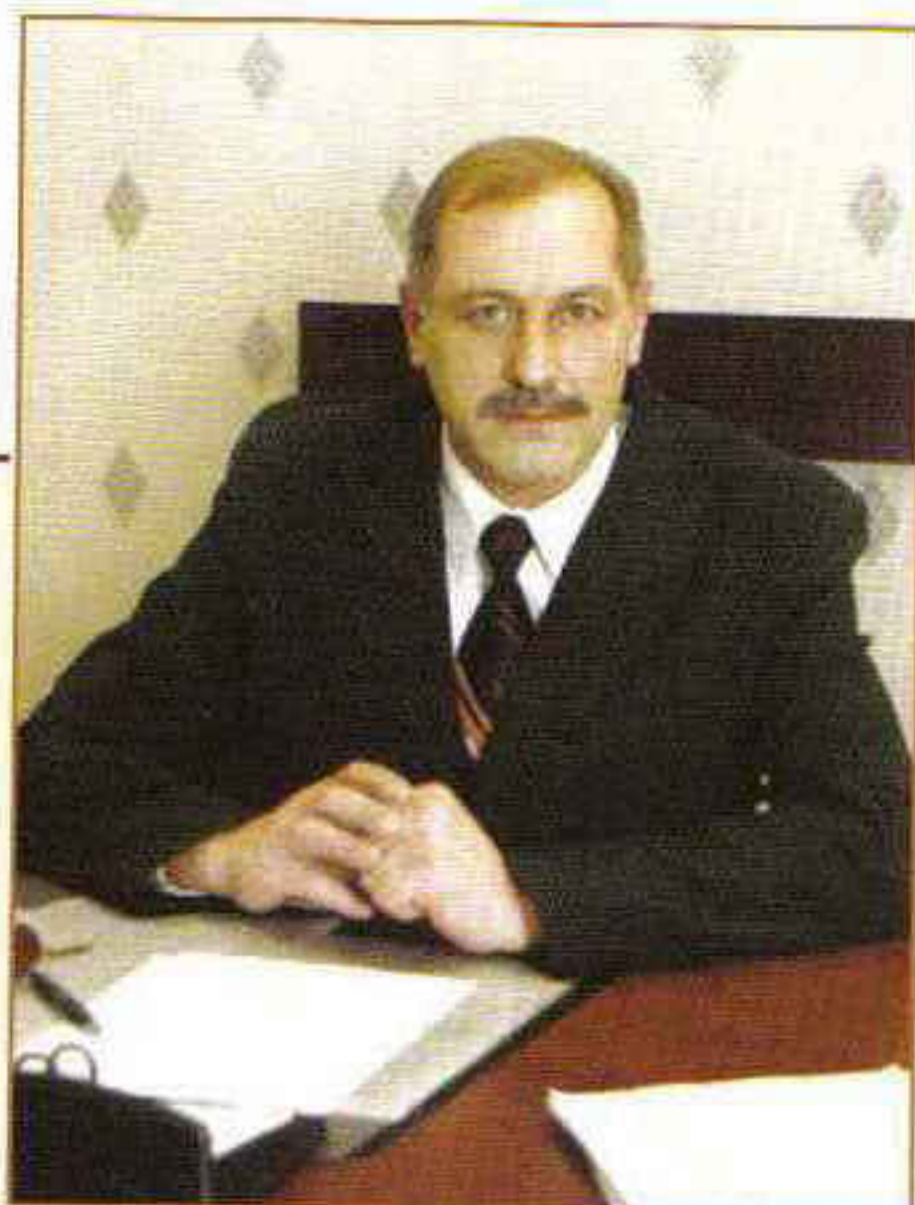
Электромеханическая служба гордится своими ветеранами, которые со дня открытия Минского метрополитена вносят весомый вклад в работу службы. Это мастер Наркевич С.И., машинисты эскалаторов - Станилевич Н.И., Почиковский В.А., Тростянка А.И., Ярук М.М., электромеханик Серегин Е.М., начальник лаборатории Высоцкий В.Н., инженер Матвиенко М.Е., экономист Лашкевич Т.П.





## Ремонтно-монтажная служба

**Начальник ремонтно-монтажной службы  
Карницкий Вацлав Валерьянович**



Ремонтно-монтажная служба была сформирована в 1984 г. для выполнения хозяйственных работ по структурным подразделениям метрополитена и осуществления грузоперевозок с использованием автотранспорта, автотракторной техники, моторно-рельсового транспорта. Первым начальником службы был назначен Гринченко А.А., в настоящее время ею руководит Карницкий В.В.

На сегодняшний день ремонтно-монтажная служба имеет в своем составе следующие структурные подразделения:

- автоучасток;
- мотоучасток;
- механические мастерские;
- участок по испытанию лестниц, предохранительных поясов и абразивных кругов;

- участок по покраске подвижного состава метрополитена.

Основными функциями службы являются:

- своевременное обеспечение структурных подразделений метрополитена транспортом;
- изготовление и ремонт металлических конструкций, изделий из древесины, некоторых видов полимерных материалов и металлопластика;
- ремонт инвентаря и оборудования;
- выполнение работ по покраске подвижного состава метрополитена;
- выполнение работ по испытанию лестниц, предохранительных поясов и абразивных кругов на механическую прочность;
- техническое обслуживание и организация всех видов ремонта оборудования, автотракторной техники, моторно-рельсового транспорта и прицепных единиц.

С каждым годом увеличивается протяженность линий и количество станций метрополитена, что приводит к увеличению объема работ по многим производственным процессам, а также росту пассажиро- и грузоперевозок. В связи с этим требуется постоянное совершенствование и модернизация оборудования, техники, транспорта,

методов работы, а также внедрение новых технических решений, повышение уровня технической оснащенности.

На сегодняшний день в ремонтно-монтажной службе расширена ремонтно-парковочная зона автоучастка:

- организована линия по измерению тормозных усилий легковых и грузовых автомобилей, автобусов, автопоездов;
- проведена модернизация участка по монтажу и демонтажу шин легковых и грузовых автомобилей;
- внедрена балансировочная машина для балансировки колес легковых автомобилей, микроавтобусов и грузовых автомобилей малой грузоподъемности;
- освоены новые методы и внедрено новое оборудование по проведению качественного ремонта техники.

За последние годы проведена огромная работа по организации участка по капитальному ремонту моторно-рельсового транспорта и прицепных единиц в мотодепо, тщательно подобран штат работников, закуплено современное оборудование. В полном объеме освоен капитальный ремонт автодрезины грузовой АГМу и мотовоза МК 2/15. Активно ведутся работы по освоению капитального ремон-







та других видов моторно-рельсового транспорта, эксплуатируемого на линиях Минского метрополитена.

В покрасочном участке механических мастерских внедрен метод окрашивания вагонов, который позволяет избежать распыления краски, улучшить качество проводимых работ и увеличить производительность.

Активно действует участок по испытанию переносных лестниц, монтажных поясов и абразивных кругов, результат работы которого сводится к минимизации нарушений правил, норм и требований техники безопасности.

Ведется модернизация металлорежущего, металлообрабатывающего и деревообрабатывающего оборудования. Специалистами ремонтно-монтажной службы освоены новые методы производственных процессов, использующих новые технические решения и современное оборудование. Постоянно расширяется ассортимент производимой продукции: это и гардеробные шкафы, и стеллажи, двери (в том числе и решетчатые), верстаки, металлические шкафы, ящики и ограждения, нестандартные конструкции из металла и прочих материалов.

На сегодняшний день штат ремонтно-монтажной службы составляет 125 человек, среди которых по праву стоит отметить тех, кто с момента основания службы вносит свой весомый вклад в развитие метрополитена в целом. Это инженер-технолог Божок М.В., машинист моторно-рельсового транспорта Ралло А.Л., водители - Отчик А.В., Ранчковский В.Э., Книга А.В., Ануфриев А.Н., помощник машиниста моторно-рельсового транспорта Стесик Ю.Э., слесарь механо-сборочных работ Рубан М.А., кладовщик-диспетчер Гарбуз Е.А.





## Первичная профсоюзная организация метрополитена



Первичная профсоюзная организация КУП «Минский метрополитен», входящая в отраслевой «Профсоюз железнодорожников и транспортных строителей» («ДОРПРОФСОЖ») была создана и зарегистрирована как юридическое лицо в 1984 г.

Руководящий орган профсоюзной организации - профсоюзный комитет. Первым его руководителем был Попов В. И. В настоящее время - Коломыцев В.Ф.

Профсоюзная организация метрополитена насчитывает более 3,6 тысяч членов профсоюза, что составляет 99% списочной численности работников.

Во всех службах и управлении метрополитена созданы цеховые организации (всего 9), которые возглавляют председатели цеховых комитетов. В каждой цеховой организации созданы профсоюзные группы. Всего таких групп 115. Руководят профсоюзными группами профгруппорги.

Профсоюз метрополитена - одна из главных ключевых структур, объединяющая работников пред-

приятия и защищающая социально-экономические, трудовые и профессиональные права и гарантии своих членов профсоюза. Сфера деятельности профсоюза оговорена Законом о профсоюзах, Уставом профсоюза, коллективным договором и другими нормативными правовыми документами.

Профсоюзный комитет метрополитена, цеховые комитеты свои задачи по защите прав и интересов членов профсоюза решают совместно с руководством метрополитена и служб на принципах социального партнерства через коллективный договор метрополитена, где предусмотрены дополнительные льготы и гарантии к действующему трудовому законодательству по таким основным вопросам как оплата труда, охрана труда, жилищно-бытовые вопросы, медицинское обслуживание, оздоровление и санаторно-курортное лечение, культурно-массовые и спортивные мероприятия.

Профсоюзный комитет через свои комиссии осуществляет обще-

ственный контроль за соблюдением трудового законодательства, в том числе и по охране труда.

Особое внимание профком уделяет созданию на рабочих местах здоровых и безопасных условий труда, оздоровлению и санаторно-курортному лечению работников и членов их семей. Совместно с администрацией профком проводит культурно-массовую, спортивную и физкультурно-оздоровительную работу, организацию отдыха и досуга работников метрополитена и членов их семей.

Большое внимание уделяется ветеранам труда. Это ежегодные встречи, поздравления, оказание материальной помощи.

Такой подход в деятельности профсоюза и дает тот результат, который мы сегодня имеем. Это стабильно работающее предприятие, своевременная выплата заработной платы, выполнение социальных программ, которые принимаются в рамках коллективного договора и, как следствие, поддержание здорового морально-психологического климата в трудовых коллективах.





Значительное внимание уделяется также развитию массовой физической культуры и спорта, пропаганде здорового образа жизни. Для желающих заниматься спортом имеются тренажерные залы, спортивные площадки, бильярдные столы, столы для игры в настольный теннис, арендуемые спортивные залы.

В соответствии с календарным планом круглогодичной спартакиады проводятся соревнования, спартакиады, турниры по различным видам спорта на личное и командное первенство среди подразделений метрополитена, города, района и Минсктранса. Команды от метрополитена участвуют в летних спартакиадах метрополитенов России и стран Содружества, где по отдельным видам соревнований занимают призовые места.

Администрацией и профкомом постоянно выделяются средства на

совершенствование спортивной базы, приобретение спортивного инвентаря и спортивной формы, премирование победителей соревнований.

В рамках решения жилищно-бытовых проблем работников метрополитена, открыло свои двери в 1988 году общежитие. Здесь проживают люди разных возрастов, разного жизненного опыта.

Для детей, а их в общежитии более 100 человек, созданы все условия для занятий, развития и отдыха. Работают кружки английского языка, изобразительного искусства, соломоплетения, «Умелые руки». Есть спортивная комната и игровая комната для самых маленьких. Занятия в кружках проводят специалисты центра творчества детей и молодежи «Эврика» - профессионалы высокого уровня.

Дети старшего возраста и их родители имеют возможность

пользоваться спортивной комнатой, оснащенной тренажерами, поиграть в настольный теннис.

Как дети, так и их родители принимают активное участие в конкурсах рисунков, поделок, а также в культурно-массовых мероприятиях, которые проводятся в актовом зале общежития. В гости к ним приходят Дед Мороз со Снегурочкой и персонажами детских сказок, здесь проводят Масленицу и День матери, вечера отдыха и награждения за лучшую кухню и лучший этаж.

В общежитии чисто и уютно, а хозяйки создают уют не только в своей комнате, но и на кухне, которой пользуются.

Сегодня общежитие метрополитена по праву считается самым лучшим в КУП «Минсктранс», а во Фрунзенском районе, где расположено территориально, уже который год занимает первое место.





## Отдел кадров



В метрополитене разработана и осуществляется единая кадровая политика. Она представляет собой деятельность по созданию целостной системы формирования и рационального использования кадров. Эта деятельность ориентирована на эффективное решение актуальных производственных, экономических и социальных задач. В реализации данных задач в подразделениях метрополитена важнейшую роль играет кадровая служба, которая начала свою деятельность вместе с организацией всех служб и отделов. Традиционно такая служба именуется отделом кадров.

Первым руководителем был Масленников Д.Т., в настоящее время - Сорокин А.М.

Основными функциями отдела кадров являются:

- участие в подготовке материалов, определяющих кадровую политику, осуществление ее;
- определение перспективной и текущей потребности в работниках, источников привлечения их в организацию;
- изучение имеющегося состава работников, планирование профессионально-должностного продвижения;
- организация проведения аттестации руководителей и специалистов;
- формирование кадрового резерва для выдвижения на руководящие должности;
- принятие мер по укреплению трудовой дисциплины;
- контроль за соблюдением работ-

никами правил внутреннего трудового распорядка;

- оформление приема, перемещения, переводов и увольнения работников в соответствии с требованиями законодательства;
- изучение причин текучести кадров, состояния трудовой дисциплины;
- подготовка необходимых документов для назначения пенсий, пособий работникам и их семьям и выполнение ряда других функций.

Подбор, подготовка, постоянная, целенаправленная работа с кадрами является гарантом для успешной работы метрополитена на протяжении всего периода его эксплуатации. В отделе работают добросовестные и ответственные специалисты, некоторые из них работают в метрополитене со дня его открытия.



## Отдел бухгалтерского учета и финансов



Отдел бухгалтерского учета и финансов создан в 1983 году для организации финансовой деятельности метрополитена.

Отдел в разное время возглавляли: Ковальчук Л.А. (1983 – 1985 гг.), Могилевчик В.Е. (1986 – 1993 гг.), Яценко Л.Е. (1993 – 1995 гг.), Коледа Л.М. (1995 – 1996 гг.), Лопух Е.С. (1996 – 2007 гг.) и с 2007 г. по настоящее время - Мороз В.М.

Основными задачами отдела бухгалтерского учета и финансов являются:

- организация бухгалтерского учета финансово-хозяйственной деятельности предприятия;
- контроль экономного использования материальных, трудовых и финансовых ресурсов, сохранности имущества предприятия;
- формирование учетной политики в соответствии с законодательством о бухгалтерском учете, исходя из особенностей деятельности предприятия;
- организация достоверного учета денежных средств, имущества и готовой продукции предприятия, фондов, резервов, затрат на производство и реализацию продукции, кредитных и расчетных операций;
- осуществление оперативного контроля рационального использования производственных ресурсов, соблюдение смет и нормативов;
- организация рационального документооборота;
- обеспечение законности, своевременности и правильности оформления документов;
- составление бухгалтерской отчетности и представление ее в установленные сроки соответствующим органам;
- разработка и осуществление мероприятий, направленных на укрепление финансовой дисциплины;
- осуществление расчетов по заработной плате;
- правильное исчисление и перечисление налогов и сборов, ресурсных платежей и внебюджетных сборов, страховых взносов по государственному социальному и иному страхованию;
- разработка и внедрение рациональных форм и методов обработки учетной информации и ведения аналитического и синтетического учета.

Заслуженным уважением в коллективе пользуются заместитель главного бухгалтера Лопух Е.С., начальник сектора по учету доходов и основных средств Бондарь Ю.Л., начальник сектора учета ТМЦ Бадытчик З.С., экономист Лягушевич Н.Н., бухгалтер Тилькич Р.С.



## Планово-экономический отдел



Отдел образован с открытия метрополитена – в 1984 году. С октября 1986 г. по февраль 2000 г. существовал объединенный отдел – плановый, труда и заработной платы. С 1 марта 2000 г. произошло разделение объединенного отдела на два самостоятельных структурных подразделения предприятия: планово-экономический отдел и отдел труда и заработной платы. Планово-экономический отдел подчиняется непосредственно заместителю начальника метрополитена по экономике.

В разные годы отдел возглавляли: Ковальчук Антон Петрович, Савчук Раиса Ивановна, Жарская Ирина Ивановна. С июня 2003 г. и по настоящее время руководителем отдела является Мартинкевич Виктор Михайлович.

Основными функциями отдела являются:

- экономическое планирование и прогнозирование деятельности метрополитена;
- составление, разработка и подготовка к утверждению проектов бизнес-плана развития метрополитена, перспективных и текущих среднесрочных и долгосрочных комплексных планов экономической деятельности предприятия, согласование и увязка их разделов;
- организация и руководство расчетом калькуляций цен и тарифов на работы (услуги), оказываемые подразделениями метрополитена в соответствии с действующими нормативными правовыми актами, контроль над своевременным внесением в них текущих изменений;
- организация работы по заключению договоров на сдачу в аренду

(передачу в безвозмездное пользование) площадей метрополитена и расчету арендной платы;

- осуществление контроля над ходом выполнения показателей производственной программы метрополитена;
- комплексный анализ всех видов деятельности предприятия.

Состав планово-экономического отдела: начальник отдела Мартинкевич Виктор Михайлович, заместитель начальника отдела Антилевская Ирина Михайловна, экономист 1-ой категории Гайдамака Елена Валентиновна, экономист 1-ой категории Конопская Елена Антоновна, экономист 2-ой категории Короткова Татьяна Михайловна, экономист 1-ой категории Мельникова Ирина Геннадьевна.



## Отдел труда и заработной платы



Отдел труда и заработной платы координирует работу всех структурных подразделений метрополитена в вопросах организации, нормирования труда и его оплаты.

С 2002 года по настоящее время отдел возглавляет Хаткевич О.Т., заместителем начальника отдела является Сырокваш Т.П.

В состав отдела входят: ведущий экономист Зуева Е.П., экономист 1-ой категории Шпак Г.П., инженер по организации и нормированию труда 1-ой категории Большакова И.В.

Отдел труда и заработной платы непосредственно подчиняется за-

местителю начальника метрополитена по экономике.

Основными задачами отдела труда и заработной платы являются:

- проведение работы по совершенствованию организации и нормирования труда, форм и систем заработной платы, материального стимулирования работников, повышение мотивации труда и его эффективности;

- организация разработки планов по труду, проектов штатных расписаний метрополитена и его структурных подразделений, положений о премировании работ-

ников, положений о выплате стимулирующих и компенсирующих доплат и надбавок в соответствии со спецификой работы на метрополитене, проекта коллективного договора, баланса рабочего времени, типовых графиков работы и других документов;

- контроль над соблюдением на метрополитене трудового законодательства Республики Беларусь, постановлений правительства и других нормативных правовых актов по вопросам организации и оплаты труда.



## Технический отдел



Технический отдел управления метрополитена создан в 1984 г. для координации работы технических служб и подразделений метрополитена по основным направлениям их деятельности.

Отдел в разное время возглавляли: Черников Ю.М. (1984 – 1986 гг.), Садовский В.Я. (1987 – 1995 гг.) и с декабря 1995 г. по настоящее время – Ковальский В.Н.

Основными задачами технического отдела являются:

- организация внедрения новой техники, прогрессивной технологии и передовых методов труда;
- разработка и проведение в жизнь инженерно-технических мероприятий, направленных на выполнение и перевыполнение установленных метрополитену плановых заданий по основным видам деятельности;
- наиболее полное использование технических средств метрополитена и комплексное их развитие;

- изыскание и использование резервов производства для дальнейшего увеличения перевозок, сокращение затрат и ускорение темпов роста производительности труда;
- разработка и внедрение в производственный процесс метрополитена достижений науки и техники, механизации и автоматизации;
- совершенствование технологии обслуживания и ремонта;
- эффективное использование подвижного состава, эскалаторов, механизмов, оборудования и производственных площадей на основе использования опыта метрополитенов СНГ, передовых предприятий и новаторов производства;
- организация на метрополитене научно-технической информации, рационализаторской и изобретательской работы;
- организация связей в области научно-технического прогресса и

творческого содружества с научно-исследовательскими организациями, высшими учебными заведениями, другими метрополитенами зарубежных стран;

- контроль за соблюдением норм природоохранного законодательства;
- осуществление ведомственного энергетического контроля на объектах метрополитена;
- планирование и контроль ремонта технических средств метрополитена, их модернизации и технического перевооружения, учет и отчетность;
- организация производственного контроля за соблюдением требований промышленной безопасности на опасных производственных объектах метрополитена.

Заслуженным уважением в коллективе отдела пользуются его ветераны, работающие в метрополитене с начала его создания – ведущий инженер Тетерина Я.С. и инженер Сакардин Е.Я.



## Отдел охраны труда



Сектор, а затем отдел охраны труда был создан в 1992 г. Его возглавляли: до 1996 г. Смородов А.С., с 1996 г. по декабрь 1999 г. Круглов О.А. и с декабря 1999 г. по настоящее время - Лопато Н.И.

Отдел охраны труда осуществляет организацию работы по созданию здоровых и безопасных условий труда. Работа проводится совместно со службами и другими отделами метрополитена.

Основными задачами отдела охраны труда являются:

- координация деятельности под-

разделений метрополитена по обеспечению здоровых и безопасных условий труда;

- совершенствование системы управления охраной труда;

- внедрение передового опыта и научных разработок по безопасности и гигиене труда, пропаганда охраны труда;

- информирование и консультирование работников метрополитена по вопросам охраны труда;

- осуществление контроля по охране труда за обеспечением

требований безопасности и гигиены труда, за соблюдением законодательства о труде и охране труда, за выполнением (соблюдением) локальных нормативных актов по вопросам охраны труда.

В коллективе отдела трудятся высококвалифицированные инженеры по охране труда. Это Соколовская И.Н., Цветкова Т.Н., Кашко Г.С., которые пользуются заслуженным авторитетом со стороны коллектива метрополитена.



## Отдел материально-технического снабжения



Отдел материально-технического снабжения в структуре метрополитена образован в 1984 г. С момента основания и по сегодняшний день его руководителем является Гришай Н.Н.

Главными задачами отдела являются:

- обеспечение структурных подразделений метрополитена всеми видами товарно-материальных ресурсов для ремонтно-эксплуатационной деятельности, реконструкции и модернизации;
- внедрение новой техники.

Спектр и ассортимент поставляемой для указанных целей продукции на сегодняшний день превышает 10 тысяч наименований, которые включают в себя:

- запасные части и электрооборудование для подвижного состава и эскалаторов;
- кабельно-проводниковая и лакокрасочная продукция;
- прокат черных и цветных металлов;
- метизы;
- изделия электронной техники;
- материалы верхнего строения пути и контактного рельса;
- горюче-смазочные материалы;
- светотехнические и электротехнические изделия;
- слесарно-монтажный режущий инструмент;
- электроинструмент;
- большой перечень химических материалов;
- продукция текстильной, бумаж-

ной и пищевой промышленности;

- средства индивидуальной защиты, спецобувь и спецодежда.

Партнерами отдела являются около 100 производителей Республики Беларусь, а также многочисленные поставщики стран СНГ.

В настоящее время наряду с молодыми членами коллектива трудятся и люди, чей стаж работы в метрополитене составляет около и более 25 лет. Это начальник отдела Гришай Н.Н., ведущий инженер Целищева Н.Д., инженер 1-ой категории Пехтерева Э.М., экономисты 1-ой категории - Ломако В.А. и Живица Ж.Г., начальник Главного материального склада Судзиловский А.В., машинист крана Мяченкова Т.И.



## Общий отдел



Отдел создан в 1984 г. Руководили отделом: Сюзюмский А.П. (1984-1986 гг.), Нижник Н.Я. (1986-1987 гг.), Гончаров А.С. (1987-2000 гг.). С 2000 г. отдел возглавил Шереметьев В.А.

В своём составе отдел имеет: множительный участок, хозяйственную группу, машинописное

бюро, столярную группу, КПП инженерного корпуса. Задачами отдела являются:

- обеспечение работников управления канцелярскими и хозяйственными товарами;
- содержание в надлежащем состоянии помещений инженерного корпуса, кабинетной мебели,

прилегающей и закреплённой территорий;

- выполнение копировальных, множительных и машинописных работ;
- обеспечение пропускного режима в инженерный корпус.

Коллектив отдела состоит из 29 человек. Из них 23 - женщины.





## Отдел автоматизированных систем управления и новой техники



Отдел образован 30.09.1997 г. для обеспечения работ по техническому сопровождению и развитию автоматизированных систем управления (АСУ) Минского метрополитена. Возглавляет отдел со дня его образования Кондратеня Г.Н.

В составе отдела три сектора:

- сектор технического обслуживания средств вычислительной техники;

- сектор сопровождения разработки и внедрения новых технических и программных средств АСУ;

- сектор сопровождения программного обеспечения АСУ.

Отдел обеспечивает сопровождение разработки, внедрения и эксплуатации следующих АСУ метрополитена:

- автоматизированной системы контроля оплаты проезда;

- АСУ предприятия на базе "1С. Предприятие 8.0";

- комплексной автоматизированной системы диспетчерского управления метрополитена;

- системы видеорегистрации событий на объектах метрополитена;

- автоматизированной системы записи служебных переговоров;

- АСУ контроля доступа на объекты метрополитена;

- автоматизированной системы оповещения;

- ряда других технологических и офисных автоматизированных рабочих мест на базе средств вычислительной техники.

Коллектив отдела - 17 человек. Заслуженным авторитетом пользуются высококвалифицированные специалисты: заместитель начальника отдела Шуляк Л.Н., ведущий инженер-программист Шикуть И.А., начальник сектора Тарасевич Е.А., инженеры-системотехники 1-ой категории - Куралович А.С. и Сташко С.А.





## Рекламно-информационный отдел



Рекламно-информационный отдел является структурным подразделением КУП «Минский метрополитен».

Отдел образован в 1991 году. Первым начальником отдела был Ларионов Ф.М. (1991 – 2005 гг.). С 2005 г. отдел возглавляет Бондарь В.В.

Основными задачами рекламно-информационного отдела являются:

- организация, планирование и координация работ по обеспечению рекламно-информационной деятельности в КУП «Минский метрополитен»;
- выполнение работ на основе применения современных технологий и совершенствования организации труда;
- заключение договоров на оказание услуг по размещению рекламных конструкций сторонних организаций;
- контроль качества выполнения всех работ по размещению рекламной продукции.

На рекламно-информационный отдел возлагаются следующие функции:

- руководство, планирование и координация работ по размещению рекламной продукции на территории станций (вестибюлей) и в подземных переходах метрополитена;
- размещение рекламоносителей, гармонично вписывающихся в архитектурный облик метрополитена, в оптимальных местах, исходя из направленности рекламы и аудитории, к которой она обращена;
- редакция рекламного текста с целью повышения эффективности обращения к аудитории, а также исключения рекламы, нарушающей Закон Республики Беларусь «О рекламе»;
- сотрудничество с рекламными агентствами с целью проведения маркетинговых исследований и

привлечения новых рекламодателей с современными и энергосберегающими рекламными конструкциями;

- организация работы с заказчиками в вопросах согласования и подписания договоров, повышения интереса к размещению рекламы в метрополитене, грамотного использования в рекламном обращении белорусского языка.

На территории Минского метрополитена размещены рекламные конструкции в количестве более 800 единиц, в число которых входят плазменные мониторы - 34 ед., видеопроекторы - 19 ед., динамические дисплеи - 60 ед., рекламные стенды - 466 ед., лайт-боксы - 98 ед., стикеры - 132 ед.

Штатная численность отдела - семь человек.





## Отдел пожарной профилактики



Отдел создан одновременно со всеми службами метрополитена в 1984 году. Возглавляли отдел в разное время: Салато М.Н., Савицкий И.В. В настоящее время им руководит Гурин А.П.

В коллективе работает 24 человека: заместитель начальника, два старших инструктора по противопожарной профилактике на подвижном составе, семь инструкторов по противопожарной профилактике, десять оперативных дежурных и трое пожарных.

В положении об отделе определены следующие задачи:

- проведение работы, направленной на обеспечение пожарной безопасности на объектах метрополитена;

- предупреждение нарушений противопожарного режима на территории метрополитена;

- организация системы контроля за соблюдением стандартов, норм, правил и инструкций по пожарной безопасности, приказов и распоряжений начальника КУП «Минский метрополитен».

Работа отдела построена таким образом, что любой человек, поступающий на работу, проходит противопожарный инструктаж.

Для убедительности и важности соблюдения противопожарных норм в отделе разработаны конспекты, тесты, имеются фильмы, демонстрирующие реальные пожары.

В тесном сотрудничестве с работниками отдела строят свою

работу ревизоры по безопасности движения поездов Солодуха Г.И. и Салей А.П.

Пожар в закрытом пространстве, каким является метрополитен, может создать серьезные проблемы для большого количества людей. В связи с этим сотрудники отдела стремятся работать на опережение негативных событий, нацеливая на это всех работников метрополитена через инструктажи, беседы, если необходимо, то применяют и депремирование провинившихся.

Поддержание каждого объекта метрополитена и подвижного состава в пожаробезопасном состоянии – главная цель для работников отдела.





## Отдел внутренних дел по охране Минского метрополитена



Отдел внутренних дел по охране Минского метрополитена создан на основании приказа МВД БССР от 10.02.1984г. №012 в целях «охраны порядка на станциях и электропоездах Минского метрополитена». Этим же приказом утверждён штат ОВД, всего 53 че-

ловека. Первым начальником отдела являлся полковник милиции Сауткин И.И. Сегодня его возглавляет майор милиции Радевич В.В.

В настоящее время штатная численность отдела внутренних дел по охране Минского метрополитена составляет более 350 сотруд-

ников. Их профессионализм находится на очень высоком уровне.

Основной задачей, стоящей перед сотрудниками отдела, является обеспечение охраны общественного порядка и безопасности пассажироперевозок.





СТАНЦИЯ "ИНСТИТУТ КУЛЬТУРЫ"







**Архитекторы:**

В. Ивличев, Е. Леонович,  
В. Очайкин, К. Энштейн

**Художники:**

В. Чайка,  
С. Котович



1984





## СТАНЦИЯ "ПЛОЩАДЬ ЛЕНИНА"





**Архитекторы:**

В. Бартошевич,  
Ю. Градов,  
Л. Левин,  
С. Тылевич

**Скульптор:**

А. Аникейчик

**Художник:**

В. Мигаль

# 1984





## СТАНЦИЯ "ОКТЯБРЬСКАЯ"







**Архитекторы:**  
В. Бартошевич,  
Ю. Градов,  
Л. Левин,  
С. Тылевич

**Скульптор:**  
А. Аникейчик

**Художник:**  
В. Мигаль

1984

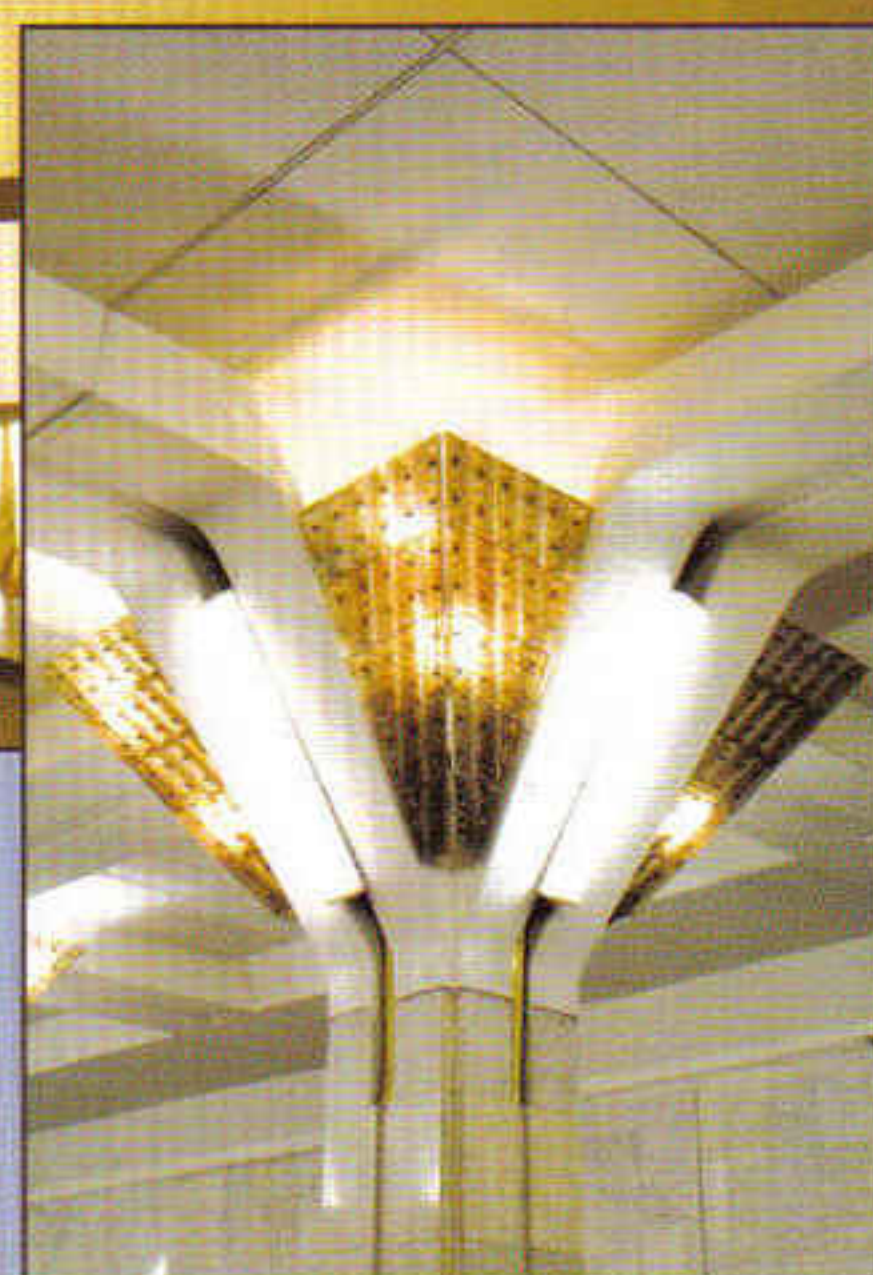




## СТАНЦИЯ "ПЛОЩАДЬ ПОБЕДЫ"







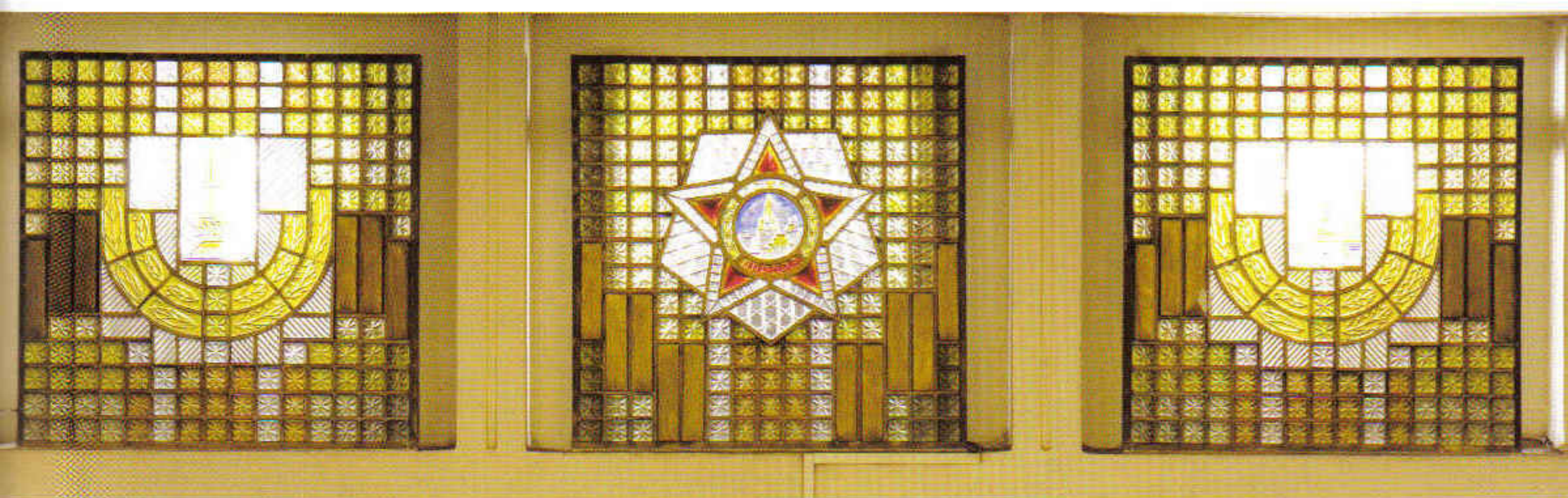
**Архитекторы:**

В. Вязгин,  
Б. Ларченко,  
Б. Школьников

**Художники:**

А. В. Довгало,  
В. Стельмашонок

1984





## СТАНЦИЯ "ЯКУБА КОЛАСА"







### Архитекторы:

А. Зензин,  
М. Пирогов,  
при участии К. Филипповича

### Художники:

Ю. Богушевич, Г. Жарин,  
В. Чурило, Л. Толбузин



# 1984





## СТАНЦИЯ "АКАДЕМИЯ НАУК"







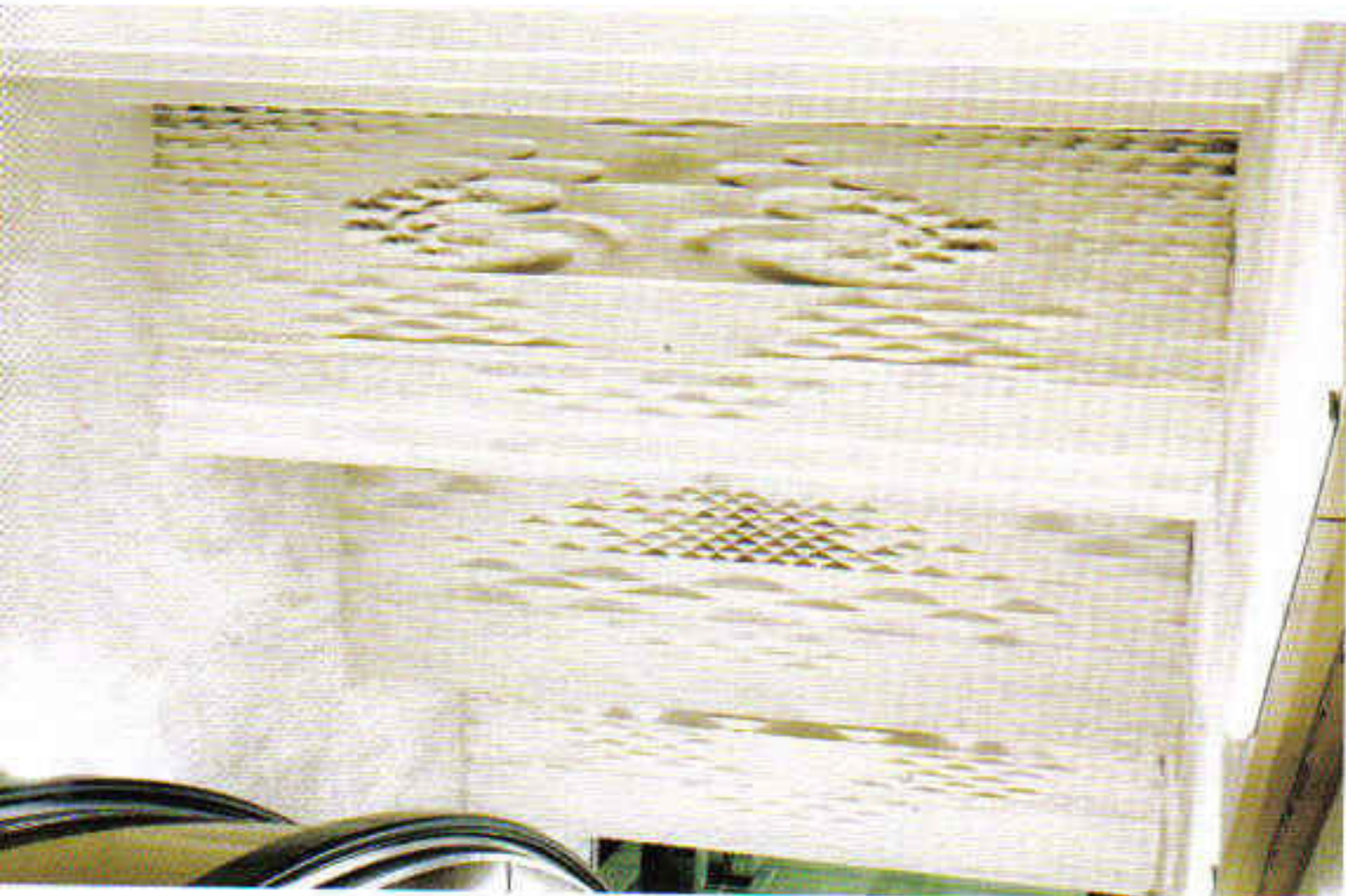
### Архитекторы:

А. Зензин,  
М. Пирогов,  
при участии К. Филипповича

### Художники:

В. Чурило,  
С. Соколов

# 1984

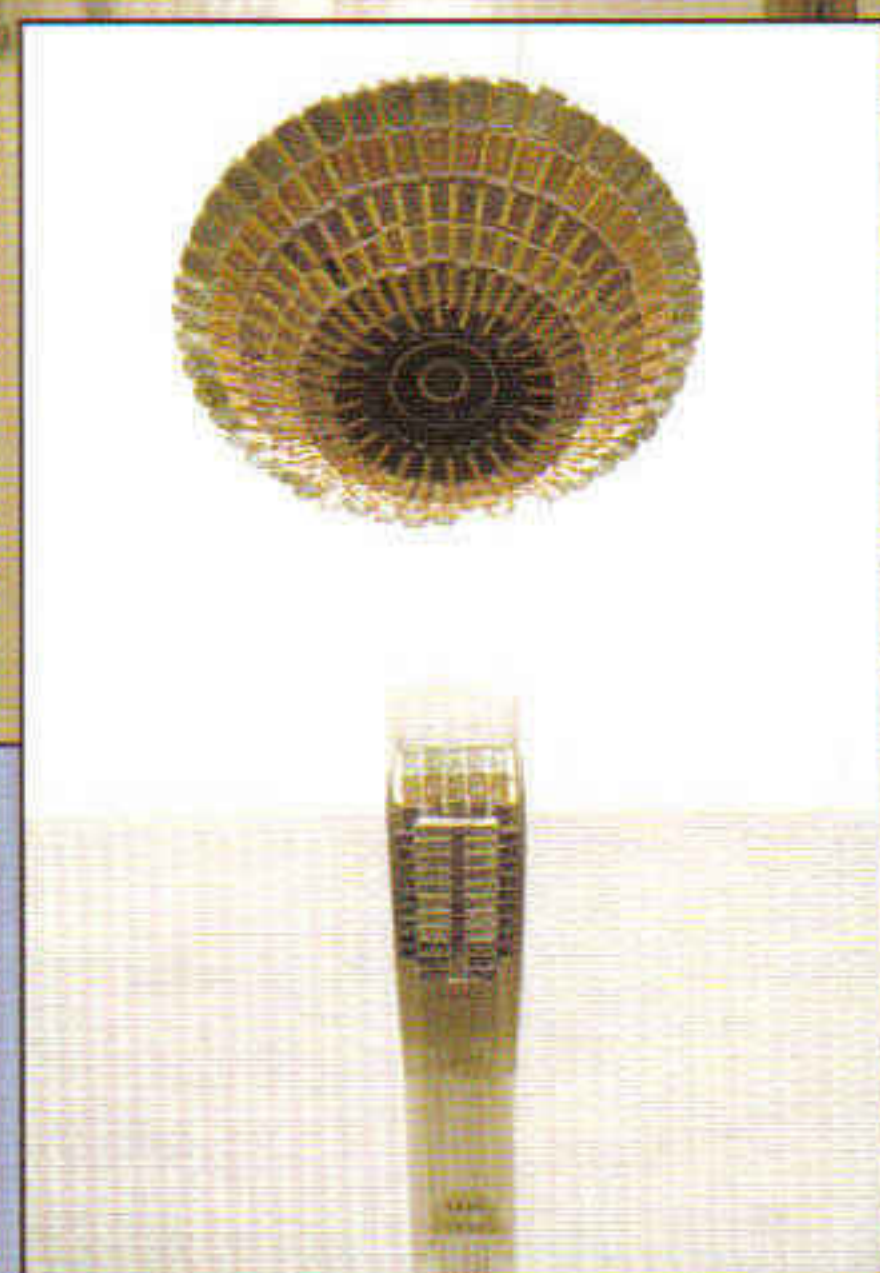




## СТАНЦИЯ "ПАРК ЧЕЛЮСКИНЦЕВ"







**Архитекторы:**

К. Вязгин,  
В. Кривошеев,  
В. Сокол,  
Б. Юртин

**Художник:**

Ю. Индриксон

1984





## СТАНЦИЯ "МОСКОВСКАЯ"







**Архитекторы:**  
Ю. Ивахнишин,  
Л. Кустова,  
Л. Погорелов

**Художники:**  
В. Довгало,  
В. Стельмашонок



1984





## СТАНЦИЯ "ВОСТОК"

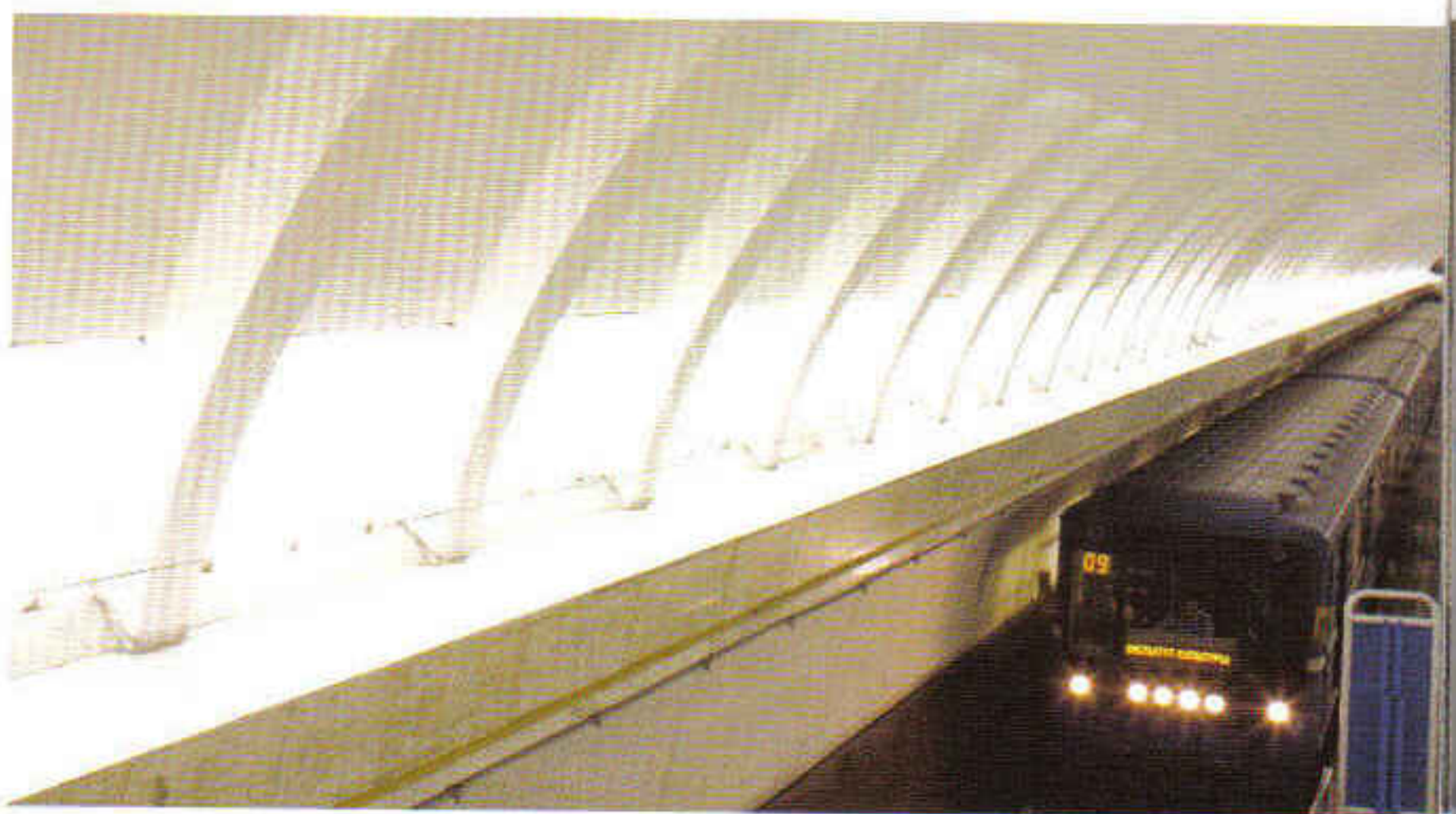






**Архитекторы:**  
Е. Леонович,  
В. Мательский

1986





## СТАНЦИЯ "БОРИСОВСКИЙ ТРАКТ"



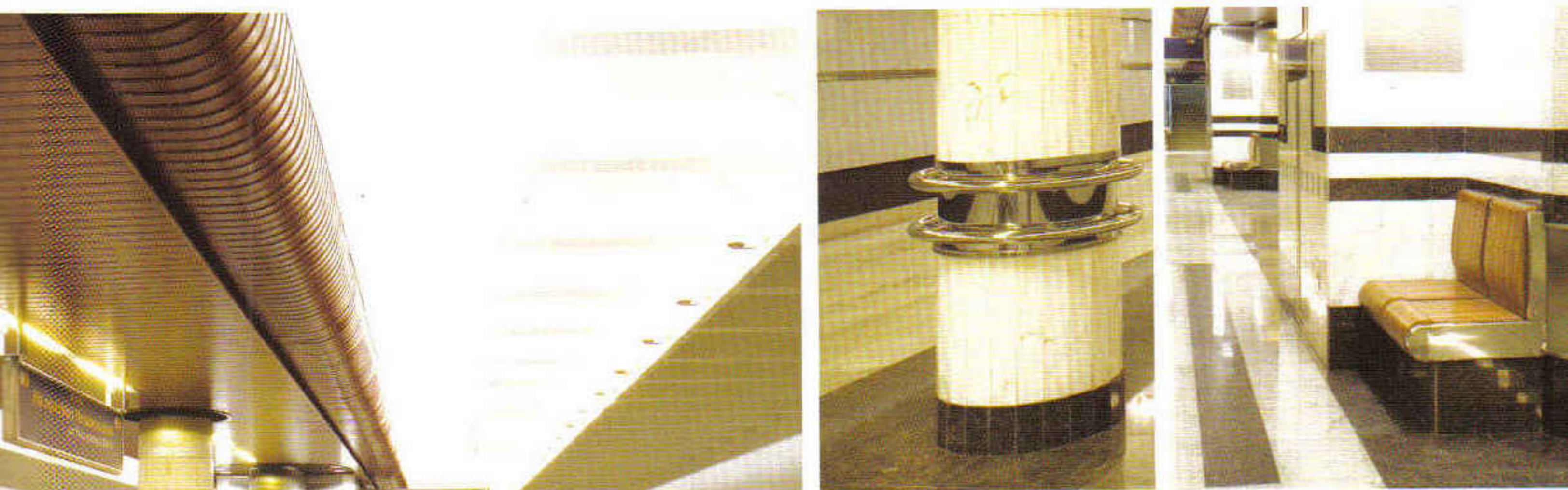




**Архитекторы:**  
В. Телепнев,  
Н. Николаевич,  
при участии О. Телепневой



**2007**





## СТАНЦИЯ "УРУЧЬЕ"







**Архитекторы:**  
В. Телепнев,  
Н. Николаевич,  
при участии О. Телепневой



2007





## СТАНЦИЯ "МОГИЛЕВСКАЯ"







**Архітэктары:**  
В. Тэлепнев,  
Н. Лопато

**Дызайнер:**  
Н. Грибов

**2001**





## СТАНЦИЯ "АВТОЗАВОДСКАЯ"







**Архитекторы:**  
В. Телепнев,  
Н. Лопато,  
В. Шкарупин

**Дизайнер:**  
Н. Грибов

**Художник:**  
В. Чайка

1997





## СТАНЦИЯ "ПАРТИЗАНСКАЯ"







**Архитекторы:**

Р. Кустов,  
О. Вишневский,  
Л. Кустова,  
В. Телепнев

**Благоустройство:**

Б. Юртин

**Художник:**

Н. Грибов

1997





## СТАНЦИЯ "ТРАКТОРНЫЙ ЗАВОД"







**Архітэктары:**  
В. Крамаренко,  
О. Ладкин

**Художнік:**  
В. Скормблевич

1990





## СТАНЦИЯ "ПРОЛЕТАРСКАЯ"







**Архитекторы:**  
Л. Погорелов,  
Л. Кустова,  
О. Вишневская

**Скульптор:**  
Н. Рыженков

1990





## СТАНЦИЯ "ПЕРВОМАЙСКАЯ"







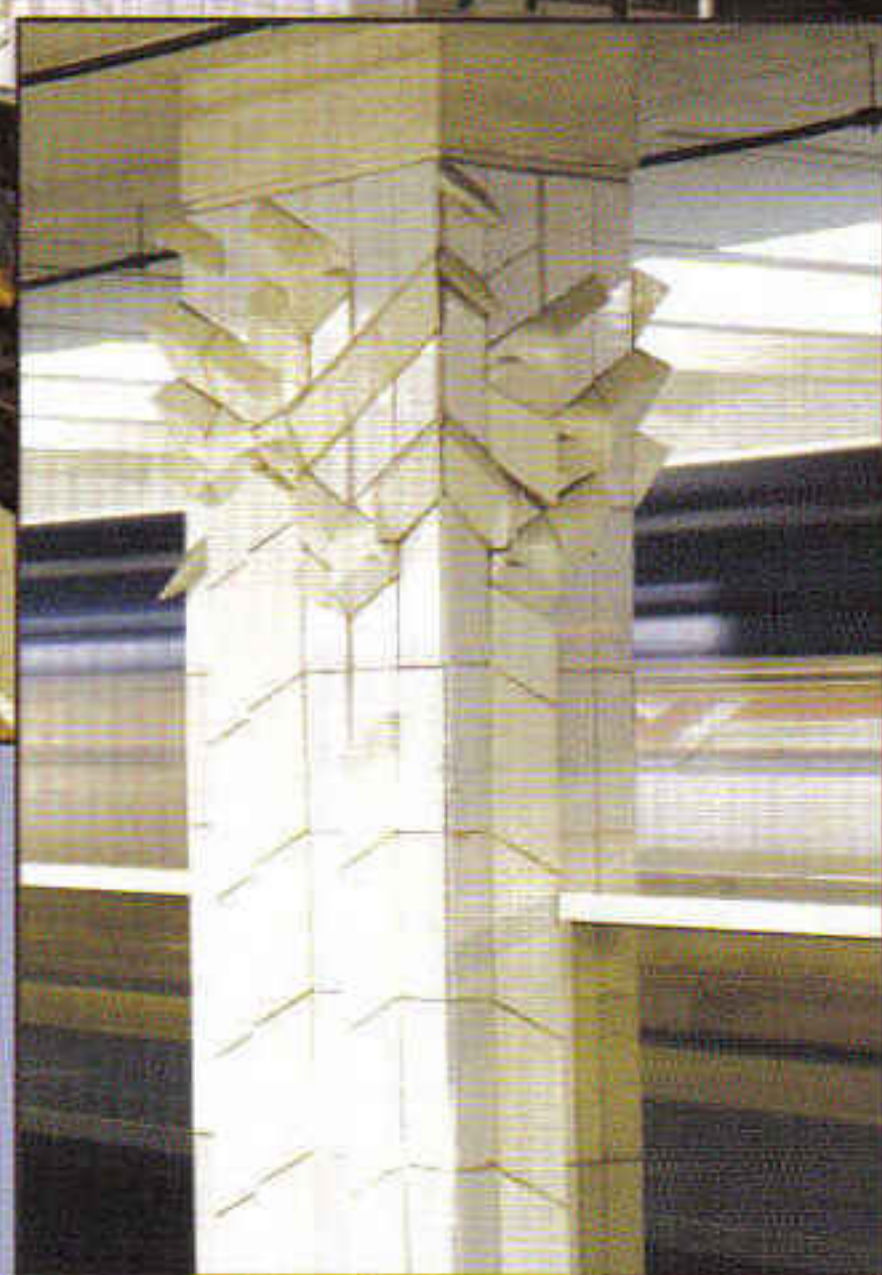
1984 - 2009



**Архитектор:**  
В. Телепнев

**Художник:**  
Ю. Королевич

**Дизайнер:**  
Н. Грибов



# 1990





## СТАНЦИЯ "КУПАЛОВСКАЯ"







**Архитектор:**  
Е. Леонович

**Художник:**  
В. Довгало

1990





## СТАНЦИЯ "НЕМИГА"





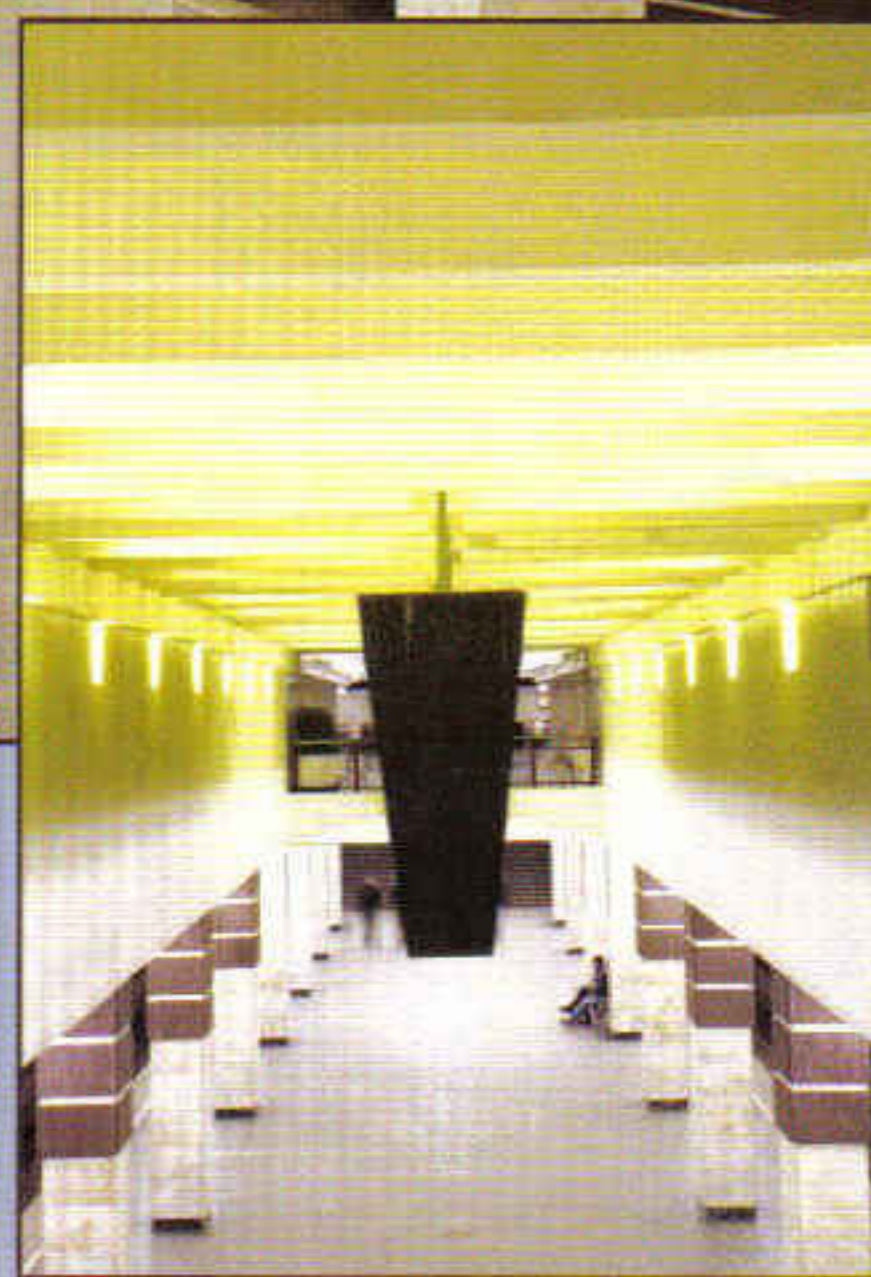


**Архитекторы:**

Л. Левин,  
Ю. Градов

**Скульптор:**

Л. Хоботов



1990





## СТАНЦИЯ "ФРУНЗЕНСКАЯ"







**Архитекторы:**  
Н. Лопато,  
В. Шкарупин,  
В. Телепнев

**Дизайнер:**  
Н. Грибов

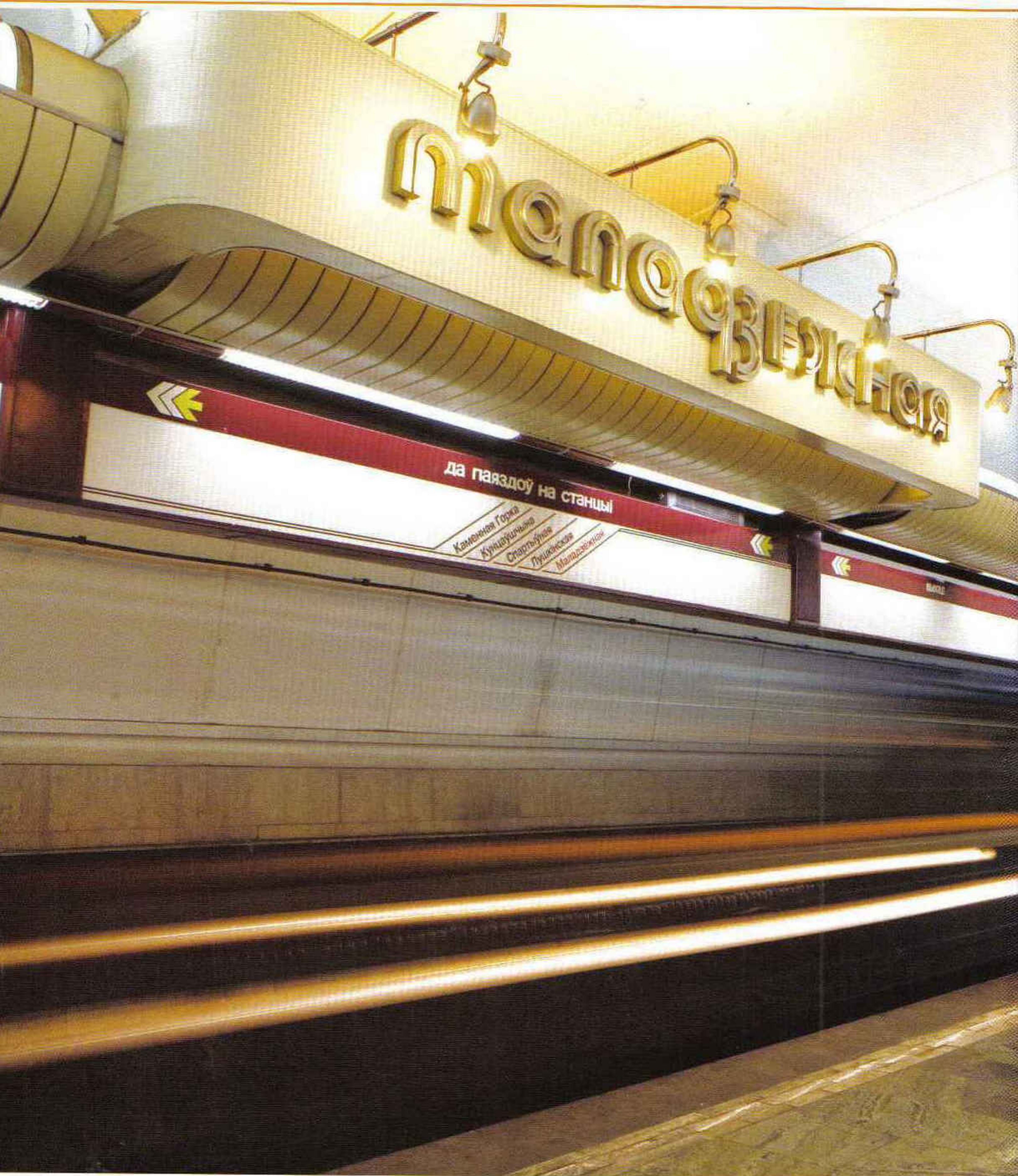
**Скульптор:**  
Л. Зильбер

1990





## СТАНЦИЯ "МОЛОДЕЖНАЯ"







**Архитектор:**  
В. Телепнев

**Художник:**  
В. Воронкевич

**Дизайнер:**  
Н. Грибов

1995





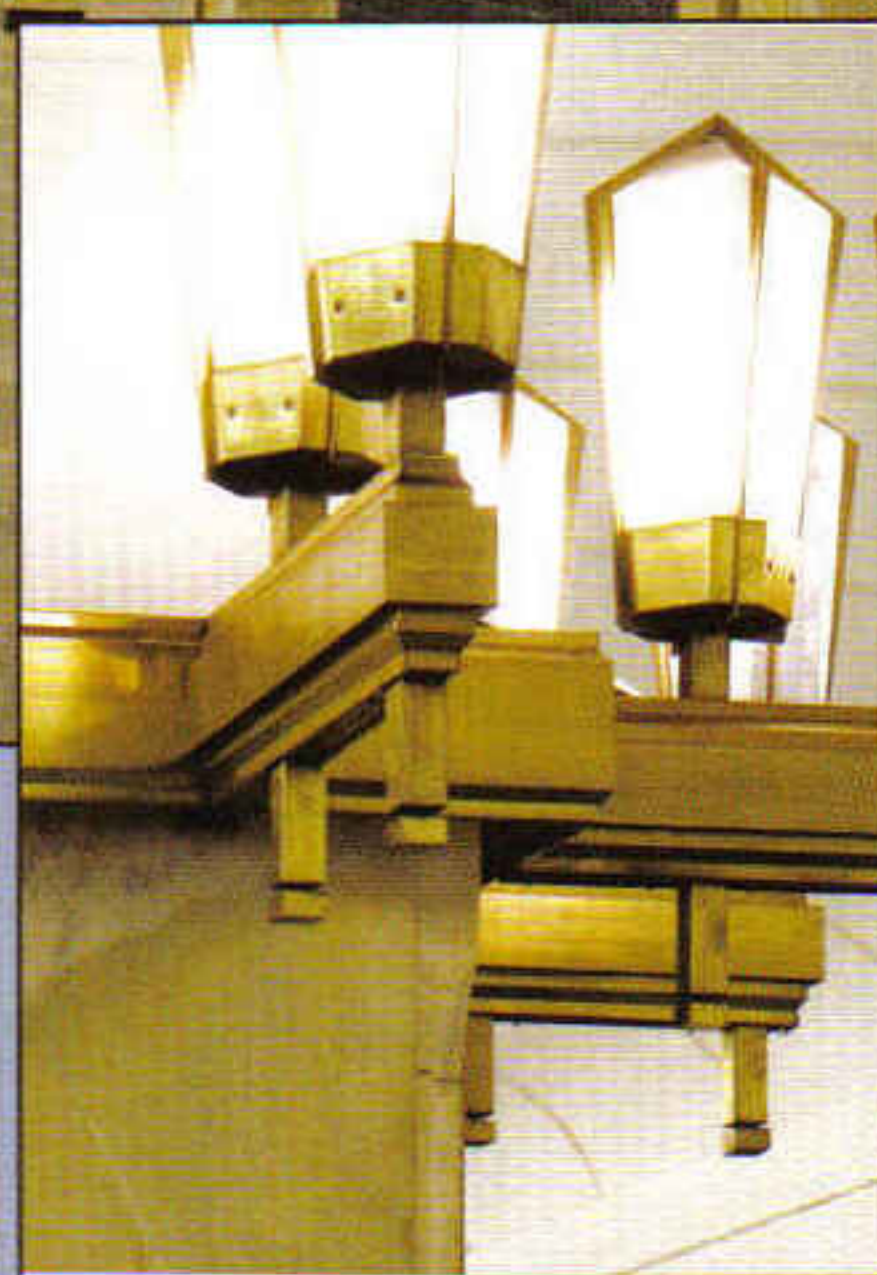
## СТАНЦИЯ "ПУШКИНСКАЯ"







**Архитекторы:**  
И. Есьман,  
И. Камышан,  
Е. Харькова



**1995**

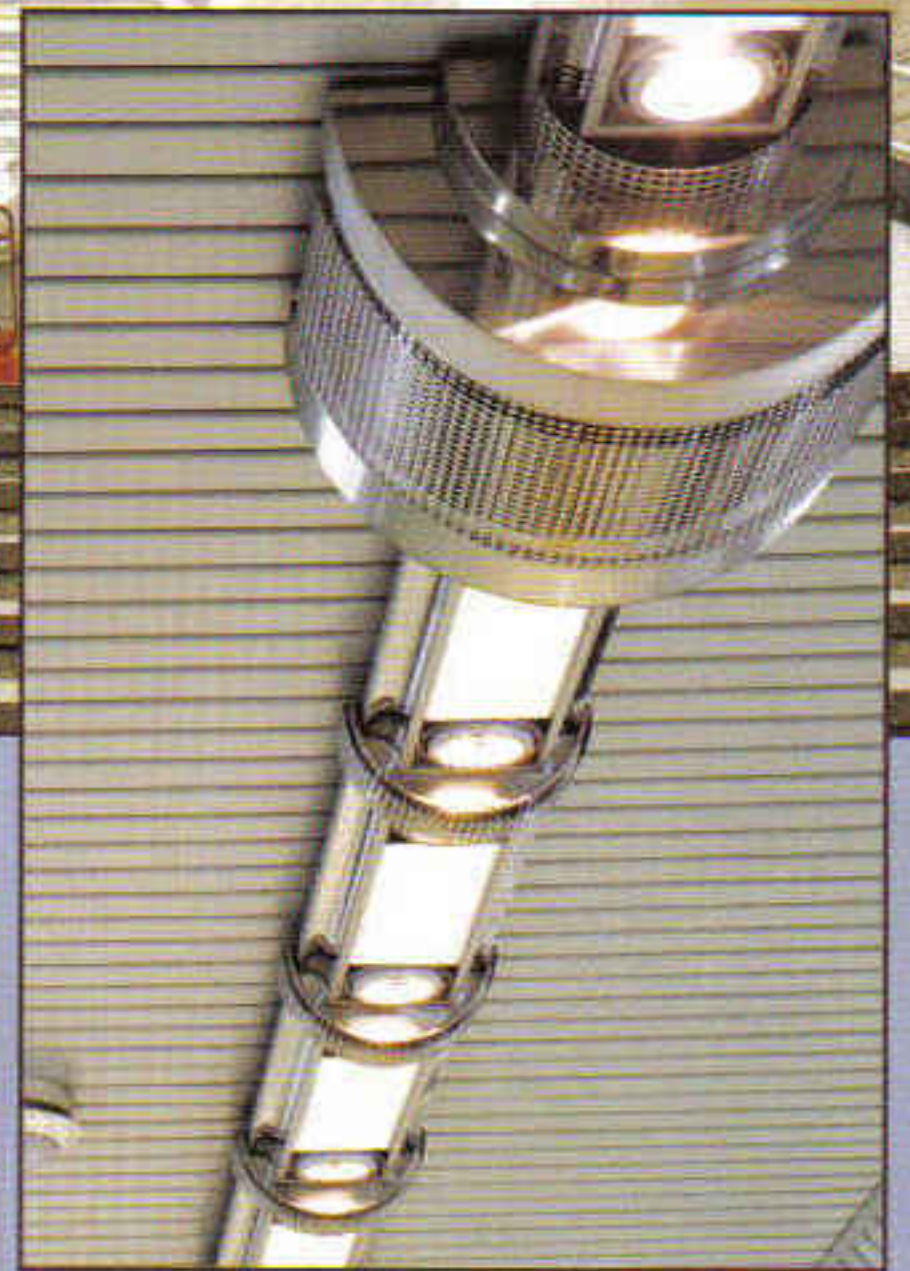




## СТАНЦИЯ "СПОРТИВНАЯ"



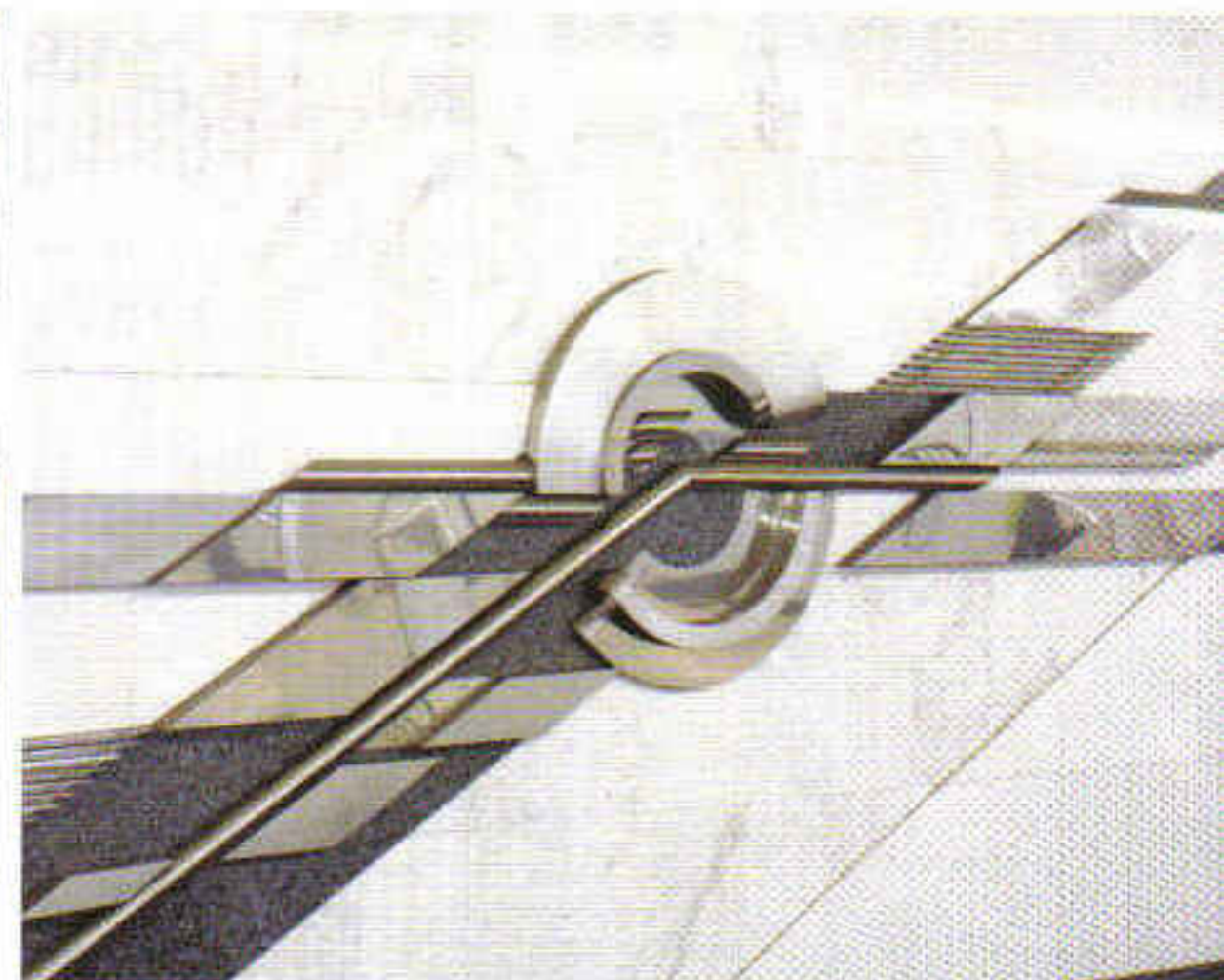




**Архитекторы:**  
В. Телепнев,  
при участии А. Дейнеко

**2005**

**СПАРТЫУНАЯ**





## СТАНЦИЯ "КУНЦЕВЩИНА"







Архитектор:  
В. Телепнев

2005





## СТАНЦИЯ "КАМЕННАЯ ГОРКА"







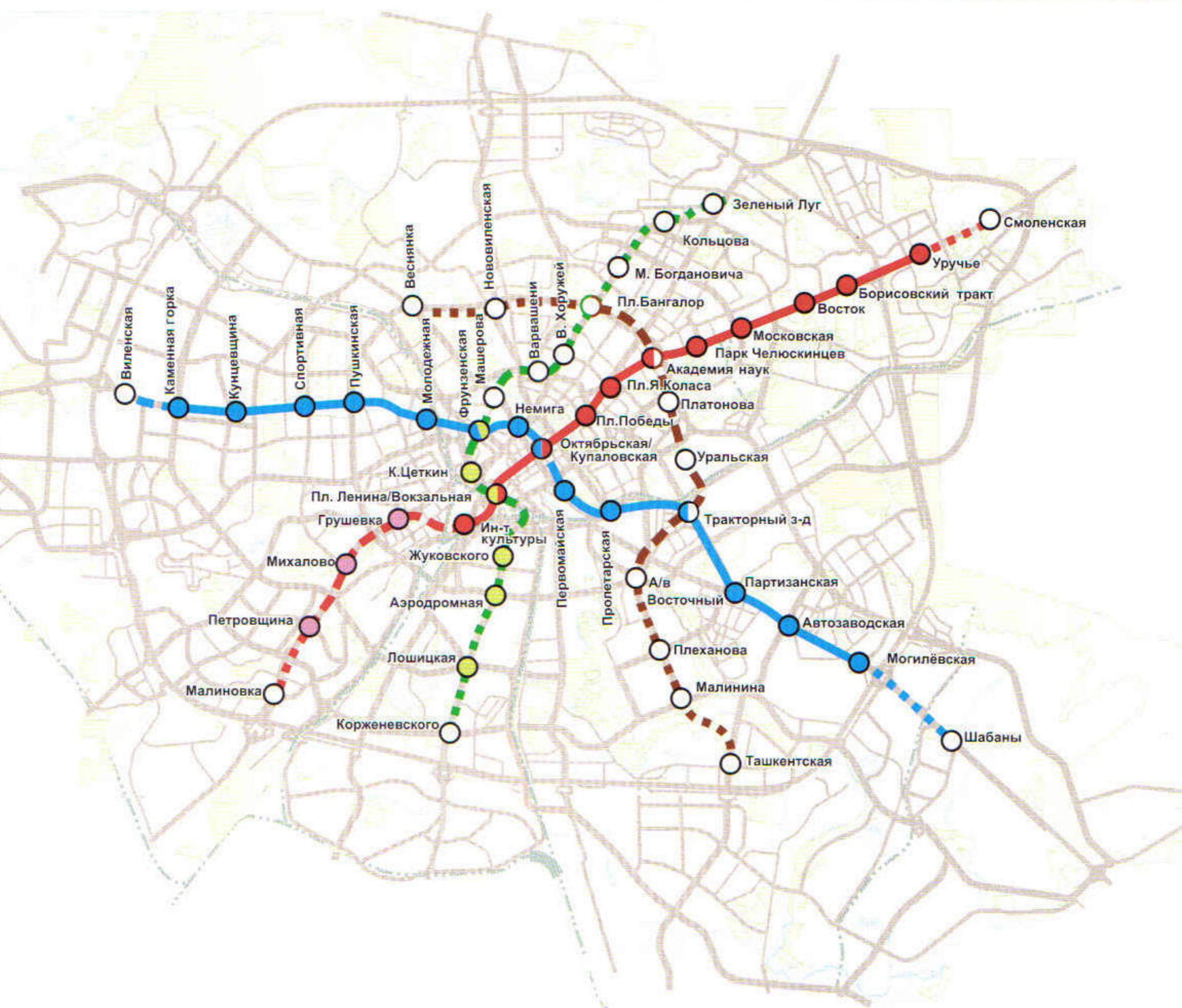
**Архитектор:**  
Н. Лопато

**Дизайнер:**  
Н. Грибов

2005









## Условные обозначения


### ПЕРВАЯ ЛИНИЯ

-  действующие 12.2 км
-  строящиеся 5.1 км
-  проектируемые 1.8 км
-  перспектива

### ВТОРАЯ ЛИНИЯ

-  действующие 18.1 км
-  перспектива

### ТРЕТЬЯ ЛИНИЯ

-  проектируемые
-  перспектива

### ЧЕТВЕРТАЯ ЛИНИЯ

-  перспектива

Справочное издание  
**Минский метрополитен: 25 лет**  
 Составители:  
 Ерыгин Александр Николаевич,  
 Ковальский Владимир Николаевич  
 Ответственный за выпуск:  
 О.С. Снапкова  
 Компьютерная верстка Родионова А.А.

Подписано в печать: 05.05.2009  
 Формат 60x84, 1/8. Бумага  
 мелованная Union Silk, 150 г/м<sup>2</sup>  
 Гарнитура Verdana. Печать офсетная  
 Усл. печ. листов 10,23  
 Уч.-изд. листов 7,5  
 Тираж 4000 экз. Заказ №0098.

Издатель ИП Снапкова О.С.  
 ЛИ 02330/0494340 выд. 16.03.2009  
 Ул. Широкая, 36-101, 220090,  
 г. Минск, тел. +375 29 682-33-23  
 Отпечатано с оригинал-макета  
 заказчика в ООО "Полиграфт"  
 ЛП 02330/0494199 выд. 03.04.2009  
 ул. Кнорина, 50, 220103, г. Минск





**1984 - 2009**

