

СЕГОДНЯ В НОМЕРЕ:

ДНЕВНАЯ СМЕНА
НА «СПОРТИВНОЙ-2»

СТР. 3

ВЕСТИБЮЛЬ НА «СПАСКОЙ»
БОЛЬШЕ НЕ ДОЛГОСТРОЙ?

СТР. 4

КОЛЛЕКТИВНЫЙ ДОГОВОР
ПРОДЛЕН ЕДИНОГЛАСНО

СТР. 8

ЛЕТНИЕ СТАРТЫ
СПАРТАКИАДЫ

СТР. 10

ГЛАВНОЕ СОБРАНИЕ ГОДА



Общее годовое собрание акционеров ОАО «Метрострой» состоялось 19 июня в Управлении механизации. На нем выступил с отчетом об итогах работы в 2012 году генеральный директор Вадим Николаевич Александров. Годовая бухгалтерская отчетность была представлена заместителем генерального директора Николаем Вадимовичем Александровым, а отчет о работе ревизионной комиссии представил председатель Ревизионной комиссии Валерий Анатольевич Чехов.



Из отчета генерального директора ОАО «Метрострой» Вадима Николаевича Александрова об итогах 2012 года.

В 2012 г. наша организация продолжала работы по строительству метрополитена, а также объектов, не связанных с метростроением: ЛАЭС-2, нового здания Мариинского театра (ГАМТ-2), участка газопровода Ø 2,5 м под Сайменским каналом, вела работы по подготовке территории к строительству объекта «Набережная Европы».

Знаковым событием истекшего года стало завершение строительства и ввод в эксплуатацию новых станций Фрунзенского радиуса метрополитена «Бухарестская» и «Международная».

Строительство данного участка Фрунзенской линии началось еще в начале 1980-х

годов, когда были пройдены рабочие стволы ш. 620 и ш. 622. Однако из-за отсутствия финансирования в 1994–1995 гг. был резко сокращен объем работ, а с 1996 г. было практически остановлено строительство. Только после завершения работ и сдачи в эксплуатацию участка метрополитена от ст. «Садовая» до ст. «Волковская» в 2008 г. работы на этом участке возобновились, и в декабре 2012 г. станции приняли первых пассажиров.

Огромный вклад в успешное завершение работ внесли практически все организации Метростроя: ЗАО СМУ-9 «Метрострой», ЗАО «Управление №10 Метростроя», ЗАО «СМУ-11 Метрострой», ЗАО «Управление-15

Метрострой», ЗАО «Семнадцатое управление Метрострой», ЗАО «Тоннельный отряд-3», ЗАО «Метроподземстрой», Управление механизации – филиал ОАО «Метрострой», ЗАО «Компакт», ЗАО «АСКОН».

Одновременно в составе Ф-1 велись работы по сооружению выхода со станции «Спасская».

Значительный объем строительно-монтажных работ выполнен в 2012 г. при сооружении второго вестибюля ст. «Спортивная».

На строительстве второй сцены Мариинского театра завершено возведение основных конструкций. 22 декабря 2012 г. успешно проведены акустические испытания зала.

Значительный объем выполнен на строительстве ЛАЭС-2, «Набережной Европы», переходов через р. Неву и Сайменский канал.

ВСЕГО в 2012 г. силами ОАО «Метрострой» по всем объектам строительства были выполнены следующие основные объемы работ:

- пройдено тоннелей различного диаметра и назначения – 1423 п.м.;
- смонтировано арматуры и металлоконструкций – 29850 т;
- разработано грунта – 217650 м³;
- уложено бетона в конструкции – 94522 м³.

ГЛАВНОЕ СОБРАНИЕ ГОДА

В прошедшем году выполнены значительные объемы работ, решен ряд целевых задач, достигнуты определенные успехи. Однако 2012 г. был годом больших потерь для наших субподрядных организаций, занятых в метростроении.

Начало работ на новых линиях по схеме развития до 2020 г. или 2025 г. задерживалось по целому ряду причин: несвоевременно принимаемые решения на уровне городской администрации, задержки подачи проектов в госэкспертизу, в проведении конкурсов, в отводе строительных площадок и т.д. В результате на начало текущего года ОАО «Метрострой» ведет работы по госзаказу только на сооружении выхода со ст. «Спасская» и второго вестибюля ст. «Спортивная», где заняты всего два коллектива субподрядчиков (ЗАО «СМУ-11 Метрострой» и ЗАО «СМУ №13 Метрострой»).

Мы вынуждены приступать к работам на новых участках, используя собственные оборотные средства и кредиты банков. Так, в настоящее время начаты работы на линии Ф-П от ст. «Международная» до ст. «Южная». Но наши финансовые возможности не беспредельны, в графике производства работ включаются только работы, находящиеся на так называемом критическом пути. И это, к сожалению, не решает вопрос загрузки коллектива.

КАДРОВЫЙ СОСТАВ ОАО «МЕТРОСТРОЙ»

По состоянию на 01 января 2013 г. численность метростроителей (включая филиалы, дочерние и субподрядные организации) составила 4444 чел. Это всего на 6 человек больше, чем на 01.01.2012 г. (4438 чел.), в т.ч.:

- рабочих – 3210 чел. (на 01.01.2012 г. – 3286 чел.) – уменьшение на 76 чел.
- руководителей, специалистов и служащих – 1234 чел. (на 01.01.2012 г. – 1152 чел.) – увеличение на 82 чел.

Численность работающих в филиалах и Управлении ОАО «Метрострой» за 2012 г. увеличилась на 277 чел., в т.ч. в Управлении механизации на 185 чел., в Управлении – на 44 чел.

Численность работающих в субподрядных организациях уменьшилась на 271 чел.

Показатель текучести кадров за 2012 г. составил 14,7% (в 2011 г. этот показатель составил 14,0%).

Этот показатель остается еще высоким в таких организациях, как:

- ЗАО «Управление-20 Метрострой» – 46,9%
- ООО «ТО-4» – 33,6%
- ЗАО «Метроподемстрой» – 28,4%

На протяжении всего года руководством ОАО «Метрострой» много внимания уделялось созданию и развитию новых структур в составе Управления. Для более оперативного решения вопросов разработки проектной и рабочей документации на всех стадиях проектирования объектов капитального строительства создан и развивается Проектный отдел.

Положительно можно оценить работу в прошедшем году Службы качества.

Значительно усилен в 2012 г. Технологический отдел, осуществляющий внедрение и мониторинг передовых технологий строительства, организацию разработки и внедрения прогрессивных, экономически обоснованных технологических, ресурсо- и природосберегающих технологических процессов и режимов.

В 2012 г. образован Департамент развития для определения новых перспективных направлений развития бизнеса на основе изучения потенциального рынка с учетом специфики деятельности Общества.

На протяжении прошедшего года совершенствовалась работа Отдела планирования и автоматизации в части разработки и подготовки прогнозов бюджетов разной срочности экономической деятельности ОАО «Метрострой» и контроля за лимитами собственных капиталных вложений.

Положительно зарекомендовала себя практика организации руководства сооруже-



нием отдельных, не связанных с метростроением, объектов с помощью так называемых Обособленных подразделений: «Управление по реализации проекта строительства второй сцены Мариинского театра», «Управление по реализации проекта ЛАЭС-2», «Управление по эксплуатации Комплекса защитных сооружений».

Продолжалась работа по обучению рабочих кадров и повышению квалификации руководителей и специалистов.

В 2012 г. за большой личный вклад в строительство метрополитена метростроители Санкт-Петербурга награждены:

- Государственными наградами – 3 чел.
- Ведомственными наградами – 13 чел.
- Региональными наградами – 70 чел.
- Наградами ОАО «Метрострой» – 228 чел.

СОСТОЯНИЕ ОХРАНЫ ТРУДА И ПРОМЫШЛЕННОЙ БЕЗОПАСНОСТИ НА ОБЪЕКТАХ РАБОТ ФИЛИАЛОВ И ПОДРЯДНЫХ ОРГАНИЗАЦИЙ ОАО «МЕТРОСТРОЙ»

В 2012 г. для реализации основных задач в области соблюдения требований охраны труда в нашем акционерном обществе и подрядных организациях осуществлялось следующее:

- постоянно проводилась идентификация опасностей и оценка рисков для поддержания условий труда на рабочих местах в соответствии с проектной документацией и требованиями санитарно-гигиенических норм;
- в целях обеспечения выполнения этих условий производилась проверка и согласование проектов производства работ на объектах ОАО «Метрострой» в соответствующих отделах и у специалистов с утверждением техническим руководителем или его заместителем.

**КАЧЕСТВО ВЫПОЛНЯЕМЫХ
СТРОИТЕЛЬНО-МОНТАЖНЫХ РАБОТ**

В ОАО «Метрострой» внедрена и успешно функционирует система менеджмента качества (СМК) модели ISO 9001:2008 (ГОСТ ISO 9001-2011). Ежегодно разрабатывается и утверждается программа качества, содержащая цели и запланированные мероприятия, направленные на их выполнение.

В феврале и марте 2012 г. ОАО «Метрострой» успешно прошел проверки саморегулируемыми организациями, в которых состоит: НП СРО «Объединение строите-



лей подземных сооружений, промышленных и гражданских объектов» и НП СРО «СОЮЗАТОМСТРОЙ».

ОАО «Метрострой» в июле 2012 г. прошел инспекционный аудит, который включал проведение анализа, экспертизы и оценку системы менеджмента качества на соответствие требованиям стандарта ISO 9001:2008 (ГОСТ ISO 9001-2011). По результатам проведенной проверки было подтверждено соответствие СМК установленным требованиям.

В настоящий момент ОАО «Метрострой» имеет следующие сертификаты:

- сертификат DQSGmbH, Регистрационный номер сертификата – 287285 QM08;
- IQNet certificate, Registration Number DE-287285 QM08;
- строительный сертификат (ГОСТ Р ИСО 9001-2008) №RU.CC.005.009.CK.082.

ВНЕДРЕНИЕ НОВЫХ ТЕХНОЛОГИЧЕСКИХ РЕШЕНИЙ, МЕХАНИЗМОВ И МАТЕРИАЛОВ

Специалистами ОАО «Метрострой» накоплен богатый опыт сооружения больших и малых подземных выработок, в том числе с использованием механизированных способов проходки.

В 2012 г. велась работа над следующими проектами:

1. Для проходки перегонных тоннелей на Скуратовском заводе по заказу ОАО «Метрострой» изготовлен тоннелепроходческий комплекс Ø 5,63 м. Данная модель оснащена современным оборудованием, отвечающим мировым тенденциям развития тоннелепроходческой техники.

2. Для нужд тоннелестроения силами ОАО «Метрострой» возведен цех для производства ж/б блоков обделки тоннелей различных диаметров. Внедрена современная технология производства ж/б блоков обделки по типу «карусельная линия», смонтировано оборудование фирмы Herrenknecht, которое обеспечит необходимое качество и своевременный объем выпускаемой продукции при интенсивных темпах строительства.

3. Для проходки наклонных ходов на протяжении последних лет в строительстве метрополитена Санкт-Петербурга активно применяется ТПМК Ø 10,7 м. В 2012 г. с помощью комплекса был возведен эскалаторный тоннель станции «Спасская». Проходческий

комплекс позволяет вести работы по сооружению выработок в сложных геологических условиях и плотной городской застройке, сведя к минимуму осадки земной поверхности. ТПМК исключает применение ручного труда для сооружения конструкции, персонал участвует только в эксплуатации механизмов комплекса.

4. В 2012 г. в фирма Herrenknecht по заказу ОАО «Метрострой» изготовила ТПМК Ø 10620 мм с грунтовым пригрузом для двухпутного тоннеля. Объединение тоннелей в один позволит сократить сроки и стоимость строительства, а также облегчит эксплуатацию сооружения. В данное время производятся работы по устройству стартового котлована для ТПМК Ø 10620 мм.

ФИНАНСОВО-ЭКОНОМИЧЕСКОЕ ПОЛОЖЕНИЕ ОАО «МЕТРОСТРОЙ»

Валовый доход за 2012 г.

составил с НДС	– 23 080 млн. руб.
без НДС	– 19 560 млн. руб.

Общая сумма расходов без НДС составила – 19 125 млн. руб.

Чистая прибыль по результатам производственной деятельности составила 794,1 млн. руб., что на 40,8 млн. руб. больше, чем в 2011 г. Рост составил 5%.

На акционерном собрании обсуждались и другие важные вопросы: утверждение годового отчета Общества, утверждение годовой бухгалтерской отчетности Общества, в том числе отчетов о прибылях и убытках (счетов прибылей и убытков) Общества, утверждение распределения прибыли Общества по результатам 2012 года, о выплате дивидендов и их размер по акциям каждой категории за 2012 год, избрание членом Совета директоров Общества, избрание членом Ревизионной комиссии Общества, утверждение Аудитора Общества, одобрение крупной сделки.

На общем годовом собрании акционеров был избран состав совета директоров ОАО «Метрострой»:

Александров Вадим Николаевич, генеральный директор ОАО «Метрострой»

Александров Николай Вадимович, заместитель генерального директора ОАО «Метрострой»

Гарюгин Владимир Александрович, начальник ГУП «Петербургский метрополитен»

Каргин Иван Николаевич, заместитель председателя Комитета по развитию транспортной инфраструктуры Санкт-Петербурга

Карелин Петр Кириллович, начальник отдела капитального строительства и технической политики Комитета по транспорту

Касрадзе Климент Григорьевич, генеральный директор ЗАО «Компакт»

Сепитый Сергей Дмитриевич, генеральный директор ЗАО «СМУ №13 Метрострой»

Филановский Владимир Александрович, заместитель председателя Комитета по управлению городским имуществом

Фурса Аркадий Георгиевич, заместитель начальника метрополитена по строительству – начальник Службы капитального строительства.

Состав ревизионной комиссии ОАО «Метрострой», избранный на годовом общем собрании акционеров:

Иванов Антон Владимирович, начальник отдела Комитета по развитию транспортной инфраструктуры Санкт-Петербурга

Манаенкова Юлианна Александровна, ведущий специалист Комитета по управлению городским имуществом

Федякина Татьяна Михайловна, начальник отдела внутреннего аудита ГУП «Петербургский метрополитен»

Панфилова Екатерина Леонидовна, заместитель начальника ОФЦБ Управления ОАО «Метрострой»

Чехов Валерий Анатольевич, главный бухгалтер ЗАО «Компакт».

С полным содержанием отчета можно ознакомиться на www.disclosure.ru/issuer/7813046910

ДНЕВНАЯ СМЕНА НА СПОРТИВНОЙ-2

В этот раз на «Спортивной-2» к нам «прикрепили» горного мастера ЗАО «СМУ-11 Метрострой» Евгения Минайлова. Женя водил нас по строительным площадкам и рассказывал о движении работ, о том, что сделано и что предстоит сделать в ближайшее время.



«случайного» выбора: «еще вчера здесь был пустырь, а сегодня действующая станция, и ты внес в ее строительство свою посильную лепту. Конечно, это в корне меняет отношение к выбранной профессии, ты начинаешь ее ценить по-настоящему».

Евгений Минайлов в 2007 году окончил буровой факультет Санкт-Петербургского Горного института, тема диплома «Бурение на твердые полезные ископаемые». Работать в Метрострое начал в том же 2007 году, еще до защиты дипломного проекта. «Связывать свою жизнь с метростроением, честно говоря, не собирался, но пора было как-то определиться с работой, с деньгами, а тут появилась возможность попробовать себя в подземном строительстве». Новое дело затянуло быстро, появился профессиональный интерес, Евгений почувствовал вкус к непростой, но такой живой и многогранной работе горного инженера – строителя. «Как будто вчера защитил диплом, а ведь уже седьмой год работаю в Метрострое... Для меня Метрострой сегодня – это мощная строительная организация, обеспечивающая мою занятость на важнейших строительных объектах Петербурга». Полноценное участие в строительстве наклонного хода станции «Звенигородская» окончательно убедило Евгения в правильности своего

СТРОИТЕЛЬНАЯ ПЛОЩАДКА №1

Здесь развивается строительство основных конструкций, составляющих станционный ансамбль: отсюда берет начало 65-метровый наклонный ход, на этой площадке строится блок служебных помещений и машинное отделение. Конечно же, самое главное – набирающее силу строительство стартового котлована.

– Котлован, как вы можете видеть, уже полностью подготовлен: грунт до проектных отметок выбран, сейчас приступаем к разработке торцевой стены, от которой, собственно, и начнется строительство наклонного хода.

В котловане три опорных пояса. Первый замыкает по периметру весь котлован, на уровне этого пояса установлены четыре прямых и четыре косых расстрела из 530-й трубы. Ниже – еще два опорных пояса в форме буквы «П», между ними оборудованы людские ходки, проходы и лестничные марши. На поверхности, в зоне за торцевой стеной, сейчас производится укрепление грунтов методом струйной цементации: грунтозамещающее бурение укрепит стартовую зону на глубину 12,5 метров. Предстоит пробурить порядка 60 скважин. Таким образом, над торцевой стеной образуется мощный грунтоцементный свод, обеспечивающий абсолютную надежность первых метров проходки наклонного тоннеля. Над головой проходчиков не должно ничего осыпаться или «поплыть». Параллельно ведутся работы по омоноличиванию основных конструкций стартового котлована: опорная плита основания уже залита, сейчас, согласно проекту, ведется монтаж армокаркаса стен.

В первых числах июля начнется самое главное – проходка тоннеля. На рельсовые пути проходчики установят технологическую телегу, с нее начнут «врубаться» в первые сантиметры породы, монтировать рамы. Сегменты рам, изготовленные в механическом цехе ЗАО «СМУ-11 Метрострой», собираются строго под углом, заданным маркшейдерской службой. Проходчики будут выбирать породу на два кольца, между собранными кольцами устанавливается опалубка и заливается бетон. Таким образом постепенно будет выстраиваться железобетонная обделка тоннеля. Бетон в тоннель подается по бетоноводу, который наращивается по мере углубления тоннеля. В целом проходка будет вестись вручную: с телеги выбирается верхняя часть



Электросварщик
НИКОЛАЙ КРАСНЯКОВ:
«Сделаем железобетонно!»

свода, устанавливается деревянная крепь, лоб забоя выбирает специально оборудованный экскаватор Kaiser, лоток забоя добирается тоже вручную. Такой способ проходки был отработан на наклонном ходе станции «Звенигородская». Этот же экскаватор подает на телегу сегменты рам, с которой их монтируют в забое с помощью гидравлических лебедок.

В котловане блока служебных помещений основные строительные конструкции уже полностью готовы: залита плита основания, сейчас по бетонному периметру котлована отстраивается фальш-стена (щувцант) для нанесения специальной гидроизоляции. Далее начнется возведение стен чистового бетона. Недели через полторы стены блока служебных помещений будут построены, останется залить колонны и последний фрагмент перекрытия.

ПЛОЩАДКА №4

Эта территория продолжает зону за торцевой стеной стартового котлована. Здесь ведется инъек-



Бригада бурильщиков:

Слева направо: Михаил Михайлович Багаев, Владимир Николаевич Шишин, Илья Александрович Цветков, Роман Сергеевич Степанов

ционное укрепление грунтов над трассой будущего тоннеля и подземного перехода. Из 400 проектных скважин пробурено около 200, проходка тоннеля начнется только по окончании полного цикла грунтозамещающего бурения. Средняя глубина забуривания – 18 метров, высота грунтозамещенного слоя около 9 метров. На буровой установке работает бригада из четырех человек – бурильщик, помбур, оператор насосной установки, рабочий на бетоносмесителе. В смену бригада разбуривает 4-5 скважин. Ребята опытные, технику знают отлично, все действия согласованы, отработаны до автоматизма. На площадке «Метростроитель» поговорил со сменными бурильщиками:

– Коллектив у нас очень хороший, а вот зарплату хотелось бы повысить: очень надеемся, что положение с недостаточной рабочей загрузкой в скором времени в Метрострое выровняется.

ТЕХНИЧЕСКИ СЛОЖНАЯ СТЫКОВКА

На площадках №2 и №4 контур стены в грунте выполнен, на площадке №5 строительство участка стены в грунте подходит к завершению. Впереди технически сложная стыковка участков стены под полотном трамвайных путей проезжей части за спуском с Тучкова моста. На этом участке предстоит демонтаж путей, строительство 8-10 метрового участка «стены в грунте» на глубину 19 м, стыковка со «стеной в грунте» площадки №2. По контуру «стены в грунте» выполняется грейферная выборка грунта, в подготовленный котлован по секционно опускается арматурный каркас, проводится бетонирование котлована, сверху укладывается перекрытие, восстанавливается дорожное покрытие, монтируются снятые секции трамвайных путей.



Таким образом, за спуском с Тучкова моста в рекордные сроки будет построен подземный переход.

ПЛОЩАДКА №5

На этой площадке в границах построенной форшахты ведется строительство «стены в грунте» подземного перехода: ковш «Касагранды» вырабатывает заходку за заходкой под пригрузом бентонитового раствора, за выбранной заходкой выставляется отсечная пластина: она служит для гидроизоляции стыка двух соседних заходов.

В готовую заходку опускается армокаркас и подается бетон. Под тяжестью бетона бентонитовый раствор выдавливается и откачивается насосом в специальные емкости.



Машинист грейфера Вячеслав Сергеевич Унников

Вячеслав Сергеевич Унников трудится в ЗАО «СМУ-11 Метрострой» уже 19 лет. Начиная слесарем-монтажником, а в 2004 году поручили вот такую красавицу... На грейферной установке SOILMЕС или «Касагранде», как здесь ее все называют, Вячеславу Сергеевичу работать очень нравится: «Управлять машиной обучили итальянцы, техника надежная, мощная, удобная... Работать одно удовольствие!»



В дальнейшем этот откачанный бентонит используется при разработке следующей заходки. Как раз на этой площадке мы застали передачу смены вечернему горному мастеру: Евгений Минайлов передавал бразды правления своему сменщику – горному мастеру ЗАО «СМУ-11 Метрострой» Игорю Вольскому... Так же, как Евгений, Игорь закончил

Петербургский Горный институт, год отработал буровым мастером в «Нефтегазгеодезии», поездил с буровыми изыскательскими бригадами по «северам», но началась семейная жизнь, и Игорь решил «укорениться» в Питере. Так попал в Метрострой. «Это стабильная, интересная, живая работа, сплоченный коллектив. Все складывается, если находишь общий язык с коллегами, с подчиненными, если можешь правильно и доходчиво поставить задачу, проконтролировать качество и сроки ее выполнения, следить за дисциплиной и соблюдением техники безопасности на стройплощадке».

Актуально

ДВИЖЕНИЕ ТРАМВАЕВ ПО ТУЧКОВУ МОСТУ ЗАКРЫВАЕТСЯ НА 2 МЕСЯЦА

В Петербурге с 24 июня по 24 августа закрывается движение трамваев по Тучковому мосту. Это связано со строительными работами по сооружению переходного коридора вестибюля станции метро «Спортивная-2», сообщает комитет по транспорту. На период работ изменятся трассы движения 1-го и 40-го маршрутов трамваев и вводится дополнительный автобус. Трамвай №1 будет следовать от станции «ул. Кораблестроителей» по действующей трассе до конечной станции «Детская улица». Трамвай №6 отменяется, а подвижной состав будет передан на маршруты №№ 16, 21, 38, 45 и 62. Трамвай №40 проследует от станции «Пихорский пр.» по действующей трассе до ул. Куйбышева, далее по ул. Куйбышева, Сампсониевскому мосту, Финляндскому пр., Большому Сампсониевскому пр., Боткинской ул., ул. Комсомола, (обратно по Боткинской ул.) до станции «пл. Ленина» На время закрытия трамвайного движения по Тучковому мосту вводится дополнительный автобусный маршрут – № 6А. Автобус будет следовать от А.С. «Наличная ул.» по Наличной ул., Малому пр. В.О., Гаванской ул., Среднему пр. В.О., 1-й и Кадетской линиям В.О., Тучковому мосту, Большому пр. П.С., пр. Добролюбова, Кронверкской наб. (обратно по Каменноостровскому пр. и Кронверкскому пр.), Троицкой пл., ул. Куйбышева, Сампсониевскому мосту, Финляндскому пр., Б.Сампсониевскому пр., Боткинской ул. до пл. Ленина.

21.06.2013 Агентство Бизнес Новостей (Advis.ru)

Метростроение

ВЕСТИБЮЛЬ НА «СПАССКОЙ», БОЛЬШЕ НЕ ДОЛГОСТРОЙ?



Заказчиком строительства – Санкт-Петербургским метрополитеном принято решение о возведении вестибюля станции «Спасская» как отдельно стоящего здания с возможностью дальнейшего встраивания в будущий торговый комплекс. О том, как продвигается строительство вестибюля, «Метростроителю» рассказал главный инженер ЗАО «СМУ №13 Метрострой» Владимир Александрович Черняк.

– В первой декаде мая мы, как застройщики вестибюля, начали, наконец, получать чертежи, подписанные к производству работ, сейчас практически вся документация по строительству у нас есть. Впрочем, мелкие технические вопросы, касающиеся отделки вестибюля имеются, но это вполне решаемый, рабочий момент...

В ПЕРЕХОДНОМ КОРИДОРЕ

– В переходном коридоре «Спасской» ведутся завершающие работы по укладке гранитного пола и подготовительные по облицовке стен. Основной цвет полов выбран серый с коричневыми вставками. Стены будут облицованы травертином.

– Сейчас монтажники ЗАО «СМУ №13 Метрострой» приступают к демонтажу трансформаторной подстанции и высоковольтного кабеля: снимают две нитки по 6 киловольт. Это была временная трасса питания, теперь она не нужна, работы по проходке натяжной камеры закончены.

На Сенной площади, у бывшего магазина «Океан», располагается ствол – шахта 520, где был установлен бетононасос, через который подавался бетон при проходке натяжной камеры. По окончании в «натяжной» всех строительных работ бетононасос был поднят на поверхность, трубопроводы разобраны. 520-й ствол в скором времени будет передан метрополитену. ЗАО «Семнадцатое управление Метрострой» распилывает в тоннеле шахты временную перегородку, мы выдаем ее фрагменты наверх по стволу и вывозим на свалку. Все строительные работы внизу «Спасской» закончены.

В начале августа, по окончании отделочных работ в переходном коридоре облицовщики ЗАО «СМУ №13 Метрострой» приступают к облицовке натяжной камеры. Там технология работ другая, проще: травертин монтируется на стену без применения специальных металлоконструкций. Добавлю, что в этом месяце начнут готовить конструкцию для установки зонтов наклонного хода, а сами зонты, возможно, будут получены в августе.

ВЕСТИБЮЛЬ

– Перекрытие на отметке «0» полностью забетонировано. Метростроители ЗАО «СМУ №13 Метрострой» заканчивают бетонирование колонн, одновременно выставляется опалубка следующего перекрытия. К 25 июля оно должно быть полностью готово на отметке 6,5 метров, и бригады

перейдут к монтажу кровли. Параллельно в работу включаются отделочники: для «девятки» необходимо готовить помещение под ВПП.

График производства работ утвержден, и сроки, надо признать, в нем заявлены довольно жесткие. Во-первых, есть неясные моменты в архитектуре вестибюля, во-вторых, на такое «оперативное» решение о его строительстве никто уже не рассчитывал и, соответственно, не помышлял о конкретных сроках пуска станции. На строительство же торгового комплекса, в который должен быть встроены вестибюль, тендер пока так и не объявлен. Строит «Советник» торговый комплекс или не строит – пока неизвестно. Но, как бы то ни было, 7 ноября пассажиры метро спустятся через новый вестибюль на «Спасскую» и поедут по своим делам.

Следует отметить, что в этот раз Метрострой взял на себя поставку всего оборудования станции. Если ранее оборудование закупал метрополитен, то на этот раз закупками занимается Метрострой. Такой вариант значительно оперативнее: теперь не придется зависеть от чужих договоренностей о поставках. Ведь бывали случаи, когда необходимое оборудование приходило в Метрострой уже после пуска станции...

СПРАВКА «МЕТРОСТРОИТЕЛЯ»

Травертин – пористый известняк, по сравнению с плотными известняками, отличается меньшей плотностью, ясностью, более частыми включениями раковин. Наличие каверн, а также слоистость, присущие травертинам, создают на поверхности обработанного камня рисунки, подчеркивающие его фактуру и цвет. Травертин прочнее, чем оникс, но слабее чем мрамор. Используется для облицовки полов, стен, иногда потолков. Травертин легко обрабатывается, изготовленные из травертина детали и конструкции имеют меньший вес при достаточной прочности. Чаще цветовая гамма травертинов представлена в рамках от нежно-кремовых до золотисто-охряных. Редкими для этого натурального камня являются ярко-желтый и красный цвета. Первые месторождения травертина были обнаружены в Италии, которая и сегодня является одним из ведущих его производителей. Кроме того, травертин добывается в Греции, Португалии, Марокко, Алжире, Мексике, Перу, Иране и других странах.



СМИ о нас

У СТАНЦИИ МЕТРО «СПАССКАЯ» СКОРО ПОЯВИТСЯ СОБСТВЕННЫЙ ВЕСТИБЮЛЬ
На Сенной площади началось строительство вестибюля станции метро «Спасская», который откроется в ноябре этого года

Вестибюль будет временным, потому как возведение ТРК «ПИК-2», в котором разместится постоянный выход со «Спасской», до сих пор не начато.

Расхождения в планах произошли из-за задержек согласования строительства «ПИК-2» (и реконструкции Сенной площади). Метрострой же свои обязательства выполнил в срок, и сегодня наклонный ход длиной 88 метров и диаметром 11 метров полностью готов.

Таким образом, чтобы готовый тоннель не простаивал зря, а пассажиры не толпились у одних выходов, Смольный принял решение о возведении временного наземного вестибюля. Позже его встроит в здание «ПИК-2», причем без закрытия станции: пассажиры будут передвигаться прямо под стройкой.

Временный вестибюль представит из себя «коробку» из стекла, бетона и металла высотой 6 метров. Как долго он простоит – пока неизвестно. Инвестиционный конкурс на строительство «ПИК-2» пройдет только в конце лета.

Вечерний Петербург

ВЕСТИБЮЛЬ СТАНЦИИ «СПАССКАЯ» ОТКРОЮТ 7 НОЯБРЯ 2013 ГОДА

По крайней мере на такой дате настаивает «строительный» вице-губернатор Марат Оганесян.

Вестибюль станции «Спасская» желтой ветки петербургского метрополитена откроется 7 ноября 2013 года. Такую дату определил Марат Оганесян, сообщает fr.ru со ссылкой на представителей ОАО «Метрострой». Вице-губернатор определил дату во время совещания, которое прошло 7 мая. Получить подтверждение этой информации в пресс-службе ГУП «Петербургский метрополитен» оперативно не удалось. Поставкой эскалаторов для вестибюля «Спасской» займется компания «ЭЛЭС». Эта компания стала единственным участником конкурса на поставку. По данным сайта госзакупок, это предприятие заключило контракт по начальной цене. Ранее эта компания прославилась тем, что отложила открытие «Бухарестской»: из-за того что поставки эскалаторов затянулись, пассажиры попали на станцию на полгода позже запланированного, пишет «МР7». После открытия вестибюля «Спасской» в ноябре 2013 года на ремонт будет закрыт наклонный ход станции «Сенная площадь», отмечает издание. Кроме того, после открытия нового вестибюля начнется восстановление церкви Успения Пресвятой Богородицы, также известной как Спас-на-Сенной.

gazeta.spb.ru

НА «СПАССКУЮ» ЗАЙДЕМ ПО ВРЕМЕННОЙ СХЕМЕ

Как долго «Спасская» будет работать с временным вестибюлем, будет зависеть от того, кого выберут строителем. В апреле ГУП «Петербургский метрополитен» выбрал подрядчика – ООО «Городской центр оценки», который должен определить начальную цену торгов на право строить «ПИК-2». Планируется, что сам инвестиционный конкурс пройдет в конце лета. Основным претендентом на реализацию этого проекта является компания «Петромир», принадлежащая известному предпринимателю Михаилу Мирилашвили: именно «Петромир» в свое время построил «ПИК-1», а несколько лет назад подготовил проект реконструкции Сенной площади. Кроме того, инвестор уже имеет успешный опыт сотрудничества с метрополитеном – компания построила комплекс на Большой Морской улице, в котором располагается вход на станцию «Адмиралтейская». Представитель «Петромира» сообщил «Фонтанке», что если компания станет победителем, то в ноябре основной каркас здания будет уже готов. В пользу такого оптимизма говорит тот факт, что к возведению здания «Адмиралтейской» «Петромир» приступил в августе 2011 года, а к декабрю оно уже было готово. Впрочем, все это произойдет только в том случае, если конкурс пройдет в ближайшие месяцы. Однако конкретные параметры проекта определены не до конца. Известно, что «ПИК-2» соединит с «ПИКом-1». На первом этаже разместится вход на «Спасскую». Через него можно будет попасть и на станцию «Сенная площадь», вестибюль которой встроит в торговый центр. Перед зданием торгового комплекса восстановят храм Спас-на-Сенной, который стоял здесь до 1961 года. Археологические изыскания по определению исторических границ фундамента церкви еще не окончены, и пока не совсем понятно, в каких границах будет реконструирована церковь. А в такой ситуации лучше всего построить временный вестибюль «Спасской», чтобы не ждать, пока город, наконец, запустит процесс реконструкции площади. Тем более, что, как известно, нет ничего более постоянного, чем временное. Например, вестибюль «Сенной площади», открытый в 1963 году, также возводился на время, пока здесь не построят что-то более капитальное.

«Фонтанка.ru». 13 июня 2013 г.

ПО «ЮЖНОЙ» С ЮГА НА СЕВЕР

Безусловно, сейчас на «Южной» самое главное – строительство тоннеля или, как его здесь все называют, галереи. Галерею нужно подвести к стартовому котловану, чтобы строго по графику собрать в ней щит, чтобы через этот тоннель пошли тубинги и грунт. Конечно, подготовительные работы к этому моменту не закончатся: параллельно будет строиться площадка для отгрузки породы, монтироваться башенный кран для подачи тубингов, части которого, кстати, уже завезли на площадку. Для установки крана предстоит построить фундамент, по словам Евгения Лысова, начальника участка ЗАО «Управление-15 Метрострой», на эту работу уйдет около месяца. В самом стартовом котловане заканчивается струйная цементация, по графику в конце июня в стартовом котловане должна начаться разработка грунта. Вместе с Александром Курочкиным, главным маркшейдером ЗАО «Управление-15 Метрострой», «Метростроитель» прошел строительную площадку «Южной» от предпортального узла до стартового котлована – с юга на север.



Александр Курочкин, главный маркшейдер ЗАО «Управление-15 Метрострой»:

– В июне мы забетонировали в галерее три заходки

и подготовились к монолитным работам в предпортальном узле. На этом 26-метровом участке галереи сначала производилась выгорфовка: торф вынимался на глубину 3,8 метра, затем вырытый котлован до проектных отметок засыпали песком, присыпали щебнем, залили бетоном, уложили гидроизоляцию, отлили железобетонную плиту основания и, наконец, перешли к монтажу стен. В перекрытии этого участка предусмотрен проем для выемки породы, а рядом с проемом на площадке будет установлен отвалный конвейер.

Метростроителям ЗАО «Управление-15 Метрострой» еще предстоит построить торцевую стену и около двух метров тоннеля. За порталом скоро начнутся подготовительные работы на площадке самой станции «Южная»...

Со стороны стартового котлована началась кладка кирпичной стенки, защищающей гидроизоляцию основных железобетонных стен галереи.

По окончании строительства этой предохранительной стенки (месяц-полтора) начнется обваловка галереи: в июле планируется положить перекрытие на первый участок галереи и засыпать грунтом – обваловать. «Метростроитель»



поговорил с бригадиром изолировщиков, Юрием Ивановичем Палухиным:

– В ЗАО «Управление-15 Метрострой» работаю с января

1983 года. Учился в ЛИИЖТе, но по семейным обстоятельствам пришлось с третьего курса уйти, жаль, конечно. Работал и проходчиком,



и стволовым, лет 10-12 назад назначили бригадиром. Наша бригада изолировщиков занимается в тоннелях гидроизоляцией обделки, первичным и контрольным нагнетанием, строительством внутренних коммуникаций, отделкой сооружений тоннеля. Работал на станциях «пл. Александра Невского-2», «Лиговский проспект», «Комендантский проспект», «Старая Деревня», участвовал в реконструкции вентиляционных стволов на Васильевском острове, вел гидроизоляционные работы на 622-й шахте, строил подземный переход станции «Спас-

состоявшиеся, каждый прошел свой непростой путь в метростроении, все универсалы, могут и на молотке постоять, и любые общестроительные работы выполнить, ну и гидроизоляция, само собой...»

Мы стоим с Александром на участке галереи, где смонтирована плита перекрытия, иными словами, перед нами практически готовый участок тоннеля. Длина участка 28 метров, а как раз за ним будет оборудован 30-метровый проем для подачи тубингов. На плите перекрытия скоро зальют последний слой бетона и заровняют по маякам.



ЗАО «УПРАВЛЕНИЕ-15 МЕТРОСТРОЙ», БРИГАДА ИЗОЛИРОВЩИКОВ Ю.И. ПОЛУХИНА НА СТРОИТЕЛЬСТВЕ ЗАЩИТНОЙ СТЕНКИ (слева направо): А.М. Паламарчук, А.В. Платонов, А.А. Кудряшов, Ю.И. Полухин

ская», выполнял изоляционные работы в наклонном ходе станции «Международная» – без подготовки всего и не вспомнишь...

Коллектив у нас отличный – сплоченный, все строители люди

Эту работу, по словам Александра, квалифицированная бригада выполнит за пару дней. За этим участком метростроители забетонируют еще один – такой же, а дальше будет строиться уже арочная секция.



ЛАЭС, и на строительстве станций, здесь, на «Южной», возможно, будем участвовать в монтаже и установке большого подъемного крана... Интересная работа!

Когда «стена» будет полностью готова, на прилегающих к стартовому котловану участках ЗАО «Управление-15 Метрострой» начнет разработку грунта и параллельно строительство основных железобетонных конструкций – оснований, стен, перекрытий. Работы еще месяца на три.

У стартового котлована к нам подошел Евгений Кичигин, начальник участка ЗАО «Метроподземстрой».



– Сейчас Ленметрогипротранс предлагает нам выбирать грунт в стволе: пока у проектировщиков есть опасения, что укрепленный стволной це-

ментацией участок за стартовым котлованом может «выдавить» углепластиковый армокаркас внутри стартового котлована... Сейчас в районе этого армокаркаса будут устанавливаться защитные сваи, что бы мы смогли выбрать грунт, поэтому СМУ №13 ждет окончания буровых работ. По окончании этих работ УМовцы, возможно, перейдут в галерею и помогут ЗАО «СМУ №13 Метрострой» на бурении скважин в галерее – здесь осталось порядка 1000 скважин. Часть наших людей сейчас заняты на подготовке котлована участка галереи ближе к станции – за участком ЗАО «Управление-15 Метрострой». Подготовив котлован, начнем строить жесткое основание и постоянные конструкции – стены галереи на этом участке. Когда УМ закончит буровые работы в стартовом котловане и установит защитные сваи, мы приступим к выемке грунта в стартовом котловане на глубину 19 метров, а затем начнем армировать ствол и готовить его к приемке режущего органа.



СВАРЩИКИ УМА: Сергей Иванович Прудников, Владимир Георгиевич Сахаров



Микротоннелирование

МЫ ЖЕ МЕТРОСТРОЕВЦЫ!



– Очередные плановые 540 метров тоннеля мы начали около двух месяцев назад, а главную проблему заполучили в трех метрах от выхода щита на поверхность,

– рассказывает о последних этапах строительства Александр Владимирович Гейнс, горный мастер, исполняющий обязанности начальника участка строительства канализационного тоннеля в жилом комплексе «Северная Долина».

– Пошел пливун, и в точке выхода щита пришлось прилагать нешуточные усилия: чтобы задавить пливун, мы выровняли давление, затопив для этого приемную камеру, экстренно организовали дополнительное нагнетание раствора, под гидропригрузом залили бетон, дали ему выстояться и начали нагнетать цементный раствор, таким способом остановили пливун. Получается, что два последних дня перед финишем мы интенсивно боролись с поступающей водой. Благодаря согласованным действиям коллектива проходчиков и строителей приемной камеры, мы с честью преодолели непростую ситуацию.

На строительстве коллекторного тоннеля были задействованы три бригады проходчиков



ООО «Тоннельный отряд-4», а приемную камеру построила группа метростроителей под руководством Юрия Семеновича Можая. Очень опытный строитель, в Метрострое много лет, надежный



бригадир и добросовестный, толковый специалист... Мы попросили рассказать Юрия Семеновича о строительстве приемной камеры подробнее:

– На постройку 600-метровой подъездной дороги и восьмиметрового котлована ушло не более месяца. По периметру квадрата будущей камеры на глубину 12-ти метров забили шпунт, ну а затем выбрали метр за метром грунт и парал-



27 мая проходчиками ООО «Тоннельный отряд-4» пройден предпоследний отрезок тоннеля канализационного коллектора в жилом комплексе «Северная Долина».

лельно крепили котлован поясами и расстрелами для предотвращения деформации ограждения. Подготовили камеру, связали каркас днища, заармировали. Затем подняли и связали арматуру стен, залили стеновой бетон и сняли два пояса. Вот собственно и все.

Дело для нас, можно сказать, родное: такие камеры строили и в Гатчине, и в Новгороде, и еще много где... Всего, конечно, не вспомню.

И неудивительно, ведь Можаяев работает в Метрострое 42 года, с 1971-го. Отслужив в Германии, возвратился через Питер к себе на родину, в столицу Северного флота, город Полярный. Понравился

О своей непростой рабочей судьбе Можаяев говорит с улыбкой:

– Первые пять лет тяжело. Молодой еще, погулять охота, ну а дальше впрягаешься, и пошел! Если привыкнешь, то вроде и неплохая работа... Главное, что бы были стабильные объемы, а работу мы делать умеем... Пока силы есть, поработаем с удовольствием, хотя, как оно завтра сложится, никто не знает, загадывать не хочу...

Генеральный директор ООО «Тоннельный отряд-4», Николай Алексеевич Зубов подытожил наши разговоры со строителями коллектора:

– Это конечно шахта Водоканала, пройдены два участка из трех. Возможно, когда-нибудь город решит

расширить жилое строительство в этом районе – тогда и трасса коллектора будет продолжена. А пока остается пройти третий, последний отрезок тоннеля – 450 метров в сторону действующей шахты. Таким образом, мы соединим нашу трассу с действующим городским коллектором. Планируем закончить эту работу в июле-августе. Тогда программа подключения жилого комплекса «Северная Долина» к общегородской системе канализации будет полностью выполнена. Останется монтаж технологического оснащения, клейка тоннельных стыков, одним словом, финишные строительные работы. К коллектору начнут подводить канализационные сети, этим будут заниматься специалисты из других строительных организаций – сетевиков.

А вот нам сейчас начали задавать вопросы – возьметесь за большой тоннель или, например, за станцию, когда начнут, наконец, расти объемы метростроения? Как вы, вообще-то, к метро относитесь? Очень хорошо относимся. Мы же метростроевцы!

Ленинград, и решил здесь остаться. А где работать и жить? Вышло, что работать в Метрострое, а жить для начала в метростроевском общежитии.

– Устроился в ТО-3 откатчиком, потом учился и работал проходчиком, потом опять учился – уже на бригадира. В 1980 году участвовал в скоростной проходке. Моя первая станция – «Академическая», ну а дальше – много станций и много стволов, а вот наклонный ход пройти так и не пришлось. Посмотрим, может еще и получится...

Сил у Юрия Семеновича на троих с запасом хватит, так что впереди еще много всего интересного...

Международный конгресс

WTC 2013 – ПУТЬ В БУДУЩЕЕ

С 31 мая по 7 июня в Женеве прошел Международный тоннельный конгресс WTC 2013 – ежегодное мероприятие мирового масштаба, на котором собираются специалисты-тоннельщики со всего мира. По традиции, место проведения было определено Международной тоннельной ассоциацией – основным организатором Конгресса. Известно, что следующий конгресс пройдет в Бразилии, а в этом году свои двери гостеприимно распахнула Швейцария, знаменитая своими автодорожными и железнодорожными тоннелями, расположенными в Альпах.

На конгресс в Женеве съехалось более тысячи специалистов из 63 стран мира. Среди них представители практически всех направлений, связанных с подземным строительством и тоннелестроением: проектировщики, производители оборудования и материалов и, конечно же, сами строители. Главная задача Конгресса – обмен опытом. И эта задача традиционно из года в год выполняется, позволяя тоннельщикам из Азии, Европы, Америки увидеть работу своих коллег, позаниматься друг у друга передовой опыт, а нередко и наладить сотрудничество.

В Конгрессе приняла участие и российская сторона в составе представителей крупнейших строительных компаний и проектных институтов. В основном, конечно, были представлены крупные города, такие, как Москва, Санкт-

Петербург и Сочи. Петербургская делегация была одной из самых многочисленных. Среди участников Конгресса такие организации как Метрострой, Петербургский метрополитен, Ленметрогипротранс, Трансмост и другие. Интерес со стороны петербургских специалистов связан с тем, что в нашем городе

назрела острая необходимость в освоении подземного пространства с целью решения не только транспортных проблем (хотя это, бесспорно, основная задача), но и с целью развития городских территорий, развития города в целом. Как показывает мировой опыт, и это было ясно видно из докладов



презентаций тоннельного конгресса, подземное строительство, благодаря современным технологиям, может быть успешно применено практически в любых условиях. И в плотной городской застройке с использованием минимального пространства под строительство, и в условиях насыщенной городской инженерии и транспортных потоков, и в неблагоприятных геологических условиях... Во всем мире все это уже не является преградой для строительства подземных объектов и реализации самых смелых инженерных проектов. Среди участников конгресса немало компаний с мировым именем: BASF, Implenla, Herrenknecht, Caterpillar, AtlasCorpo, Sika и др.

Ключевым событием WTC 2013, помимо традиционных конференций и выставки, стали плановые перевыборы председателя Международной тоннельной ассоциации. Господина Ин-Мо Лин из Кореи, который на протяжении последних двух лет возглавлял Ассоциацию, сменил представитель Дании Серен Ескесен. Также в рамках конгресса прошли круглые столы различных организаций. В работе одного из таких мероприятий принял участие руководитель НП «Объединение подземных строителей» Сергей Ал-

патов. В своем докладе он отметил перспективность российских регионов с точки зрения освоения подземного пространства и важную роль, которую играет в этом международное сотрудничество.

Преимущества подземного строительства осознали уже во многих городах мира. В том числе и в Женеве. Об этом в своем приветственном слове говорила и министр транспорта Швейцарии г-жа Дорис Летард. Географическое расположение этого города, горная местность, близость к другим странам Европы – все это накладывает определенные требования к инфраструктуре. Исторически швейцарские власти уделяют этому большое внимание. Сегодня история тоннелестроения в Швейцарии насчитывает более 300 лет. В стране существует около 1300 различных тоннелей общей протяженностью более 2000 км. Остается надеяться, что в ближайшем будущем Россия также придет к осознанию важности развития этого направления, и это позволит говорить о нашей стране как о ведущей мировой державе в области освоения подземного пространства. И, возможно, тогда Международный тоннельный конгресс пройдет под российским флагом.

Конференция

ЗАСЕДАНИЕ КОМИТЕТА ПО ОСВОЕНИЮ ПОДЗЕМНОГО ПРОСТРАНСТВА

Председатель Комитета Сергей Алпатов выступил с отчетом Комитета об участии в международных мероприятиях. В 2012–2013 гг. НП «Объединение подземных строителей» вступило в Комитет по подземному пространству Международной Тоннельной Ассоциации (ITACUS), а так же в Объединение исследовательских центров подземного пространства мегаполисов (ACUUS). Удалось наладить отношения с Тоннельной Ассоциацией Финляндии, с объединением стран Северной Европы NordicForum и с Международной Тоннельной Ассоциацией. Участники заседания считают, что необходимо активно развивать международное сотрудничество, в частности, со Скандинавскими странами, с Финляндией.

В продолжение этого вопроса участники заседания обсудили проект «Экопарк» – программу приграничного сотрудничества Юго-Восточной Финляндии и России. Начальник Управления перспективного развития Комитета по строительству Правительства Санкт-Петербурга Игорь Шикалов предложил присутствующим ознакомиться с материалами программы сотрудничества и дать свои предложения. Сергей Алпатов сообщил о приезде финской делегации в Санкт-Петербург в первых числах сентября 2013 г. и предложил организовать прием и программу пребывания, ознакомить гостей с достижениями подземного строительства.

По следующему пункту повестки заседания выступил Евгений Ломакин, председатель совета директоров

17 июня 2013 г. на территории Пушкинского машиностроительного завода состоялось заседание Комитета по освоению подземного пространства Национального объединения строителей. Открыл заседание Председатель Комитета Вадим Александров, генеральный директор ОАО «Метрострой».



ЗАО «Санкт-Петербургский центр информационно-технологического обеспечения оптимальных условий комплексного использования подземного пространства». Он рассказал о технологии проведения работ, связанных с оптимизацией геотехнических условий (схем) комплексного использования подземного пространства как в целом по региону, так и по конкретным объектам. Члены Комитета одобрили идею создания комплексной схемы использования подземного пространства Санкт-Петербурга и выразили готовность разработать план совместной работы. Было также решено принять предложение Комиссии технического регулирования НОИЗа об участии в актуализации технических стандартов и включить в состав рабочей группы

членов Комитета Елену Лашкову и Аркадия Фурсу.

Далее участникам заседания продемонстрировали информа-

ционный портал «Концепции подземной урбанизации» www.undergroundexpert.info. Данный сетевой ресурс – централизованный источник информации об освоении подземного пространства в России и мире. Основная задача портала – собрать и систематизировать данные, которые дают всестороннее представление о проектировании, строительстве и эксплуатации подземных сооружений. Членам Комитета предложили подготовить информационные материалы для наполнения вкладок портала. Сергей Алпатов представил так же проект создания серии тематических изданий, направленных на популяризацию освоения подземного пространства. Иностранные коллеги уже высказали свою заинтересо-

ванность в проекте на Всемирном Тоннельном Конгрессе, который проходил с 31 мая по 7 июня 2013 года в Швейцарии.

Последний вопрос повестки дня был посвящен разработке нормативно-технических документов в области подземного строительства. Было решено подготовить соглашение с ОАО «Мосинжпроект», НИЦ «Тоннельной ассоциации» об организации координационного центра для анализа предложений по разработке нормативных документов в сфере подземного строительства.

Завершилось заседание презентацией, посвященной участию ООО «Геозол» в строительстве крупнейших объектов Олимпиады Сочи-2014 и экскурсией по заводу.



Поздравляем!

МИРОСЛАВ СТАНИСЛАВОВИЧ АВГУСТИНОВИЧ: 20 ЛЕТ НА СЛАВУ УПТК

Мирослав Станиславович Августинович возглавляет УПТК – филиал ОАО «Метрострой» с 28.06.1993 г. по настоящее время, а в ОАО «Метрострой» работает с 1984 г.

Он окончил Ленинградский инженерно-экономический институт им. П. Тольятти в 1991 году, является кандидатом экономических наук.

Мирослав Станиславович вступил в должность директора УПТК в сложный период становления рыночной экономики. Благодаря высокому уровню его профессиональных качеств, коллектив УПТК совершенствует систему поставок и комплектации строящихся объектов «Метростроя», расширяет виды оказываемых услуг, внедряет прогрессивные технологии.

За многолетний добросовестный труд, заслуги в транспортном строительстве Мирослав Станиславович Августинович награжден Серебряным орденом «Создатель Петербурга», медалью «В Память 300-летия Санкт-Петербурга», Почетной грамотой ОАО Корпорация «Трансстрой», медалью ордена «За заслуги перед Отечеством» II степени, медалью «Ветеран труда», ему присвоено звание «Ветеран Метростроя».

В этот юбилейный для него год Коллектив УПТК – филиала ОАО «Метрострой» поздравляет своего руководителя с 20-летием трудовой деятельности!



У инженера отдела промышленной безопасности и охраны труда СЕРГЕЯ ВИТАЛЬЕВИЧА ИВАНЮШИНА ЮБИЛЕЙ!



Не секрет, что главным принципом Метростроя является сохранение безопасных условий труда работников организации. Быть инженером отдела промышленной безопасности и охраны труда – это значит отлично знать организацию производства, современную технику, уметь решать оперативные задачи в условиях повышенной опасности. В обязанности Сергея Витальевича входит непосредственное осуществление контроля над качеством строительных подземных работ на объектах метростроения, выполняемых в том числе и подрядными организациями, обучение работников Метростроя безопасным методам труда. В работе инженера по промышленной безопасности и охране труда Сергея Иванюшина мелочей не бывает, ведь все его усилия направлены на решение главной задачи – предупреждение производственных рисков и сохранение жизни человека. Сергея Витальевича отличают техническая наблюдательность, аналитический склад ума, твердость характера, целеустремленность, ответственность, большой опыт – в профессиональном активе Сергея Витальевича 30 лет работы в военизированных горноспасательных частях, из которых 16 непосредственно связаны с метростроением! Одним из главных его качеств является умение в любой ситуации сохранять трезвость мысли, выдержку, способность грамотно организовать работу, направленную на опережение негативных событий на объектах метростроения. Уважаемый Сергей Витальевич! Юбилей – это всегда праздник!

Желаем встретить его в окружении дорогих Вам людей. Прекрасного настроения, крепкого здоровья, большого человеческого счастья и семейного благополучия!

НИКОЛАЮ КИРИЛЛОВИЧУ КРАСНЯКОВУ – 60!



Николай Кириллович Красняков работает в ЗАО «СМУ-11 Метрострой» с 1974 года – 29 лет. Начинал электросварщиком ручной сварки, работал монтажником горнопроходческого оборудования, 18 лет проработал механиком участка. С 1981 по 1984 год Николай Кириллович находился в рабочей командировке от Ленметростроя в социалистической Республике Вьетнам на строительстве моста через реку Красная в городе Дананг на побережье Южно-Китайского моря. В настоящее время трудится сменным механиком в родном СМУ-11. За добросовестный труд неоднократно награждался грамотами, премиями, благодарностями. За долготелую, безупречную работу Николаю Кирилловичу присвоено звание «Ветеран Метростроя». От имени всей организации Николая Кирилловича Краснякова поздравляет с замечательным юбилеем председатель Территориальной профсоюзной организации ОАО «Метрострой» Виктор Зорька.

«Жизнь куда-то торопится, дни летят все быстрее, не остановишь... 60 – это пик профессиональной энергии, это зрелость во всем, в мыслях, в намерениях, в поступках. От всей души поздравляю тебя с юбилеем! Твои главные человеческие качества – глубочайшая порядочность и исключительная ответственность. На таких людей, как ты, всегда можно положиться, и все, кто с тобой знаком, глубоко тебя уважают и ценят. Искренне хочу пожелать успехов во всем, крепкого здоровья, счастья и радости твоим близким».

Виктор Зорька

У НАДЕЖДЫ АЛЕКСАНДРОВНЫ КОХАНСКОЙ ЮБИЛЕЙ!



Надежда Александровна Коханская окончила Профессионально-техническое училище №53 и в 1976 году начала трудиться маляром на работах по реконструкции, капитальному ремонту и реставрации ленинградских домов, в том числе, имеющих историческую ценность.

А с 1988 года вот уже 25 лет трудится в ЗАО «СМУ №13 Метрострой» распределителем работ в отделе материально-технического снабжения.

Надежда Александровна – замечательный профессионал, способна решать любые задачи, возникающие в процессе работы, трудолюбивый и добросовестный специалист, выдержанный и болеющий за дело любимого коллектива. Ее труд на строительном объекте комплекса «Спасская», автодорожного тоннеля Комплекса защитных сооружений Петербурга от наводнений, градирен на ЛАЭС-2 в Сосновом Бору Ленинградской области невозможно переоценить. Как несвободный председатель профсоюзного комитета ЗАО «СМУ №13 Метрострой», Надежда Александровна организует спортивные мероприятия, вкладывает в это полезнейшее дело всю душу.

За добросовестный труд Надежда Александровна Коханская награждена почетными грамотами ОАО «Метрострой», ей присвоено звание «Ветеран Метростроя». За активную работу в профсоюзе Надежда Александровна награждена Почетной грамотой Дорожной профсоюзной организации Октябрьской железной дороги. С юбилеем, дорогая Надежда Александровна!!!

Коллектив
ЗАО «СМУ №13 Метрострой»



Легенда Метростроя

МАРИИ ИВАНОВНЕ КРЕСТЬЯНИНОВОЙ – 90!



30 июня отметила 90-летие Мария Ивановна Крестьянинова, более 30 лет посвятившая работе в Метрострое, и большую часть этого времени – труду в Ленметростроевской типографии.

и я – третья, отгребала уголь и подавала на гора. Потом, когда уголь в Комарово закончился, нас перевели в Ленинград. Жить было негде, и мы спали прямо в гаражах. На чем и как – уже и не помню, ужасное было время... Потом нас перекинули на работы в Гатчину, где мы жили в немецких бараках. А весной 1944 года эвакуировали в Закарпатскую Украину, где мы восстанавливали разрушенные немцем тоннели и пути на железнодорожных линиях. Там, в Закарпатской Украине, я оставалась до самого конца войны.

С 1947 по 1952 год Мария Ивановна штукатуром сначала Строительно-Ремонтной конторы Ленметростроя, а затем перейдя в Строительство №19, восстанавливала жилые дома.

– Приводили в порядок разрушенные во время войны дома, – рассказывает Мария Ивановна, – а еще – ремонтировали Московский вокзал...

А в 1952 году Мария Ивановна по рекомендации врачей – не давали покоя суставы пальцев, утружденных добычей угля в шах-

тах – была переведена в типографию Ленметростроя, где и работала вплоть до выхода на пенсию в 1979 году. Был, правда, недолгий период «отлучки» на «Адмиралтейский завод» в поисках работы по душе, но, как признается с улыбкой Мария Ивановна, долго она там работать не смогла, потому что все слишком сильно отличалось от Ленметростроя: и работа не та, и отношение не то, и коллектив не такой...

– Когда я впервые попала в типографию, – вспоминает Мария Ивановна, – сразу полюбила свою работу! Поняла, что это мне нравится. Сначала работала бро-



шуровщицей, а потом захотелось освоить титульную машину. Уж такой у меня характер, хотелось идти вперед, знать больше! Мы печатали различные бланки для нужд Ленметростроя, иногда выполняли срочные задания по запросу города...

Мария Ивановна всегда относилась к своей работе ответственно, с усердием. Большая часть нынешнего метростроевского архива – ее рук дело. И тома, которые собирала она, всегда можно отличить от других: все ровненько, аккуратно, читаемо... Во всем у Марии Ивановны царил порядок!

– Я всегда старалась делать работу тщательно и аккуратно, – говорит Мария Ивановна, – это ведь все с детства прививается, и по-другому уже делать не будешь!

Доброму отношению к работе способствовали и теплые отношения в коллективе.

– У меня были замечательные товарищи, – рассказывает Мария Ивановна, – многих из них в живых, увы, уже нет... Очень нравились мне праздничные Ленметростроевские вечера! Помню, на Расстанной, в помещении типографии, на втором этаже был большой зал, где все собирались по праздникам. Было весело, выступали приглашенные



18 октября 1944 года. Фото сделано в Гатчине, во время работы в Тоннельреме-2. Мария Ивановна (верхний ряд, вторая слева) со своей бригадой

артисты, да и мы сами выступали с номерами. Таким мне и запомнился Ленметрострой...

За усердную работу в военное время, за многолетний и добросовестный труд в Метрострое Мария Ивановна награждена медалью «За трудовое отличие», нагрудным знаком «Отличный восстановитель», медалью «За доблестный труд в Великой Отечественной войне 1941–1945 гг.», памятными медалями в честь 60-летия и 65-летия полного освобождения Ленинграда от фашистской блокады, является ветераном Метростроя и ветераном труда.

Уважаемая Мария Ивановна! Примите самые искренние поздравления и пожелания крепкого здоровья и благополучия!

Лицей Метростроя

В ПЕТЕРБУРГЕ ВЫБРАЛИ ЛУЧШИХ КАМЕНЩИКОВ

5–6 июня 2013 года в Петербурге состоялся конкурс профессионального мастерства «Лучший каменщик-2013». Конкурс был организован Территориальной организацией Санкт-Петербурга и Ленинградской области профсоюза работников строительства и промышленности строительных материалов РФ во взаимодействии с соответствующими объединениями работодателей, заинтересованными структурами исполнительной власти и общественными движениями.

Поборются за звание лучшего каменщика съехались специалисты ведущих строительных компаний Петербурга: ЗАО «47 трест», ЗАО «ЕВРОМОНОЛИТ», ООО «Строительная компания «ДМ», ЗАО «ДСК «Блок», ГК «ЦДС» ООО «ЛСУ», ООО «Генеральная строительная компания №1», ООО «Генеральная строительная компания №2». В номинации «Лучший учащийся по специальности каменщик» соревновались студенты ГБОУ НПО Индустриально-судостроительный профессиональный лицей №116 Санкт-Петербурга, СПб ГБОУ НПО «Профессиональный лицей «Метростроя», СПб ГБОУ СПО «Колледж строительной индустрии и городского хозяйства».

Конкурс профессионального мастерства «Лучший каменщик-2103» проводится в Петербурге в третий раз. Как и в прошлый раз, он прошел при поддержке ЗАО «Строительный трест» на строительной площадке жилого комплекса в Кудрово. Участникам необходимо было выполнить практическое задание: сделать лицевую кладку с забутовочным кирпичом с определенными элементами на фасаде.

6 июня на торжественном закрытии конкурса во Дворце Труда были названы имена победителей, имена которых определили эксперты рынка. Лучшим каменщиком Петербурга 2013 года стал специалист ООО «Генеральная строительная компания №2» Объединение ЗАО «Строительный трест» Петр Кириsov. Второе место занял бригадир-каменщик ЗАО «ЕВРОМОНОЛИТ»

Леонид Мансуров, третье – каменщик ООО «Генеральная строительная компания №2» Объединение ЗАО «Строительный трест» Григорий Кравчук.

Лучшим в номинации «Лучший учащийся по специальности каменщик» стал Александр Поздняков (Профессиональный лицей Метростроя, 3 курс), второе место с орденами заняла единственная девушка на конкурсе – учащаяся 1 курса лицея Метростроя Татьяна Дунько, а третьим стал студент 2 курса Колледжа строительной индустрии и городского хозяйства Николай Егоров.

Всем победителям были вручены дипломы, ценные призы и подарки. Все члены жюри наперебой расхваливали единственную девушку-участницу, не просто не побоявшуюся сложного практического задания, на которое отводилось лишь 2 часа, но и занявшую почетное второе место. А президент Федерации образования строителей Юрий Павлович Панибратов выразил, пожалуй, главную мысль конкурса: «Как бы ни была гениальна задумка инженера, в жизнь она воплотится только благодаря умелым рукам строителей. У вас, особенно у молодого поколения, есть огромное преимущество: вы всегда сможете выучиться и стать инженерами, а вот инженер освоить профессиональную кладку вряд ли сможет!»

Поздравляем с победой и желаем дальнейших успехов!



ПОБЕДИТЕЛИ

АЛЕКСАНДР ПОЗДНЯКОВ – 1 место

Саша учится в 37 группе лицея Метростроя и получил специальность «мастер Метростроя». В конкурсе каменщиков участвует второй раз и второй раз становится победителем.

– Я очень рад этой победе! – рассказал «Метростроителю» Саша. – Это говорит о том, что я многому научился.

Сейчас Саша заканчивает последний курс лицея и хочет стать проходчиком в ЗАО «Тоннельный отряд-3».

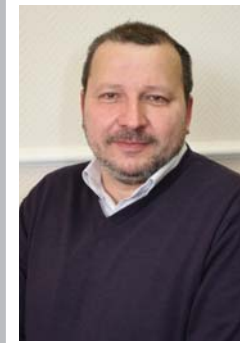
ТАТЬЯНА ДУНЬКО – 2 место

Таня учится на первом курсе лицея в 17 общестроительной группе. Можно сказать, что Таня – продолжатель династии: ее папа, Валерий Вячеславович Дунько вот уже более 20 лет работает в Тоннельном отряде-3 проходчиком. Кстати, мама Тани работает в столовой лицея.

Татьяна участвует в конкурсе впервые.

– Волновалась во время конкурса очень и волнуюсь до сих пор, – призналась Таня, – второе место для меня – очень неожиданно и приятно!

ЛИЦЕЙ МЕТРОСТРОЯ: ЗАВЕРШЕН УЧЕБНЫЙ ГОД



Подошел к концу 2012–2013 учебный год в Профессиональном лицее Метростроя. 25–28 июня вечерние учащиеся, а ныне – счастливые выпускники прошли итоговую аттестацию, кто-то уже ищет работу, а кто-то готовится к вступительным экзаменам в вузы. О том, как прошел для лицея учебный год и что ожидать от следующего, рассказал «Метростроителю» заместитель директора лицея Зариф Халимович Сухов.

– В этом учебном году наш лицей выпустил 224 молодых специалиста, из них 71 автомеханика и 153 строителя: маляров-штукатуров, мастеров отделочных работ, мастеров общестроительных работ. В этом году в последний раз мы подготовили две группы по профессии «Мастер Метростроя», в следующем году набора по этому направлению уже не будет. По новым стандартам теперь нам разрешено лишь доучивать, изменились сроки обучения и название профессии. Теперь «Мастер Метростроя» – это горнорабочий и маляр-штукатур «в одном флаконе». Но это не означает, что мы не будем готовить ребят для дальнейшей работы на строительстве метро – просто будем делать это иначе, в соответствии с новыми стандартами.

Успеваемость учащихся на хорошем уровне: ребята старательно изучают дисциплины, показывают неплохие результаты, в том числе и на различных конкурсах профессионального мастерства.

Самой популярной специальностью в лицее остается направление «автомеханик». Уже на сегодняшний день у нас есть 70 заявлений на поступление, а набор – только 50 человек. Как и в прошлом году, на это направление охотно поступают и девушки. Думаю, что многих в этой специальности привлекает возможность не только обучиться мастерству автомеханика, но и удобная возможность получить водительские права категории В,С.

В этом году большинство наших учащихся строительных специальностей проходили производственную практику в подразделениях Метростроя: Тоннельном отряде-3, Управлении-20, Управлении №10, СМУ №13, АТП. Многие ребята отлично себя зарекомендовали и получили возможность остаться работать на предприятиях Метростроя.

В Законе об образовании теперь нет понятия «начальное образование», а есть «среднее профессиональное», поэтому с сентября этого года все учебные заведения, имеющие статус «лицей», станут либо техникумами, либо колледжами. Наше образовательное учреждение будет называться Колледж Метростроя, мы будем обучать профессии «техник» на строительстве мостов и тоннелей, а в специальности «автомеханик» появится направление «логистика и грузоперевозки».



Спорт

НА ЛЕТНИХ СТАРТАХ СПАРТАКИАДЫ МЕТРОСТРОЯ

ПЛАВАНИЕ

5 июня в бассейне «Динамо» прошли соревнования по плаванию. В стартах на водных дорожках приняли участие 77 спортсменов из 12 организаций ОАО «Метрострой».

Победительницей среди женщин на дистанции 50 м впервые стала Юлия Борисова (ЛМГТ) с высоким результатом 30,8 сек., второй – Ольга Петряева (СМУ №13) с результатом 32,1 сек., третье место заняла Елена Пирогова (СМУ №13) 38,7 сек.

У мужчин лучший результат показал Александр Теплов (Управление-15 – 25,5 сек.), на втором месте Сергей Микульский (Управление №10 – 27,91 сек.), третьим стал Максим Миловидов (Управление-15 – 27,93 сек.).

В эстафете 4x50 м убедительную победу одержала команда Управления-15 (1 мин. 55,9 сек.), вторыми финишировали пловцы СМУ №13 (2 мин. 15,1 сек.), третьим стал квартет Управления №10 (2 мин. 15,2 сек.).

В командном зачете победила команда СМУ №13, второе место у пловцов Управления-15, третье – у команды Управления механизации.

ВОЛЕЙБОЛ

С 26 апреля по 6 июня в спортивном комплексе ОАО «Метрострой» прошло первенство по волейболу, в котором приняло участие 14 команд. На начальном этапе команды жребием были разбиты на 3 подгруппы. Победителями подгрупп стали волейболисты Управления №10, ЛМГТ и Управления механизации. Эти команды и разыграли награды первенства. Прошлогодний победитель – команда ЛМГТ – в упорной борьбе уступила волейболистам Управления №10 и УМа и заняла 3 место. Но поддержке болельщиков этого коллектива может позавидовать любой участник турнира. В основном финале шла довольно веселая и нервная игра. Сначала вперед вышла команда УМа, но ближе к концу 1 партии волейболисты Управления 10 выровняли игру и уступили только из-за собственных ошибок 21:25. Во 2 партии сценарий полностью повторился: игроки УМа дважды выходили вперед, отрыв достигал 5-7 очков, но волейболистам «десятки» удавалось настигнуть соперника. Концовка за командой УМа: со счетом 25:23 они стали победителями первенства. Состав победителей: Левкин В., Аитов М., Соловей С., Золотарев В., Федоров Г., Кубанов И., Финогенов Д., Дюков Д. Спортсмены Управления №10 – на втором месте. Интересные игры прошли и за места с 4-го по 6-е. Компакт переиграл СМУ-11 со счетом 2:1 и Управление 2:0 и занял 4 место. Волейболисты СМУ-11 на 5 месте, Управление – 6 место.

ЛЕГКАЯ АТЛЕТИКА

В связи с продолжающейся реконструкцией стадиона ОАО «Метрострой», соревнования по легкой атлетике прошли 21 июня 2013 года на дорожках стадиона «Динамо». Соревнования традиционно открылись построением, награждением за прошедшие виды Спартакиады. В церемонии награждения принял участие чемпион параолимпийских игр в Лондоне Федор Триколич.

У женщин победителями и призерами стали:

100 м – Надежда Никольская (Тоннельный отряд-3 – 13,90 сек.), Татьяна Пискунова (Управление №10 – 4,85 сек.), Ирина Савинова и Анна Протасова (Управление – 15,11 сек.)

200 м – Елена Иванова (Управление №10 – 28,42 сек.), Надежда Никольская Надежда (Тоннельный отряд-3 – 28,75 сек.), Юлия Борисова (ЛМГТ – 31,38 сек.)

500 м – Татьяна Пискунова (Управление №10 – 1 мин. 24,9 сек.), Юлия Борисова (ЛМГТ – 1 мин. 34,2 сек.), Анастасия Степаненко (Семнадцатое управление – 1 мин. 34,5 сек.)

Эстафета 4x100 женщины: Тоннельный отряд-3 (1 мин. 01,5 сек.), Управление (1 мин. 02,8 сек.), Метробетон (1 мин. 07,7 сек.).

У мужчин победителями и призерами стали:

100 м – Дмитрий Хоменко (Управление-15 – 11,73 сек.), Андрей Уланов (СМУ №13 – 11,81 сек.), Владимир Семенов (СМУ-11 – 12,10 сек.)

400 м – Иван Зайцев (Управление №10 – 52,7 сек.), Андрей Путилов (Управление механизации – 52,9 сек.), Евгений Федоров (Тоннельный отряд-3 – 53,5 сек.)

1000 м – Иван Зайцев (Управление №10 – 2 мин. 45,8 сек.), Михаил Осин (Управление №10 – 2 мин. 52,1 сек.), Михаил Порсин (СМУ-9 – 2 мин. 53,2 сек.)

Эстафета 4x100 мужчины: Управление механизации (48,42 сек.), Тоннельный отряд-3 (48,75 сек.), Управление №10 (49,39 сек.).

В командном первенстве победу одержали спортсмены ТО-3, второе место у команды Управления №10, на третьем месте легкоатлеты СМУ №13.



СПОРТ ПОКОЛЕНИЙ-2013

2 июня в Петербургском СКК прошел региональный финал Всероссийских игр 2013 «Спорт поколений», посвященных 10-летию ОАО «Российские железные дороги». Организатором игр выступил российский профсоюз железнодорожников и транспортных строителей совместно с Российским физкультурно-спортивным обществом «Локомотив» при поддержке ОАО «РЖД» и НПФ «Благосостояние».



Основная цель игр – пропаганда здорового образа жизни, вовлечение работников отрасли и членов их семей в регулярные занятия физической культурой.

Игры «Спорт поколений» проходят в пятый раз, и в эту маленькую «дату» организаторы внесли изменения в программу соревнований. Впервые соревнования прошли в помещении СКК, а не на открытой площадке. Изменилось и количество команд-участников – с 6 до 16. Такой «прирост» произошел за счет того, что раньше участвовали только сборные основных направлений Октябрьской железной дороги, а теперь подключились и команды железнодорожных узлов. По словам председателя Дорпрофжела Владимира Леонидовича Белозерова, рас-

ширилась география соревнующихся команд, появились новые команды транспортно-строительных подразделений профсоюза.

Впервые участие в «Спорте поколений» приняла и команда Метростроя. Помериться силами в составе команды метростроителей не побоялись спортсмены из Управления № 10, Тоннельного отряда-3, РЭУ, Управления-20, Семнадцатого управления. Наиболее успешно «наши» выступили в стрелковом многоборье, хорошо показали себя и в других состязаниях. Всем участникам настолько понравилась спортивная программа игр, что многие высказали пожелание, чтобы участие Метростроя в «Спорте поколений» стало доброй традицией.

Общая численность состава участников регионального финала, прошедшего в СКК, – 320 человек, 16 команд по 20 человек в каждой. На отборочных же этапах соревнований количество участников насчитывает тысячи человек. Все это говорит о том, что происходит массовое вовлечение сотрудников в любительский спорт и тем самым – оздоровление всего коллектива.

В рамках игр участникам предлагалось пройти несколько соревновательных этапов: силовой, игровой, стрелковый, и на каждом из этапов необходимо было продемонстрировать именно командные действия. Неожиданным этапом для многих стала площадка по шаффлборду – игре, во многом напоминающей керлинг. Победителей и призеров определяла традиционная командная эстафета: 6 команд, набравших наибольшее количество баллов, должны были показать наилучшее время. Победитель регионального этапа – а им стала команда Кемского железнодорожного узла – примет участие во всероссийских финальных играх, которые пройдут в Москве.



ЮБИЛЕИ ВЕТЕРАНОВ МЕТРОСТРОЯ

ИЮЛЬ

1	Елена Геннадьевна ТЕРЕНТЬЕВА (УМ) – 55-летие Наталья Борисовна ПАЗУХИНА (Управление-20) – 55-летие Владимир Николаевич ЗУЕВ (ТО-3) – 60-летие Алексей Александрович МАЛЬШЕВ (Управление-15) – 75-летие
2	Петр Николаевич СИВОДЕД (ТО-3) – 50-летие
5	Людмила Андреевна ТАЛАНОВА (СМУ-11) – 85-летие
10	Нина Александровна ЗАДКОВА (СМУ-19) – 65-летие
17	Борис Тимофеевич ШАБАНОВ (СМУ-9) – 80-летие
20	Нина Николаевна МАТВЕЕВА (Поликлиника) – 75-летие
21	Инна Федоровна ГУЦКО (УПТК) – 65-летие
22	Галина Николаевна ГОРНАКОВА (Управление-20) – 65-летие Екатерина Игнатьевна АНТОНОВА (СМУ №13) – 85-летие
25	Мария Васильевна ЛОКТЕВА (Семнадцатое управление) – 65-летие Лариса Евгеньевна ЯКУШЕВА (Управление) – 65-летие
26	Галина Васильевна КРАПИВИНА (СМУ-19) – 65-летие
27	Павел Александрович ШИБАЙКИН (УМ) – 85-летие
28	

УЧРЕДИТЕЛЬ:

Акционерное общество открытого типа по строительству метрополитена в городе 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: Андрей Бергнер

Фото: Виктор Чумаков

Корреспондент: Ирина Сидорина

Верстка и дизайн: Елена Тальянова

Номер подписан в печать 28.06.2013 г. 11.00 ч.

Газета отпечатана в типография «Кириллица», Санкт-Петербург, Синопская наб., д. 64, литера А.

АДРЕС РЕДАКЦИИ:

190013, Санкт-Петербург, Загородный пр., д. 52а

Телефон: (812) 635-77-28

metrostroitel@mail.ru

www.metrostroy-spb.ru

Отзывы направлять по адресу редакции.

Тираж 1700 экземпляров.