

СПИКЕР НА ОБЪЕКТЕ МЕТРОСТРОЯ



22 мая строительную площадку второй сцены Мариинского театра посетил спикер Совета Федерации Сергей Миронов. В последнее время этому объекту все больше уделяют внимания чиновники самого высокого ранга. И это не удивительно – будущая оперная сцена должна стать самым большим театром Европы.

Каким будет здание театра, до сих пор неизвестно. На совещании премьер-министра Владимира Путина с художественным руководителем театра Валерием Гергиевым было принято решение о проведении дополнительного архитектурного конкурса на новый проект

здания оперной сцены, так как от первоначального проекта Доминика Перро окончательно отказались. И теперь остаётся только ожидать объявления конкурса, а затем и его результатов.

Главная задача, о которой говорят все без исключения, сдать вторую сцену в 2011 году, сохранив при этом выделенный на ее строительство бюджет. Сооружения подземной части подходит к завершающей стадии, строители укладываются в рабочий график. К сентябрю планируется закончить выемку грунта до проектной отметки «минус 12 метров», после чего можно будет приступить непосредственно к строительству собственно театра. Председатель Совета Федерации Сергей Миронов высоко оценил качество произведенных работ, заметив что «это самое уникальное строительство с точки зрения успешного решения инженерных проблем, связанных с петербургскими грунтами». Это далеко не первый лестный отзыв в адрес строителей. С тех пор, как Метрострой появился на площадке второй сцены Мариинского театра, уже никто не сомневается в качестве выполненных работ и своевременном завершении «нулевого цикла».

Уважаемый Акционер!

Открытое акционерное общество по строительству метрополитена в городе Санкт-Петербурге «Метрострой» сообщает, что 19 июня 2009 года в 13-00 часов по адресу: Санкт-Петербург, ул. Маршала Говорова, дом 39 в актовом зале Управления механизации – филиала ОАО «Метрострой» состоится годовое общее собрание акционеров. Форма проведения собрания – собрание.

ПОВЕСТКА ДНЯ:

1. Утверждение годового отчета Общества.
2. Утверждение годовой бухгалтерской отчетности Общества, в том числе отчетов о прибылях и убытках (счетов прибылей и убытков) Общества.
3. Утверждение распределения прибыли Общества по результатам 2008 года.
4. О выплате дивидендов и их размер по акциям каждой категории за 2008 год.
5. Избрание членов Совета директоров Общества.
6. Избрание членов Ревизионной комиссии Общества.
7. Утверждение Аудитора Общества.
8. Одобрение крупной сделки.
9. О поощрении членов Ревизионной комиссии Общества.

Датой составления списков акционеров, имеющих право на участие

в годовом общем собрании, считать 06 мая 2009 года.

Заполненные бюллетени для голосования просим направить в ОАО «Метрострой» по адресу: 190013, Санкт-Петербург, Загородный пр., дом 52а, до 17 июня 2009 года.

С информацией, подлежащей представлению акционерам, можно ознакомиться, начиная с 30 мая 2009 года по адресу: Санкт-Петербург, Загородный пр., дом 52а, комната 213, с 10-00 до 15-00; перерыв с 12-00 до 13-00; тел. 635-77-27.

Регистрация участников годового общего собрания будет проводиться по месту его проведения. Начало регистрации – 19 июня 2009 г. в 12 час. 00 мин.

Акционер имеет право принять участие в годовом общем собрании акционеров лично или через своего представителя, выдав ему доверенность.

При регистрации на общем собрании каждый акционер (представитель) должен иметь при себе документ, удостоверяющий личность – паспорт. Представитель акционера должен, кроме этого, иметь доверенность, подписанную акционером и заверенную в порядке, установленном законодательством Российской Федерации.

С Уважением

Совет директоров
ОАО «Метрострой»

ПРОТОКОЛ № 1 КОНФЕРЕНЦИИ ПРЕДСТАВИТЕЛЕЙ РАБОТНИКОВ ОРГАНИЗАЦИЙ, ПОДПИСАВШИХ ЕДИНЫЙ КОЛЛЕКТИВНЫЙ ДОГОВОР 2007 – 2009 г. от 01.06.2009 г.

Присутствуют 30 человек.

ПОВЕСТКА ДНЯ:

1. Отчет о выполнении обязательств Единого Коллективного договора 2007 – 2009 г. за 2008 год.
2. Разное.

Для ведения Конференции избраны:
Андрусевич Г. К. – заместитель генерального директора ОАО «Метрострой»
Зорька В. В. – председатель Территориальной профсоюзной организации ОАО «Метрострой»
Секретарь – Анисимова Е.И.

Голосовали: ЕДИНОГЛАСНО.

1. СЛУШАЛИ: АНДРУСЕВИЧА Г. К. – заместителя генерального директора ОАО «Метрострой». Андрусевич Г.К. ознакомил присутствующих с итогами выполнения обязательств Единого Коллективного договора 2007 – 2009 г. за 2008 год со стороны Работодателей, подписавших Единый Коллективный договор 2007 – 2009 г.

СЛУШАЛИ: ЗОРЬКУ В. В. – председателя Территориальной профсоюзной организации ОАО «Метрострой» о выполнении обязательств Единого Коллективного договора 2007–2009

г. со стороны Профсоюза за 2008 год.

После обсуждения итогов выполнения обязательств Единого Коллективного договора 2007 – 2009 г. за 2008 год

ПОСТАНОВИЛИ:

- 1.1. Считать обязательства Единого Коллективного договора ОАО «Метрострой» 2007 – 2009 г. за 2008 год выполненными.
- 1.2. Усилить работу по охране труда и технике безопасности, направленную на предотвращение случаев производственного травматизма.
- 1.3. Обратить особое внимание на подготовку, переподготовку и обучение вторым профессиям работников ОАО «Метрострой»
- 1.4. Итоги выполнения обязательств Единого Коллективного договора 2007 – 2009 г. за 2008 год утвердить.

ПОСТАНОВЛЕНИЕ ПРИНЯТО
ЕДИНОГЛАСНО.

2. Генеральный директор ОАО «Метрострой» Александров В.Н. и председатель Территориальной профсоюзной организации ОАО «Метрострой» Зорька В.В. ответили на вопросы, касающиеся дальнейшей деятельности ОАО «Метрострой» и возможности увеличения тарифных ставок и должностных окладов работников.

Председатель В. В. Зорька
Секретарь Е. И. Анисимова

В НОМЕРЕ:

Официально

.....1 стр.

Обводный канал

.....2 стр.

Будапешт

.....3 стр.

ЛАЭС - 2

.....4 стр.

Медицина

.....5 стр.

Юбиляры

.....6 стр.

СТАНЦИЯ “ОБВОДНЫЙ КАНАЛ”

После сноса жилого здания (осень прошлого года) на месте будущего вестибюля станции были проведены работы по оформлению стартового котлована.

Это происходило в несколько этапов. Первый – сооружение форшахты. За форшахтой последовала «стена в грунте», ограждающая конструкция из буросекущих свай с чередованием армированных и неармированных свай. Затем было проведено уплотнение грунта методом струйной цементации (Jet grouting). И только после этого была разбита форшахта, сооружен оголовок – несущая конструкция, на которую будет передаваться нагрузка от portalного крана.

Далее была проведена разработка грунта до глубины порядка 11 метров. Сейчас ведется выработка грунта вручную. Закончены работы по срубке свай под вестибюль и ТПМК до проектной глубины. Для определения точных параметров стартовой площадки (данные по внешним и внутренним параметрам котлована) маркшейдерами проведена исполнительная съемка.

Для петербургских метростроителей строительство наклонного хода станции «Обводный канал» является своего рода экспериментом. Впервые специалистам не-

обходимо подготовить стартовый котлован наклонного хода под дальнейший монтаж уникального тоннелепроходческого механизированного комплекса Herrenknecht.

Не только Метрострой Петербурга, но и вся тоннельная общественность с большим интересом следит за ходом работ на этом участке. Дело в том, что мировая практика использования подобных механизмов при проходке наклонных ходов подобной глубины, диаметра, наклона и геологических условий отсутствует.

Конечно, опыт строительства наклонных ходов в России с применением ТПМК есть. В Москве применяли подобное оборудование канадской фирмы Lovat. Однако существует ряд отличий в применении этого оборудования, которые касаются способа выдачи грунта, использования portalного крана и т.д.

При этом нельзя забывать, что в Петербурге ТПМК уйдет на глубину 60-70 метров, выдержав совершенно иную гидрогеологическую нагрузку.

Принципиальные отличия сооружения стартовой камеры и монтажа ТПМК от имеющейся у петербургских метростроителей практики заключаются в следующем: монтаж производится в несколько этапов – началом монтажа в горизонтальной плоскости с последующим



Тоннелепроходческий комплекс: перед сборкой и монтажом

продвижением по наклонному ходу.

Какое участие принимает производитель ТПМК – немецкая фирма Herrenknecht?

По условиям контракта ими выполняется шеф-монтаж и шеф-демонтаж. Под шеф-монтажом предполагается полное сопровождение процесса, включая решение вопросов по поломкам и другим непредвиденным обстоятельствам.

Запасные части режущего органа – это последние детали, которые придут в Управление механизации в конце мая. Всё остальное оборудование уже находится на площадке. По словам

представителя ЗАО «СМУ №13 Метрострой», начальника участка Андрея Качурина, строители смогут приступить к первому этапу монтажа ТПМК в двадцатых числах июня, когда закончатся все бетонные работы с установкой всех закладных с очень сложной конструкцией упорной рамы.

Бетонные работы уже закончены, и строители приступили к монтажу portalного крана. Процесс займет чуть больше недели. Сразу после этого начнется монтаж ТПМК, на что уйдет около месяца. Таким образом, проходка должна начаться в середине июля.

При грамотной эксплуатации, при щадящем демонтаже, со слов немецких коллег, машина может пройти порядка 20 подобных наклонных ходов. Уже сейчас решается вопрос о том, как производить демонтаж ТПМК: оставлять частично или полностью, или, наоборот, полностью демонтировать оболочку щита для переноса ее на новую площадку, которой станет наклонный ход станции «Адмиралтейская».

...Применение грунтового пригруза на практике представляет собой смешивание пенного реагента с отработанным грунтом, который от забоя попадает в камеру давления. В результате этого смешивания происходит выравнивание давления в

камере с давлением земной поверхности, которая образуется на роторе. Тем самым обеспечивается однородность земной поверхности и, как следствие, исключается её проседание. Пенный реагент французского производства заполняет поры грунта, превращая грунт в однородную массу с идеальной пластичностью, что позволяет существенно улучшить контроль давления на забой.

Дальнейшее передвижение получившейся массы выглядит следующим образом: через шнековый транспортер из призабойной камеры в рабочую зону ТПМК, погрузка грунта с помощью контейнеров на вагонетки и выдача транспортными тележками на поверхность, где portalный кран разгружает грунтовую массу в отвал.

Проектная скорость проходки с применением ТПМК Herrenknecht составляет 5 метров в сутки. Таким образом, при отсутствии чрезвычайных обстоятельств проходка всего наклонного хода займет примерно 1 месяц (для сравнения: сооружение наклонного хода методом заморозки занимает порядка 9 месяцев).

Метростроители ставят перед собой задачу не затягивать процесс демонтажа и приступить к монтажу ТПМК на наклонном ходе «Адмиралтейской» уже в конце этого года.



Бетонные работы ведет ЗАО «СМУ-13»

Перспективы Метростроя

МАЙ. БУДАПЕШТ. КОНГРЕСС

Возможно, Венгрия не обладает таким количеством тоннелей, как, например, Америка или Швейцария. И, тем не менее, именно здесь прошел ежегодный Всемирный тоннельный конгресс, собравший около 1500 специалистов-тоннельщиков.

Тоннельный конгресс ежегодно организует Международная Тоннельная ассоциация (ИТА). В прошлом году форум проходил в Праге, в нынешнем же году тоннельщиков принимал Будапешт. Выбор венгерской столицы для проведения специализированного мероприятия отчасти связан со строительством в этом городе 4-й линии метрополитена.

Население Будапешта сегодня составляет порядка 1,8 миллиона человек и действующих трех веток метро уже недостаточно. Надо заметить, что метро Будапешта является самым первым метрополитеном европейского континента.

Жители этого города гордятся этим фактом и в ответ на возражение «А как же Лон-

даты сегодняшних переговоров – покажет время, а пока жители Будапешта ждут появления новой ветки к 2012 году.

Проблему развития метрополитена в Будапеште озвучивали и официальные лица, открывавшие программу, а именно министр транспорта, телекоммуникаций и энергетики Венгрии Петер Хониг, лорд-майор Будапешта доктор Габор Демский и президент Тоннельной ассоциации Венгрии Пол Коксонья.

Официальным языком конгресса был объявлен английский. На нём делались доклады, произносились торжественные речи, шло кулуарное общение. В рамках конгресса прошли 35-я Генеральная ассамблея Международной Тоннельной ассоциации, техническая выставка и экскурсия.

На протяжении пяти дней ведущие умы тоннельной отрасли обменивались мнениями и знаниями между собой. За это время специалистами из 37-ми стран мира было сделано более 160-ти докладов по 12-ти темам. Россия представила себя тремя докладами,



и иностранных специалистов представляется уникальным.

Представители рабочих групп Международной Тоннельной ассоциации (всего работали 20 групп, разбитых по направлениям) в это время обсуждали и разрабатывали различные документы для дальнейшего их применения в тоннельной практике.

Одним из таких документов стали Рекомендации по безопасному ведению работ в тоннелях, в разработке которых Россия принимала самое непосредственное участие.

Также члены ассоциации рассмотрели предложения претендентов на проведение конгресса в 2012 году, с которыми выступили Китай и Тайланд, и определили принимающую страну. В борьбе за право проведения конгресса 2012 года победил Тайланд. В 2010 году мероприятие пройдет в Канаде (Ванкувер), а в 2011 тоннельщиков примет Финляндия.

Еще одним значимым событием конгресса стала выставка, которая продемонстрировала технические новинки отрасли. Ведущие мировые производители оборудования и материалов, среди которых присутствовали такие известные, как Lovat, Sika, НСС и другие, представили свои достижения. Среди производителей проходческого оборудования присутствовали и наши немецкие коллеги из компании Herrenknecht.

Возвращаясь к строитель-

ству метрополитена в Будапеште, следует отметить, что эта площадка стала на время проведения конгресса своеобразным «музеем», куда специалисты-тоннельщики ездили на экскурсии.

Еще одним экскурсионным местом стало строительство 4-х тоннелей на трассе М 6 рядом с городом Bataszek. Ну и, конечно же, все желающие могли осмотреть действующий метрополитен Будапешта, на самой старой ветке которого ходят стилизованные старинные вагончики начала XX века. (Кстати, стоимость проезда в будапештском метро составляет 290 форинтов, или в переводе на российскую валюту – 50-60 рублей).

Если подвести итоги Всемирного тоннельного конгресса, то в первую очередь следует отметить снижение активности со стороны участников, а точнее уменьшение их количества. Особенно это коснулось российской делегации, которая по сравнению с прошлым годом сократилась в 4 раза. Главной причиной отказа от участия в конгрессе стал кризис.

Что касается организационной стороны, то Венгрия показала себя как грамотный администратор и гостеприимный хозяин. А в Будапеште участники форума смогли по достоинству оценить его достопримечательности, красоту и культуру.

Екатерина ГИГИНЯК



Метро Будапешта



дон, который увидел метро в 1863 году?» отвечают, что Англия находится не на континенте, а на острове. На континенте же первое метро появилось именно в Будапеште в 1896 году.

Сегодня работы на строительстве новой ветки ведут французские специалисты. Мировой финансовый кризис уже внес свои коррективы в сроки строительства и его стоимость, однако задачу пуска четвертой линии будапештского метро никто не отменял. Городские власти в связи с этим рассматривают вопрос о привлечении петербургских метростроителей к строительству, тем более что у нас уже был опыт сотрудничества.

Необходимость появления 4-й ветки назрела уже достаточно давно, и петербургский институт «Ленметрогипротранс» совместно с Метростроем принимали активное участие в обсуждении этого проекта. Однако тогда реализация проекта была отложена. Каковы будут резуль-

среди которых присутствовала совместная работа ОАО «Метрострой», ОАО «Ленметрогипротранс», ПГУПС и СКС ГУП «Петербургский метрополитен» под названием «Пути снижения влияния строительства метрополитена в Санкт-Петербурге на наземные сооружения».

В этом докладе, который сделал главный технолог ОАО «Метрострой» Николай Лаптев, шла речь о применении конструкции косвенного армирования иньекционными фиброглассовыми анкерами грунтового массива и экрана из труб впереди забоя тоннеля, а также последующего мониторинга осадков земной поверхности при применении данной технологии.

Доклад вызвал немалый интерес у присутствующей аудитории. Тоннели петербургского метрополитена являются одними из самых глубоких в мире, и опыт их строительства в условиях плотной городской застройки при сложных геологических условиях для многих

НОВОСТЬ

2 июня состоялся торжественный пуск механизированного щита на строительстве проекта «Северо-Европейский газопровод (СЕГ). Участок Грязовец-Выборг» протяженностью 917 км. Длина подводного перехода составит 750 метров, максимальная глубина – 25 метров.

Официальные лица, среди которых присутствовали представители заказчика, генпродрайчика, строителей, институтов и контролируемых организаций, под шум готовой к работе техники разбили о борт проходческого оборудования традиционную бутылку шампанского.

Когда 3 февраля строители появились на площадке, она представляла собой участок дикорастущих зарослей. И за три месяца на этом месте появилась самая настоящая строительная площадка со стартовым котлованом для механизированного проходческого щита Herrenknecht диаметром 2 метра.

Заказчиком строительства выступило ООО «Газпром инвест Запад» – дочернее предприятие ОАО «Газпром».

Для выполнения работ была выбрана организация, имеющая большой опыт строительства подобных сооружений – ООО «Тоннельный отряд – 4», являющаяся одним из подразделений ОАО «Метрострой».

Среди сданных объектов этой компании – канализационный коллектор города Гатчина, коллектор жилого комплекса «Балтийская жемчужина», два нефтепровода под Невой и множество других подобных объектов, выполненных с применением технологии микротоннелирования.

...Геология местности представляет собой прослойку из семи видов породы: от водоносных песков до абразивной глины и относится к разряду сложных. Однако строители готовы к подобным условиям, так как имеют большой опыт работы не только в области микротоннелирования, но и в строительстве тоннелей глубокого заложения на метростроении, где им уже приходилось сталкиваться с валунами, размывами и другими «сюрпризами» петербургских грунтов. Сдача объекта СЕГ планируется к августу текущего года.

СУПЕРПРОЕКТ ЛАЭС-2

Расположенный среди сосен и дюн на берегу Финского залива в 80 километрах от северной столицы, Сосновый Бор - один из красивейших городов Северо-Запада России. Архитекторы и строители стремились органично ввести жилые кварталы в неповторимый природный ландшафт. Земля, на которой строился Сосновый Бор, хранит память о прекрасном и героическом прошлом этого края.

Здесь, на берегах Копорской губы и реки Воронки, не раз решалась судьба Петрограда - Ленинграда, судьба нашей Родины.

Прошлое, настоящее и будущее Соснового Бора неразрывно связаны с Ленинградской атомной электростанцией. 20 мая 2002 года здесь зарегистрирован абсолютный европейский рекорд производства электроэнергии на АЭС - 600 миллиардов киловатт часов.

В соответствии с Федеральной целевой программой развития атомной энергетики окончание строительства и ввод в эксплуатацию первого энергоблока строящейся Ленинградской АЭС-2 запланирован на 2013 год, второго энергоблока - на 2014 год.

Д. В. Пуляевский - глава администрации муниципального образования Сосновоборский городской округ:

- Сосновый Бор, самый молодой город Северо-Запада, еще именуют атомградом. Это не случайно - он изначально строился как город-спутник Ленинградской атомной электростанции, и сегодня мы по-прежнему связываем свои планы и надежды с развитием атомной энергетики. С полным правом можно сказать, что президентская программа развития атомной энергетики в России стартовала в Сосновом Бору. Здесь будет построено 4 энергоблока нового поколения.

Это задача ключевая не только для города и области, но и всего региона, поскольку ЛАЭС вырабатывает до 35% электроэнергии, потребляемой



Идет установка свайного поля

на Северо-западе России, и является энергетической базой всей Ленинградской области. Органы местного самоуправления будут играть самую активную роль в решении этой задачи, так как ЛАЭС - градообразующее предприятие Соснового Бора, фундамент налогооблагаемой базы нашего муниципального образования, а надежная и безопасная эксплуатация ядерных реакторов - жизненно важный интерес всех жителей нашего города.

Олег Анатольевич Княгичев, начальник отдела строительного контроля по сооружению ЛАЭС-2:

- После проведения испытаний свай на выдергивание, сдавливание и боковой сгиб строители приступят к бетонированию кольцевого ростверка и возведению стен охлаждающей градирни. Параллельно будет вестись сооружение бетонной плиты «бассейна» в центре её основания.

При бетонных работах применяется многоуровневая опалубка австрийского производства. Это обусловлено требованием проекта, так же как, например, и использование при строительстве здания ядерного реактора более качественного бетона марок Б-40 и

Б-60. (При строительстве метро, как правило, используется бетон марки Б-25).

Толщина стен градирни у основания составляет 1 метр. Поднимаясь вверх, толщина стены будет уменьшаться и

субподрядчиков. На подряде работают три организации, входящие в структуру Метростроя: ЗАО «Тоннельный отряд - 3», ЗАО «СМУ №13 Метрострой» (градирня) и ЗАО «Компакт». Работа ведется в



Монтаж основания будущей градирни

достигнет 20 см. Высота градирни 170 м.

ОАО «Метрострой» является одним из пяти работающих на данный момент на ЛАЭС-2

три смены и не прекращается даже в праздники.

...Первоначально на площадке охлаждающей градирни предполагалась к использованию технология забивных свай. Но в процессе работы стало понятно, что плотные грунты, включая кембрий (кембрийская глина) и плотный песчаник, не позволяют использовать эту технологию. Поэтому было принято решение заменить забивные сваи на буронабивные.

Данная технология заключается в следующем: до проектной глубины забивается обсадная труба (используются 4-х, 6-ти и 10-метровые трубы), далее шнеком выбуривается отверстие, после чего с помощью бетононасоса в него подается бетон. И завершает процесс сооружения буронабивной сваи кран, монтирующий в неё арматурный каркас. На площадке одновременно работают 5 шнеков, что позволяет устанавливать порядка 20 свай в сутки.

Также на площадке работает установка, которая ис-

пользуется для бурения особо твердых пород - так называемое «алмазное бурение». У всех бурильных установок одинаковый диаметр - 600 мм. В основание здания ядерного реактора («подбетонка») по проекту необходимо залить 12 тысяч кубометров бетона. Арматура поставляется тоннами...

ОАО «Метрострой» специально для обеспечения нужд строительства ЛАЭС-2 был смонтирован бетонный завод производительностью 80 кубометров в час. Еще один завод запущен в Копорье в апреле этого года.

Во время заливки «большого» бетона в основание здания ядерного реактора в сутки требовалось 800-1000 кубометров бетона. Такой объем полностью загружал бетонный завод, поэтому бетон на другие сооружения станции в этот момент не выделялся.

Сейчас ведется обсуждение возможности строительства еще одного завода, который будет вырабатывать бетон целенаправленно для строительства градирен, которых по проекту должно быть четыре.

Всего ОАО «Метрострой» работает на сооружении семи зданий ядерного острова: хранилища свежего ядерного топлива и твердых отходов, вспомогательного корпуса - ТО-3; ядерного реактора, транспортного шлюза, здания управления, паровой камеры - «Компакт». Все здания сейчас сооружаются ниже нулевой отметки, в котловане. Как только их высота достигнет «нулевого» уровня, будет произведена обратная засыпка котлована, и продолжится строительство зданий - уже вверх.

По проекту ЛАЭС-2 состоит из двух реакторов, на строительство каждого отведено по 5 лет. Два года из пяти уходит на строительство и остальное время - на монтаж оборудования и пусконаладочные работы. Ресурс станции рассчитан на 60 лет непрерывного использования.

- Я работал и на метро, и на КЭС, - констатирует Олег Княгичев, - и могу сказать, что масштаб строительства ЛАЭС-2 гораздо больше. Да вы же сами все видите!



Бетонный завод ЛАЭС-2 в действии

21 июня – День Медицинского работника

Профессиональный праздник День Медицинского работника отмечается в третье воскресенье июня в соответствии с Указом Президиума Верховного Совета СССР от 01.10.80 N3018-X «О праздничных и памятных днях».

День медицинского работника традиционно отмечается в нашей стране как праздник людей, посвятивших себя благородному делу сохранения жизни и здоровья сограждан.

На современном этапе развития социалистического общества осуществляется широкая программа мероприятий по предупреждению и значительному сокращению болезней, ликвидации массовых инфекционных заболеваний, удовлетворению потребностей городского и сельского населения во всех видах высококвалифицированного медицинского обслуживания. Выполнение этих задач повышает значение здравоохранения, как особой сферы человеческой деятельности, направленной на обеспечение гармонического развития физических и духовных сил людей.

Медицина призвана вовлекать в процессы оздоровления и лечения человека не только все ресурсы современного здравоохранения, но и активно задействовать физические, психические и духовные возможности самого человека.

День медицинского работника празднуют не только врачи и медсестры, но и все те, без чьей помощи не обошлась

бы медицинская наука, кто имеет отношение к спасению человеческой жизни: инженеры и технологи, которые изобретают новое оборудование

благодарность врачам, медсестрам, санитаркам и всем работникам здравоохранения.

Трудно переоценить значение медицины в жизни чело-

вечно требуются верность профессиональному долгу, человеческая и нравственная стойкость. Всеми этими качествами безусловно обладают медицинские работники.

Своим бескорыстным трудом, высоким профессионализмом, удивительной способностью сострадать людям они снискали искреннюю любовь всего населения. И, несмотря на сложности нашего времени, на нелегкое материальное положение многих работников медицинской отрасли, они продолжают самоотверженно выполнять взятый на себя профессиональный долг – возвращать людям здоровье, а порой и жизнь.

Труд людей в белых халатах – это высокое служение на благо народа. Верность сво-

ков. Нелегким повседневным трудом они охраняют величайшие ценности, дарованные человеку, – его жизнь и здоровье.

...Поликлиника – одно из важнейших подразделений в структуре ОАО «Метрострой». В этом славном коллективе, образованном одновременно с основанием Ленметростроя в 1941 году, сегодня функционируют собственно поликлиника со штатом 52 медицинских работника и здравпункты в 14 предприятиях и организациях.

В поликлинике, руководимой главным врачом Владимиром Смольским, работают практически все необходимые для лечения и поддержания здоровья метростроителей и их семей отделения: терапевтическое, кардиологическое, неврологическое, отоларингология, офтальмология, хирургия, урология, гинекология, стоматология.

Медицина, как и многие отрасли, сегодня вынуждена работать в условиях кризиса. Но работники поликлиники и её главный врач не опускают рук и успешно находят возможности преодоления трудностей, будучи уверенными, что кризис – явление временное.

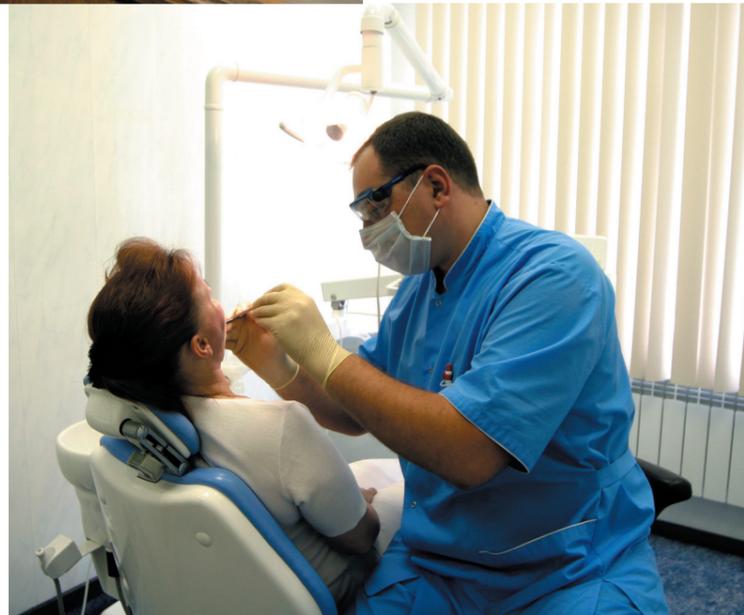
От чистого сердца поздравляем всех медицинских работников с профессиональным праздником! Желаем успехов в вашем нелегком труде, благодарных пациентов, стойкости и оптимизма, крепкого здоровья, счастья и благополучия в ваших семьях!



для лечения и диагностики болезней, химики, биологи, лаборанты, санитары и т.д.

Эта дата давно вышла за рамки сугубо профессионального праздника, поскольку на свете нет человека, который бы не обращался за помощью к людям в белых халатах. Именно в этот день работники здравоохранения по-особому ощущают свою необходимость и свою значимость, гордятся своей профессией, своими успехами и достижениями.

Во все времена уважали и заслуженно ценили тех героев, кто делом своей жизни избрал заботу о здоровье людей. День Медицинского работника – это праздник, благодаря которому мы имеем возможность выразить огромную признательность, уважение и



века и человечества в целом. Неудивительно, что от представителей самой гуманной профессии ежедневно, еже-

ему делу, самоотверженность, высокий профессионализм и милосердие – отличительные черты медицинских работни-



5 мая 2009 года на пятидесятом году жизни, после непродолжительной тяжёлой болезни оборвалась жизнь Василия Дмитриевича ШАПОШНИКОВА.

Василий Дмитриевич Шопошников родился 1 сентября 1959 года.

В 1979 году закончил Ленинградский техникум морского приборостроения.

С 30 августа 1982 года беспрерывно работал в коллективе путейского участка ЗАО «Тоннельный отряд-3».

За время работы в этом подразделении Василий Дмитриевич прошёл путь от электромонтажника до начальника участка. За

его плечами многие десятки километров уложенных рельсовых путей на станциях «Лесная», «Площадь Мужества», «Политехническая», «Спортивная», «Комендантский проспект» и ряд других. Огромные силы отданы линии Ф-1 со станциями «Спасская», «Звенигородская», «Обводный канал», «Волковская».

За 27 лет работы в Тоннельном отряде Василий Дмитриевич проявил себя грамотным инженером, талантливым организатором, сумевшим сплотить вверенный ему коллектив для решения трудных задач прокладки рельсовых путей в подземных условиях.

Незаурядные человеческие качества позволяли Василию Дмитриевичу быть всегда в центре внимания людей и заслуженно создавали авторитет непререкаемого руководителя и в то же время чуткого, отзывчивого человека.

Мы скорбим вместе с его родителями, женой, сыном, сестрой и коллегами по работе о безвременной утрате этого замечательного человека.

Светлую память о Василии Дмитриевиче мы всегда будем хранить в своих сердцах.

Коллектив ЗАО «Тоннельный отряд 3»

Юбилей

ИГОРЬ НИКОЛАЕВИЧ ТАРАСОВ



5 июня отметил 75-летие Игорь Николаевич Тарасов – один из старейших и самых уважаемых работников Метростроя. Трудовую деятельность Игорь Николаевич начал в 1957 году по окончании Московского военно-инженерного училища по специальности техник-строитель. Поскольку Игорь Николаевич по образованию ещё и техник-подрывник, то посвятить себя решил самой мирной из военных профессий.

В 1970 году он окончил в Москве Высшие центральные офицерские курсы гражданской обороны. После их окончания служил в рядах Советской армии, выйдя в отставку в звании полковника.

После отставки Игорь Николаевич не позволил себе отдыхать, и практически сразу начал работать в должности

старшего инженера Второго управления Ленгорисполкома. А вскоре был приглашён в Управление Ленметростроя на должность специалиста по гражданской обороне и специальной работе. В этой должности Игорь Николаевич работает и сегодня, выполняя важнейшие функции по спецработе и защите предприятия и его подразделений от ядерной угрозы. В частности, под руководством И. Н. Тарасова разрабатываются и проводятся все ежегодные учения по ГО и ЧС во всех подразделениях Метростроя.

Коллектив ОАО «Метрострой» поздравляет Вас, Игорь Николаевич, с 75-летием и желает любви, уважения в семье и на работе, а прежде всего – крепкого здоровья на долгие годы!

СЕРГЕЙ ЮРЬЕВИЧ ЧУМАКОВ

Трудовую деятельность выпускник института инженер-электрик Сергей Чумаков начал в УкрНИИпроект по направлению Минуглепрома СССР. Здесь же через год с небольшим молодой специалист был переведён на должность старшего инженера электромеханического отдела. Наверное, здесь и продолжился бы карьерный рост Сергея Юрьевича, но «помешала» армия: после службы на Украину, в свой НИИ он уже не вернулся.

В сентябре 1975 года Чумаков был принят инженером отдела главного механика в Управление Ленметростроя. Но хотя работу в ОГМ трудно назвать в полной мере кабинетной, через полтора года 28-летний горный инженер перевёлся, как сказано в трудовой книжке, «... из Управления ЛМС в строительно-монтажное управление №17 Ленметростроя механиком участка на подземной работе, с полным рабочим днём в шахте».

Ещё через два года – новый перевод, уже «внутри» Метростроя, связанный с повышени-

ем в должности: С. Ю. Чумаков был назначен вначале и.о. главного энергетика подземного горного участка 10-го тоннельного отряда, затем – главным энергетиком. Но и это место работы не было последним.

Талантливый инженер в течение ещё четырёх лет был востребован в Управлении механизации Ленметростроя в должностях от сменного механика участка монтажа подземных проходческих механизмов до заместителя главного инженера (1989 год), а затем главного энергетика Управления Ленметростроя (1991-1993 годы).

...С 2002 года Сергей Юрьевич – главный инженер того же ставшего родным Управления механизации (ныне – УМ – филиал ОАО «Метрострой»).

...Принимая поздравления с юбилеем, Сергей Юрьевич замечает: «К сожалению, мне уже 60».

Коллектив Управления механизации с этим сожалением категорически не согласен: главный инженер по-прежнему молод душой и сердцем.



С юбилеем Вас, Сергей Юрьевич! Здоровья Вам на многие годы, творческого долголетия, любви и уважения родных, друзей и коллег!

ЮБИЛЯРЫ ИЮНЯ

95-летие отметила
АПТОВА

Любовь Соломоновна, работавшая в конце 1960-х – начале 1970-х годов редактором газеты «Ленинградский метростроитель»

85-летие отмечают:
ТОКАРЕВА

Аграфена Ивановна, работавшая дворником в РЭУ-филиале ОАО «Метрострой»

ЩЕРБАК

Константин Фёдорович, участник Великой Отечественной войны, трудился нагнетальщиком в ЗАО «СМУ-11 Метрострой»

80-летие отмечает
КОЗЛОВ

Леонид Иванович, бывший машинист экскаватора Управления механизации - филиала ОАО «Метрострой»

75-летие отмечают:
ГРИШИНА

Тамара Антоновна, работавшая начальником плано-экономического отдела УПТК – филиала ОАО «Метрострой»

ГУМБА

Вера Матвеевна, трудившаяся маркшейдером в ЗАО «Семнадцатое управление Метрострой»

ЗУБОВ

Анатолий Петрович, работавший штукатуром в ЗАО «СМУ-19 Метрострой»

СЕРОВА

Павла Константиновна, трудившаяся в АТК Ленметростроя (ныне ЗАО «Автотранспортное предприятие Метростроя»

70-летие отмечает
БЕРЕЗИНА

Галина Алексеевна, бывшая инженером-экономистом ЗАО «СМУ-9 Метрострой»

65-летие отмечает
ШИДЛОВ

Пётр Иванович, трудившийся проходчиком в ЗАО «СМУ-11 Метрострой»

60-летие отмечает
НИЖМАК

Галина Васильевна, работавшая маляром в ЗАО «СМУ-19 Метрострой»

Дополнение

В №5 газеты «Метростроитель» (спецвыпуск к 64-летию Победы) в списке непосредственных участников боевых действий ветеран Великой Отечественной войны Андрей Алексеевич СЕМАШКИН был представлен кратко, как участник войны с Японией (1945 г.) Это соответствует действительности, но необходимо дополнить, что во время боёв Андрей Алексеевич был тяжело ранен и тяжело контужен.

Сегодня 86-летний ветеран – строитель Дороги Победы, участник ВОВ является инвалидом войны (1-я группа инвалидности). Участие А. А. Семашкина в Великой Отечественной войне отмечено медалями «За отвагу» и «За Победу над Японией».

УЧРЕДИТЕЛЬ:

Акционерное общество открытого типа по строительству метрополитена в Санкт-Петербурге «Метрострой»

Газета зарегистрирована региональной инспекцией по защите свободы печати и массовой информации Российской Федерации (Санкт-Петербург) 10.11.93 г. Регистрационный номер П 0597

Редактор: Валерий ХЛОПОТОВ

Фото: Виктор ЧУМАКОВ

Вёрстка и дизайн: Максим ХЛОПОТОВ

Изготовление фотоформ и печать тиража: ЗАО «Белл»

АДРЕС РЕДАКЦИИ:

198013, Санкт-Петербург,

Загородный пр., д. 52а.

ТЕЛЕФОН: 635-77-67

Отзывы направлять по адресу редакции

Тираж 1150 экземпляров.