

СЕГОДНЯ В НОМЕРЕ:

«ВОЙНА ВСЕХ
НАС
СПЛОТИЛА...»

СТР. 2-3

«СПАССКАЯ»,
НАКЛОННЫЙ ХОД:
ПОЕХАЛИ!

СТР. 5

НОВЫЙ ЩИТ
ДЛЯ ПЕТЕРБУРГСКОГО
МЕТРО

СТР. 6

НАШИ
ШТУКАТУРЫ
СНОВА ЛУЧШИЕ!

СТР. 7

Они воевали за Родину!



С победой Метрострой!



Время неумолимо... Уходят в вечность ветераны, все меньше в этот великий день на улицах нашего города стариков с медалями и букетами тюльпанов в руках. Но сколько бы лет ни прошло, День Победы мы всегда будем встречать с особой радостью и огромной благодарностью. И сколько бы не сменилось поколений, этот день навсегда останется для нас самым выстраданным и самым дорогим праздником. Мы знаем, что никто и никогда не проявлял такого героизма и самопожертвования, как наше военное поколение, никто и никогда не переносил с таким достоинством таких тяжелых испытаний. Время не властно над памятью о подвиге защитников Родины, разгромивших фашизм в битвах под Москвой, и Ленинградом, Сталинградом и на Курской дуге, прорвавших кольцо блокады, освободивших Европу от «коричневой чумы». Мы гордимся тем, что метростроители внесли достойный вклад в бессмертное дело Победы.

Первые метростроевцы возводили оборонительные укрепления на Карельском перешейке, под носом у немцев устанавливали дзоты на Лужском рубеже и под Кингисеппом, сооружали огневые точки в железнодорожных насыпях на Пулковских высотах. Вчерашние строители Ленметрополитена, бойцы строительных батальонов Строительства № 5 НКПС под огнем проложили танковую переправу через Неву на «Невский пятачок», где с яростью обреченных стояли насмерть полуголодные, физически ослабленные, израненные защитники плацдарма. Холодной осенью 1941-го года построили Осиновецкий порт, а в январе 1942-го под непрерывными вражескими обстрелами и бомбежками, в лютые морозы проложили железнодорожную ветку Войбокало — Кобона — Коса. «Военно-автомобильная дорога № 101» — Дорога жизни спасла тысячи ленинградцев от голодной смерти. Зимой 1941–1942 года по ней в

Ленинград было доставлено 360 тысяч тонн продовольствия, медикаментов. Из Ленинграда вывезли свыше полумиллиона детей, женщин и стариков. Зимой 1942 года под руководством первого директора ленинградского Метростроя Ивана Георгиевича Зубкова метростроевцы сооружают железнодорожную ледовую переправу через Ладожское озеро. Общая длина узкоколейной железной «Дороги жизни» составила более 35 километров. Нечеловеческими усилиями, под налетами вражеской авиации с марта по август 1942-го был построен Кобоно-Кареджский порт и причалы на реке Волхов в Новой Ладогге. После прорыва блокады, в январе 1943 года за 15 дней (!) была построена железная «Дорога победы», 33-х километровый участок железнодорожного пути Шлиссельбург — Поляны. За участие в строительстве «Дороги Победы» более двух тысяч человек были награждены правительственными наградами. В 1943-м основные силы метростроителей были направлены на строительство угольных шахт Комаровского бассейна. За год, в тяжелых условиях, при отсутствии механизации метростроители сдали в эксплуатацию 10 шахт, давших Ленинграду зимой 1943–1944 годов 110 тысяч тонн угля.

С ноября 1941 по март 1942 года в Строительстве № 5 НКПС погибло 75 и умерло от истощения 600 человек. К февралю 1942 года работоспособный состав Строительства № 5 сократился с 11 тысяч в начале войны до 3 тысяч человек.

Низкий поклон всем метростроевцам — ветеранам той страшной войны! Примите самые искренние пожелания здоровья, долгих лет жизни, бодрости, оптимизма и благополучия! С Праздником!

**Генеральный директор ОАО «Метрострой»
Вадим Александров**

Память

СЛОВО СОВЕТА ВETERANОВ

Имена тех, кто защищал честь страны во время Великой Отечественной войны, в Совете ветеранов Метростроя знают все. Увы, списки их с каждым годом редуют... Заместитель председателя Совета ветеранов ОАО «Метрострой» Борис Федорович Яковлев рассказал «Метростроителю», что делается для поддержки переживших тяжкое крещение войной.



– В Совете ветеранов по состоянию на 1 января 2012 года 70 участников войны. Участники войны – те, кто был рожден до 1926 года. Получается, что самому «молодому» сейчас за 85 лет... Также у нас 106 тружеников тыла. Но их цифра – неточная. Дело в том, что к категории «труженик тыла» должны относиться все, кто был рожден до 31 декабря 1931 года, но в свое время это постановление подписано не было. Кроме этого, в Совете ветеранов 73 жителя блокадного Ленинграда.

Для поддержания всех метростроителей, кого коснулась война, Совет ветеранов ежегодно накануне Дня Победы обращается к руководству Метростроя и его организаций с просьбой о материальном поощрении. Также, если возникает такая необходимость, выделяется и разовая материальная помощь для различных нужд. Каждую среду с 11.00 до 16.00 в Управлении Метростроя дежурит представитель Совета ветеранов, принимающий заявки по всем вопросам.

Каждую весну перед Днем Победы для ветеранов Метростроя и всех желающих организуется поездка в Кобону, а осенью, в канун начала строительства Дороги жизни – поездка в Осиновец. Память об этих местах

позволяет знакомить молодежь со славными подвигами метростроителей в годы войны. Ежегодно перед 9 мая Совет ветеранов Метростроя посещает могилу Ивана Георгиевича Зубкова в Невской Лавре, чтобы навести порядок, возложить цветы и почтить память первого начальника Метростроя.

Дорогие ветераны! От всей души поздравляю вас с Днем Победы, великим нашим праздником! Здоровья вам, еще раз здоровья, заботы близких и успехов!



ВОЙНА ВСЕХ НАС СПЛОТИЛА...

Альберт Маркович Шальман родился 7 ноября 1917 года. Капитан медицинской службы, командир санитарной роты. Служил на Ленинградском фронте, 1-ом Украинском фронте. Орден «Красного знамени», 3 ордена «Красной звезды», 2 ордена Отечественной войны I и II степени, медали «За освобождение Ленинграда», «За победу над Берлином».



– Я родился в городе Торопце Калининской области в семье служащего, а мать была домохозяйкой. После окончил в Ленинграде медицинский институт, и меня отправили служить в 8 армию под Таллинном, а через некоторое время снова вернули в Ленинград, на сборы медицинских работников на Кировной улице. Сборы закончились, и я попал в 85 стрелковую дивизию народного ополчения, где был врачом-терапевтом полка до самого конца войны. Нас в семье трое было сыновей... Когда началась война, все братья ушли на фронт. Старший брат погиб, младший тоже, а я выжил...

По военному времени питались мы не самым худшим образом: довольны не ели, но с голоду не помирали, жили в казармах. Знаете, несмотря на все ужасы войны, то время я вспоминаю с теплотой: отношения между людьми были искренними, теплыми... Война всех сплотила.

Во время войны Альберт Маркович был ранен в глаза, поборол тяжелую форму гепатита... – После Ленинграда нас отправили под Вену на освобождение Праги, оттуда во Львов, потом на Сахалин... Я в то время был уже женат, росла старшая дочь. На Сахалине прожили мы до прихода к власти Хрущева, потом уехали под Брест. После войны я стал работать в системе Метростроя заведующим всеми здравпунктами.

В этом году Альберту Марковичу исполнится 95 лет, и он по-прежнему хранит оптимизм и стойкость. Приветливо встречает гостей, радуется успехам детей, внуков и правнуков... Тот, кто пережил войну, умеет находить простые радости в каждом дне!



ЗА МУЖЕСТВО ПРИ ОБСТРЕЛЕ ГОРОДА

– Во время блокады моя мама, Татьяна Алексеевна Жучкова была бойцом МПВО, – рассказывает ветеран Метростроя Людмила Викторовна Жулина, – гасила зажигательные бомбы, подбирала раненых, увозила мертвых. Ей часто приходилось подбирать раненых прямо под обстрелом. Об

одном из таких эпизодов рассказала газета «Боец МПВО».



Газета «Боец МПВО», 18 декабря 1943 года.

Грузовая машина остановилась на полпути. Шофер вышел из кабины посмотреть, что с мотором. На улице было безлюдно, громкоговоритель предостерегал: «Район подвергается артиллерийскому обстрелу!». Жучкова не успела услышать последние слова диктора – раздался оглушительный взрыв, завизжали осколки, пронзая машину и людей. Один из осколков ранил Татьяну. Шофер лежал на каменистой мостовой с перебитой ногой. Татьяна быстро перевязала ногу шоферу и поползла к ближайшему телефону.

– Оперативный? Говорит красноармеец Татьяна Жучкова. Машина попала под обстрел. Есть раненые...

Татьяна вернулась к раненым, занялась перевязкой. Прибывшие оперативные дежурные быстро оказали помощь тяжело раненому шоферу и пассажирам. О своей ране Татьяна никому не сказала. За проявленное мужество при артобстреле города Татьяна Жучкова была представлена к награде.



МОЙ ОТЕЦ ВОЕВАЛ НА ЛАДОГЕ

Председатель совета ветеранов СМУ-19 Нина Павловна Амосова вспоминает своего отца, моряка-балтийца, искусного коменданта-зенитчика, управлявшего огнем канонерской лодки «Нора». За боевые заслуги отец Нины Павловны награжден многими боевыми медалями и орденом Отечественной войны второй степени.



Советская канонерская лодка «Нора» на Ладожском озере

Мой отец, Павел Павлович Амосов в трудные блокадные годы служил комендантом-зенитчиком на канонерской лодке «Нора». Этот корабль вместе с другими конвоировал караваны судов, перебрасывающих боевую технику и продовольствие с большой земли в Ленинград.

О войне, о суровых морских буднях отец иногда рассказывал мне и брату Валере. А ему было что вспомнить. Например, о морской дружбе и взаимовыручке.

«Нора» огнем орудий поддерживала наступление советских войск на флангах в районе Синявинских болот. Здесь шли кровопролитные бои за каждую пядь земли. Выполнив боевое задание, «Нора» вместе со сторожевым кораблем «Пурга» возвращалась на базу. Неожиданно налетели три вражеских самолета и начали бомбить советские корабли. Одна из бомб попала в сторожевой корабль. Судно погибло, но все 150 моряков были спасены товарищами и на «Норе» доставлены на базу.

Или другой незабываемый случай. Ладожская военная флотилия участвовала в высадке десантов глубоко в тылу врага. Однажды был высажен многочисленный десант. Десантники освободили из фашистского лагеря около 5000 советских граждан, среди них были женщины и дети. Какова же была радость моряков с «Норы», когда они узнали, что

их товарищ, трюмный машинист, нашел в этом лагере свою мать.

Однажды «Нора» переправляла из бухты Морье в Новую Ладогу около 200 эвакуированных ленинградцев. Неожиданно моряков облетела весть: на корабле родилась девочка, и мать, благодарная своим спасителям, назвала ее Норой. Тут же моряки собрали для новорожденной деньги, командир лодки выделил трех моряков, которые по прибытии сопроводили мать и ребенка до самого поезда.

Бесконечное патрулирование в водах Ладожского озера и Финского залива, налеты немецкой авиации иногда по 8-9 раз в сутки, гибель товарищей – все выдержали советские моряки. «Нора» постоянно была в походах, в боях и билась врага огнем своих орудий.

По окончании войны Павел Павлович вернулся в Кронштадт, где четверть века трудился на предприятиях нашего города. Работал так же добросовестно, как и воевал. На пенсию ударник Коммунистического труда Павел Павлович Амосов уходил будучи столяром в цехе № 2 Морского завода. Но долго не отдыхал. Пошел матросом на вспомогательные суда, где трудился еще много лет.

До глубокой старости Павел Павлович страстно увлекался охотой. Невысокого роста, крепкого телосложения, каждый свой отпуск проводил он в лесах. И везде в странствиях его сопровождали две преданные западносибирские лайки.



СПРАВКА «Метростроителя»

До войны канонерская лодка «Нора» была грунтовоносной шаландой Балттехфлота Спецгидростроя НКВД. Построена в период с 1939 года по февраль 1941 года на судостроительном заводе «Deutsche Werft AG» в Гамбурге (Германия). Мобилизована 10 июля 1941 года, переоборудована и 24 июля 1941 года вошла в состав Балтийского флота. С 26 июля 1941 года по 23 сентября 1944 года входила в состав Ладожской военной флотилии.

МОЯ МАМА ВСЮ ЖИЗНЬ ПРОРАБОТАЛА В МЕТРОСТРОЕ

О жизни мамы, о ее блокадной юности вспоминает Светлана Николаевна Царева.



Моя мама, Валентина Евдокимовна Макарова родилась в большой, дружной, хлебосольной семье Завьяловых. У Матрены Кирсановны и Евдокима Михайловича было шестеро детей: 5 девочек и мальчик. В доме царила теплота и любовь. Пахло пирогами, всегда звучала музыка. Дети были очень музыкальными: брат Николай имел

абсолютный слух, хорошо играл на баяне и до войны занял первое место на городском музыкальном конкурсе. Мама и ее старшая сестра Ираида учились в балетной школе при оперной студии консерватории. Как рассказывают очевидцы, мама была очень трогательной и хорошенькой девочкой: невысокая, хрупкая, с льняны-



ми волосами, широко распахнутыми синими глазами необыкновенной красоты.

Когда началась война, маме было 13 лет. Детство сразу кончилось. Мамин папа, довольно пожилой человек, был направлен от Строительства № 5 на восстановление железнодорожного полотна, а потом на строительство оборонительных сооружений. Мама и средняя сестра Нина увязались за отцом, чтобы помогать. Они таскали бревна, камни, гвозди, помогали взрослым, чем могли. В самом начале войны произошел такой случай. Бригадир протянул маме ведро и сказал: «Ну-ка дочка, принеси со склада костыли...». Мама отвечала, что ведро ей не нужно, костыли она и так принесет. И помчалась, как вихрь. Бригадир, посмеиваясь, пошел с ведром следом. Мама примчалась на склад стройматериалов, огляделась – нет костылей! «Вы решили посмеяться над мной? Нет здесь костылей!». Бригадир прищурился и говорит: «А ты стоишь-то на чем?». Там оказались



строительные гвозди с большими шляпками – костыли...

Мама с бригадой дошла до Любани и вернулась в Ленинград, где ее определили на Пролетарский завод. Когда подвели к токарному станку, из-за огромной станины ее не было видно – такая она была маленькая. Ей сделали скамейку, подучили, и начала

мама вытачивать детали для пуль и снарядов. Мама очень гордилась тем, что на ее станке всегда стоял красный флажок – она очень хорошо работала. Но первая запись в трудовой книжке появилась только в начале 1944-го года, когда маме выдали паспорт. На Строительстве № 5 Ленметростроя она трудилась рабочей. Метростроевцы восстанавливали старые и строили новые дома, ведь город был полностью разрушен. Это была очень тяжелая работа, но такая доля выпала на то поколение. Они с честью выдержали суровое испытание. Потом маму перевели на Строительство № 19, на должность рабочей склада и стало немного полегче. А затем появилась и последняя запись в трудовой книжке – завод ЖБКиД, на котором она и проработала всю свою жизнь в должности заведующей складом. Всего в Метрострое мама прорабо-

тала 43 года. Ее трудовая книжка полна благодарностей за добросовестный труд. Есть у мамы и медали. Но самая главная медаль, которой мама очень дорожит, – это медаль «За трудовое отличие». Награждал такой медалью Президиум Верховного Совета СССР, а вручал ее в Таврическом дворце 9 декабря 1955 года сам Климент Ефремович Ворошилов.

Вспоминая свою жизнь, мама говорит, что прожила тяжелую, но счастливую и светлую жизнь. У нее есть дочь, зять, внуки, правнуки, живы сестра, брат, друзья. Мы заботимся о ней, мы ее любим... Мама говорит, что в жизни ей очень повезло, ведь в военное время она встречала много хороших людей, которые ее любили и оберегали. Она и сама всю жизнь старалась помогать людям...



МЫ ЗА ПОДВИГАМИ НЕ ГНАЛИСЬ...

Антонина Никитична Шорохова прошла всю войну, воевала на Прибалтийском, Ленинградском и Волховском фронтах. 10 декабря ей исполняется 89 лет...

Она родилась в 1923 году недалеко от станции Дно Псковской области. О своем непростом детстве до сих пор вспоминает:

– Семья у нас большая была: семеро детей, отец, мать, бабушка и дедушка... Жили бедно – тогда шла коллективизация, все лишнее отбирали, а взять неоткуда было: даже магазинов не было. Работали в колхозе, дадут там килограмм грязной ячменной муки – и тем сыты были. Держали коровенку, лошадь была, куры, овцы.

Незадолго до начала войны, окончив 6 классов школы, я уехала из деревни на станцию Дедовичи работать нянкой, но долго там не пробыла – очень скучала по своей деревне. Из Дедович переехала я в поселок Крестцы недалеко от Валдая. А потом началась война, и нас отправили на оборонные работы под Валдай. Там мы рыли противотанковые рвы – глубокие, одна сторона ровная, другая под наклоном. Потом вместо нас других прислали, а я вернулась в Крестцы. Вовсю шла война – было начало 1942 года. В то время туда приехал военно-полевой госпиталь, и мы с девчонками попросились на работу: есть-то хотелось. Было тяжело, особенно когда наши войска выходили из окружения недалеко от госпиталя. Всех раненых везли к нам: невыносимо было, чего я только не посмотрелась... По четверо суток не спали. (Вспоминая, Антонина Никитична до сих пор не может сдержать слез...)

Натерпелись мы с девчонками и решили: уж лучше на фронт, чем на калек смотреть... Подали рапорт командиру Волховским фронтом К.А. Мерецкову, и вскоре

приказом нас отправили на сборный пункт: был набор на курсы зенитчиков. Нас распределили, и я попала в 51 отдельную прожекторную роту в Малую Вишеру. В нашей части было девчонок больше, чем мужчин. Прожекторами мы ловили вражеские самолеты. На машине стояли звукоулавливатели, с которых на пост управления поступали данные: откуда звук, откуда самолет летит. А мы были наготове: как скомандуют «Луч!», мы включаем прожектор, он на 8 километров ввысь светит... Как только самолет вражеский лучом поймает – артиллерия его сразу обстреливает... Один раз даже и стрелять не пришлось: мы фашиста-летчика лучом ослепили, он потерял управление и разбился...

Ели мы на войне не вдоволь, конечно, но жили как-то. А вот спали, где придется. Ночью страшно было спать – фашисты в небе, а днем каждые два часа пересменка... Зимой спали на еловых ветках, ими же и укрывались...

Потом нашу роту перебросили в Небыльчи, оттуда под Лугу, а потом немцы стали притеснять, нас в конце 1943 года погнали в Псковскую область, потом на границу Эстонии... Потом Рига... А из Риги меня мобилизовали по приказу № 1: я ждала ребенка...

С мужем мы на фронте познакомились, были с ним вместе в прожекторной роте. Незадолго до окончания войны родилась у меня дочка: намучилась я тогда, мне есть нечего – и ребенку есть нечего... Хорошо, старший брат мне помог. Брат мой старший был в партизанах, средний брат погиб в Прибалтике, отец погиб партизаном... У мамы оставались моя младшая сестренка и брат, с ними ее эвакуировали.

Мужа своего и ждать боялась, рассчитывала на худшее... Он вернулся домой в конце 1945 года, вот тогда началась у нас с ним другая жизнь, хорошая. Муж работал водителем в Автотранспортной конторе. В 1946 году приехали в Ленинград, и уже через год и я стала работать в Метрострое, в Автотранспортной конторе на складе горюче-смазочных материалов.

Проработав почти полвека в Автотранспортной конторе, в 1996 году Антонина Никитична вышла на пенсию. Уже выросли ее дети и внуки, есть правнучка, а вскоре родится и вторая. Эта удивительно сильная духом женщина, несмотря на все пережитые ужасы войны, до сих пор сохраняет оптимизм и стойкость... За боевые заслуги она была награждена Орденом Великой Отечественной войны II степени. Но это не главное, как считает она сама:

– Мы ведь за подвигами не гнались, по совести своей воевали...



ЮБИЛЕИ ВETERANОВ МЕТРОСТРОЯ

АПРЕЛЬ

1	Валентин Михайлович ДМИТРИЕВ (СМУ-11) – 75-летие
4	Тамара Николаевна МАРТЫНОВА (АТП) – 65-летие
6	Александр Станиславович СИДОРЕНКО (ТО-3, работает электросварщиком) – 50-летие
9	Евгений Васильевич ШИБАЛЕНКОВ (УМ, работает электрослесарем-монтажником) – 60-летие
11	Галина Степановна ТУЗИНА (Управление) – 80-летие
13	Нина Александровна СЕНЬКИНА (СМУ №13) – 75-летие
14	Борис Моисеевич СИНЧКИН (Управление, работает начальником ПРО) – 75-летие Майя Григорьевна МОРДАЛЕВА (Управление) – 75-летие
16	Татьяна Борисовна ЯКИМЕНКО (Семнадцатое управление) – 60-летие
19	Александр Павлович ЕРШОВ (СМУ-19) – 60-летие
20	Геннадий Александрович ТИЛЬМАН (СМУ-11) – 75-летие
21	Александра Павловна ГУЛЯЕВСКАЯ (Семнадцатое управление) – 85-летие
23	Нина Николаевна МИХАЙЛОВА (УПТК) – 55-летие
25	Владимир Григорьевич ВАСЕНКОВ (Управление-20) – 60-летие
28	Николай Андреевич РУМЯНЦЕВ (Семнадцатое управление) – 75-летие

МАЙ

4	Борис Иванович СЕМЕНОВ (АТП) – 65-летие
8	Андрей Михайлович СЕРГЕЕВ (УМ, работает слесарем-ремонтником) – 50-летие
9	Николай Григорьевич РЯБЧИКОВ (СМУ №13) – 80-летие
12	Июсса Иосифовна ТАТАРИНОВИЧ (Управление) – 75-летие
15	Борис Федорович ГРИГОРЬЕВ (РЭУ) – 80-летие Николай Васильевич КОРНЕВ (АТП) – 80-летие Нина Степановна ИСАЕВА (АТП) – 65-летие
16	Николай Васильевич ТОМЕНКО (УМ, работает машинистом компрессора) – 60-летие
20	Владимир Кузьмич ЖУК (ТО-3) – 80-летие
16	Татьяна Борисовна ЯКИМЕНКО (Семнадцатое управление) – 60-летие Владимир Николаевич КУЗНЕЦОВ (СМУ-9, работает начальником участка) – 60-летие
27	Валерий Иванович СТРУЧКОВ (Управление-20) – 75-летие
30	Александр Сергеевич ЕМЕЛЬЯНОВ (УМ, работает машинистом компрессора) – 60-летие



Проблема

О НАБОЛЕВШЕМ

Прошлой осенью по «горячим следам» всенародно утвержденной программы развития питерского метро, распisanной аж до 2025 года, городские власти оптимистично распространялись о ее радужных перспективах. С экранов телевизоров и страниц газет нас уверяли, что с выделенными из городского бюджета средствами можно будет открывать по две новые станции в год. Горожане радовались: вот они – перемены к лучшему! Наконец-то нас услышали, и замороженное на 20 лет строительство новых станций начнет набирать обороты. Но, оказывается, меняться может все что угодно: возникают и тут же пропадают куда-то благие намерения, громкие заверения – неизменно лишь равнодушие к маленькому человеку, терпеливо ожидающему обещанных станций. Вот, например, что сообщает газета «Солидарность» в № 12, 2012, «Парковки вместо станций»: «Процедура резервирования пятен под сооружение надземных и подземных частей метрополитена, которой должен заниматься комитет по градостроительству и архитектуре Санкт-Петербурга в городе в принципе не работает. Неразбериха возникает из-за несогласованных действий комитетов городского правительства». Тем временем рабочие и служащие Метростроя переходят на трехдневную рабочую неделю: работы в метростроении нет.

Попытки Метростроя достучаться до ответственных чиновников, публикации в газетах пока ни к чему не приводят. Кстати, имя программе народ прицепил ну очень нехорошее – «декларация».

**Уважаемый Георгий Сергеевич!**

Поводом обращения к Вам послужила крайне сложная ситуация, возникшая в петербургском Метрострое. Наш коллектив на протяжении последних лет, имея стабильное финансирование, ежегодно сдавал в эксплуатацию в среднем по одной станции.

Однако сегодня реализация перспективного плана, принятого правительством города в 2011 году, уже невозможна в виду того, что отсутствует экспертиза проектной документации, до сих пор Метрострою не переданы площадки, необходимые для инженерной подготовки и закладки вертикальных стволов. За 2009–2011 годы в городе не появилось ни одной новой шахты для строительства станций, открытие которых запланировано уже в 2014 году. С мая этого года прекращены практически все горнопроходческие работы. Сокращено более 600 человек дефицитных специальностей (проходчика, горного рабочего и пр.), назрело решение о переходе на 3-х дневную рабочую неделю, а часть коллектива отправлена в отпуск на неопределенный срок. Считаем эту ситуацию губительной для нашего коллектива, который выстоял в более трудное время. Она наносит непоправимый удар дальнейшему развитию сети метрополитена в городе.

Сейчас, когда разработан перспективный план до 2025 года и намечены конкретные даты сдачи линий метрополитена, важно правильно наладить технологический процесс, разработать четкий поэтапный график взаимодействия между всеми участниками строительства, включая правительство города, проектные институты, заказчика и строителей. Это позволит обеспечить своевременный ввод станций в эксплуатацию согласно перспективной схеме развития. Для того чтобы уложиться в обозначенные сроки, нужно постоянно осваивать новые строительные площадки, как это делается в настоящее время в Москве. Особенно это важно потому, что согласование и подключение к электрическим сетям, водоснабжению и канализации, возведение временных зданий и технологических сооружений, без чего не может начаться подземное строительство, с учетом согласований и проволочек занимает много времени. Заблаговременная подготовка новых строительных площадок позволила бы организовать сооружение станций непрерывным потоком и регулярно вводить новые объекты в эксплуатацию и сохранить коллективы горных строителей.

Уважаемый, Георгий Сергеевич! Убедительно просим Вас принять меры для стабилизации дел и недопущения дальнейшего развития негативной ситуации по строительству метрополитена города Санкт-Петербурга и проинформировать нас о принятых мерах.

По поручению трудового коллектива

Территориальная профсоюзная организация ОАО «Метрострой»

**ПРАВИТЕЛЬСТВО САНКТ-ПЕТЕРБУРГА
ВИЦЕ-ГУБЕРНАТОР САНКТ-ПЕТЕРБУРГА**

Смольный, Санкт-Петербург, 191060

т.(812) 576-68-99 ф.(812) 576-41-57

E-mail: Molchanov@gov.spb.ru http://www.gov.spb.ru

ОКПО 47921842 ОКОГУ 23010

17.01.2012 № 3.2-42815

На № _____ от _____

**Председателю
Территориальной профсоюзной организации
ОАО «Метрострой»**

В.В. Зорьке

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

Уважаемый Виктор Владимирович!

Рассмотрев Ваше обращение в адрес губернатора Санкт-Петербурга Г.С. Полтавченко по вопросу развития и строительства Петербургского метрополитена, сообщая следующее.

Городом постоянно уделяется большое внимание вопросам развития и строительства Петербургского метрополитена. В 2012 году на эти цели предусмотрено финансирование в размере 10 млрд рублей, в 2013 году – 16 млрд рублей.

Постановлением Правительства Санкт-Петербурга от 28 июня 2011 года № 836 утверждена Отраслевая схема развития метрополитена в Санкт-Петербурге на 2011–2015 годы с перспективой до 2025 года.

В соответствии с утвержденной Отраслевой схемой в 2011 году были проведены конкурсы на разработку проектной документации на следующие объекты:

- Невско-Василеостровская линия, участок от станции «Приморская» до станции «Зоопарк» – окончание проектирования 2013 г.;
- Фрунзенско-Приморская линия, участок от станции «Театральная» до станции «Морской фасад» – окончание проектирования 2013 г.;
- Правобережно-Ладжинская линия, участок от станции «Комендантский проспект» до станции «Шуваловский проспект» – окончание проектирования 2012 г.

В настоящее время ОАО «Ленметрогипротранс» разработана проектная документация для строительства Красносельско-Калининской линии от станции «Обводный канал-2» до станции «Казаковская» с электродепо «Красносельское», и в 2012 году будет завершена разработка проектной документации продолжения Фрунзенского радиуса от станции «Проспект Славы» до станции «Южная». В 2011 году ОАО «Ленгипротранс» разработана также проектная документация для строительства электродепо «Южное».

В 2012 году начинается строительство Красносельско-Калининской линии метрополитена, продолжения Фрунзенского радиуса от станции «Проспект Славы» до станции «Южная» и электродепо «Южное», а также строительство продолжения Фрунзенско-Приморской линии метрополитена от станции «Комендантский проспект» до станции «Коломяжская».

В настоящее время ведется активная работа для решения имущественно-правовых вопросов по земельным участкам.

Проектная документация по строительству второго наклонного хода станции «Спортивная» проходит экспертизу в ФАУ «Главгосэкспертиза России». В первом квартале 2012 года планируется получение заключения экспертизы. После этого будут объявлены конкурсы на разработку рабочей документации и строительство объекта. В отношении земельных участков, необходимых для строительства второго наклонного хода станции «Спортивная», имеется наличие всех необходимых разрешительных документов.

До 2015 года планируется ввести в эксплуатацию станцию метрополитена «Шуваловский проспект» и до 2020 года – пересадочный узел «Шуваловский проспект – Зоопарк» Фрунзенско-Приморской и Невско-Василеостровской линий метрополитена.

Реализация мероприятий, заложенных в Отраслевую схему развития метрополитена в Санкт-Петербурге на 2011–2015 годы с перспективой до 2025 года, позволит обеспечить стабильный объем работы для метростроителей.

Вице-губернатор Санкт-Петербурга И.М. Метельский

Российский профессиональный союз железнодорожников и транспортных строителей Санкт-Петербурга

Дорожная территориальная организация профсоюза (Дорпрофжел)

191023, Санкт-Петербург, пл. Островского, 2.

тел.: (812) 457-60-02, факс: (812) 436-70-71

от 04.04.2012 г. № 100/01

О проблемах метростроения**Губернатору Санкт-Петербурга
Г.С. Полтавченко**

Администрация Губернатора
Документ принят 04.04.2012.
Справки по тел.: (812) 576-74-33
(секретариат)

Уважаемый Георгий Сергеевич!

29 марта 2012 г. на президиуме Дорожной территориальной организации Российского профсоюза железнодорожников и транспортных строителей принято решение обратиться к Вам в поддержку обращений профкома ОАО «Метрострой» (Постановление прилагается).

На первое обращение Теркома ОАО «Метрострой» от 17.12.2011 г. получено письмо вице-губернатора И.М. Метельского, в котором нет ответа на поставленные вопросы.

Опубликованы следующие материалы:

Газета «Метростроитель» от января 2012 года № 1, обращение Территориальной профсоюзной организации ОАО «Метрострой» к губернатору Санкт-Петербурга.

Газета «Известия» от 17.02.2012 года № 29 (28536), статья «Метрострой попал в простой».

Газета «Солидарность» от 28 марта 2012 года № 12 (843), статья «Парковки вместо станций».

Российский профсоюз железнодорожников и транспортных строителей (РОСПРОФЖЕЛ) объединяет около двух миллионов работников железнодорожного транспорта, всех метрополитенов, мостостроителей и метростроителей. Президиум Дорожной профсоюзной организации является руководящим органом Роспрофжел на территории Северо-Запада. Дорожная профсоюзная организация включает 145 тысяч членов профсоюза, в том числе и работников Метростроя Санкт-Петербурга.

В декабре 2011 года от имени Территориальной профсоюзной организации ОАО «Метрострой» Вам было направлено обращение, в котором выражалась обеспокоенность трудового коллектива по проблемам развития метрополитена:

- выделение земельных участков для сооружения вентиляционных стволов и наклонных ходов новых станций;
- отставание от сроков реализации перспективного плана развития;
- сокращение кадров дефицитных профессий (уникальная профессия проходчика требует 3 года обучения и стажировки в подземных условиях).

В январе 2012 года получен ответ за подписью вице-губернатора И.М. Метельского, в котором по существу поднятых проблем ответов нет.

Терком ОАО «Метрострой» был вынужден обратиться к петербуржцам через СМИ. В газетах «Метростроитель», «Известия» и «Солидарность» опубликованы материалы по вышеуказанным проблемам. Это вызвало общественный резонанс. Сегодня метростроение города под угрозой развала!

Просим Вас принять необходимые меры по решению имущественно-правовых вопросов по земельным участкам для строительства станций метро Красносельско-Калининской линии, устранению препятствий в сфере планомерного и динамичного развития метрополитена и негативных социально-экономических проблем в метростроении.

С уважением,

По поручению президиума Дорпрофжел:

**Председатель Территориальной профсоюзной организации
ОАО «Метрострой», член президиума Дорпрофжел
Председатель президиума Дорпрофжел,
член ЦК РОСПРОФЖЕЛ**

В.В. Зорька

В.Л. Белозеров

Проблема

**РОССИЙСКИЙ ПРОФЕССИОНАЛЬНЫЙ СОЮЗ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИКОВ
И ТРАНСПОРТНЫХ СТРОИТЕЛЕЙ**
ПРЕЗИДИУМ ДОРПРОФЖЕЛ

191023, Санкт-Петербург, пл. Островского, д. 2, каб. 312, тел./факс: 436-70-71,

e-mail: v.belozerov@mail.ru

ПОСТАНОВЛЕНИЕ

№ 17.11

29 марта 2012 года, Санкт-Петербург

«О социально-экономическом развитии ОАО «Метрострой» в 2012 году»

Заслушав выступление председателя Теркома ОАО «Метрострой» В.В. Зорьки, президиум отмечает, что в социально-экономическом развитии ОАО «Метрострой» наметились негативные проявления и тенденции.

За 2009–2011 годы в городе не появилось ни одной новой шахты для строительства станций, открытие которых запланировано уже на 2014 год. С этого года постепенно прекращаются горнопроходческие работы. Сегодня в ОАО «Метрострой» около 5400 сотрудников, но численность их постоянно падает. Основные потери происходят за счет сокращения числа людей, занятых на горнопроходческих работах в шахте, и обслуживающего персонала. Только работников дефицитных специальностей уволено 600 человек (профессии: проходчик и горный рабочий, не только требуют высокого уровня знаний и наличия практических навыков). Для такой работы мало найти человека с соответствующим образованием – надо, чтобы он еще обладал крепким здоровьем, а это, как известно, сегодня немалая проблема.

Финансирование работ, производимых трудовым коллективом ОАО «Метрострой», из городского бюджета в 2012 году составило 5,1 млрд рублей (в 2011 году – 8,6 млрд рублей). Для сравнения в 2011 году на сооружение московского метрополитена было выделено 56 млрд рублей, в 2012 – запланировано более 80 млрд рублей.

В текущем году запланирован ввод в эксплуатацию 2 станций метрополитена Фрунзенского района: «Международная» и «Бухарестская» (Программа развития метрополитена до 2025 года была утверждена 28 июня 2011 года на заседании правительства Санкт-Петербурга). Продолжаются работы по строительству наклонного хода станции «Спасская».

Инфраструктура подземки в Петербурге давно уже не отвечает современным требованиям: по экспертным подсчетам, отстала лет на двадцать. Раньше коллектив ОАО «Метрострой» сдавал в эксплуатацию в среднем по одной станции метро в год. Сейчас же реализация перспективного плана, принятого правительством города в 2011 году, уже невозможна. Причина – отсутствие экспертизы проектной документации. При строительстве метро всегда существовала практика этапности: по одному титулу идет проектирование, по другому – освоение площадки, по третьему – ведутся основные работы, на четвертом – происходит сдача объектов. Был отлаженный процесс последовательного, непрерывного строительства. Сейчас этого нет. Получается нет площадок – нет проектов, нет проектов – нет открытого финансирования на проектирование рабочей документации и на строительство и т. д.

Для проектирования и начального цикла строительства станций необходимо технологическое пятно застройки, которое по регламенту должна предоставить администрация Санкт-Петербурга. В настоящее время проблемы установки оборудования для проходки вертикального ствола не решены. Существуют проблемы в процедуре резервирования «пятен» под сооружение надземных и подземных частей метрополитена, которой должен заниматься комитет по градостроительству и архитектуре Санкт-Петербурга. Он в городе в принципе не работает. Неразбериха возникает из-за несогласованных действий комитетов городского правительства. Так, на проектируемой сегодня

Красносельско-Калининской линии только на 8 из 23 площадок у строителей есть возможность вести подготовительные работы. Например, одна площадка, через которую пойдет будущая линия, сдается районным отделом КУГИ в долгосрочную аренду – на 49 лет – под строительство парковки. И таких эпизодов становится все больше.

Терком ОАО «Метрострой» направлял в адрес губернатора Санкт-Петербурга официальное письмо (Приложение 1). По существу поставленных вопросов ответа не поступило (Приложение 2).

Терком вынужден был проинформировать профсоюзный актив, депутатский корпус ЗАКСа и общественность через газеты «Метростроитель», «Известия», «Солидарность». Получено много откликов в поддержку развития метростроения в Санкт-Петербурге.

Учитывая вышесказанное, большую социально-экономическую, транспортную и экологическую роли метрополитена в Санкт-Петербурге

ПРЕЗИДИУМ ДОРПРОФЖЕЛ ПОСТАНОВЛЯЕТ:

1. Обратиться к губернатору Санкт-Петербурга, а также в Министерство транспорта с письмом от имени президиума Дорпрофжел;
2. Обратиться в Законодательное собрание СПб, в Общественную палату РФ о проведении слушаний по проблемам отечественного метростроения;
3. Проинформировать ЦК Роспрофжел о сложившейся ситуации;
4. Принять участие в первомайской демонстрации;
5. Председателям первичных профсоюзных организаций предприятий Санкт-Петербурга провести разъяснительную работу с членами профсоюза по участию в акции солидарности;
6. Организовать рубрику на сайте Дорпрофжел в сети Интернет;
7. Ход выполнения данного постановления рассмотреть на заседании президиума в июне 2012 года;
8. Контроль за выполнением настоящего постановления возложить на первого заместителя председателя Дорпрофжела А.В. Голубева.

Председатель Дорпрофжел
В.Л. Белозеров
Актуально
**ВСЕ РАБОТЫ БУДУТ
ЗАВЕРШЕНЫ
К УСТАНОВЛЕННОМУ СРОКУ**

Очередное совещание с руководителями подрядных организаций, задействованных на пусковых объектах линии Ф-1, провел генеральный директор ОАО «Метрострой» Вадим Александров. По результатам детального осмотра вестибюлей и эскалаторных тоннелей станций «Бухарестская» и «Международная» был составлен протокол с перечнем указаний для завершения строительно-монтажных работ. К установленному сроку – Дню строителя будут завершены все работы, кроме монтажа эскалаторных зон «Е» в наклонном ходе станции «Бухарестская». Причина – срыв поставки узлов эскалаторов заводом-изготовителем. От ГУП «Петербургский метрополитен» на совещании присутствовали Д.В. Кунец и А.Ю. Мищури, от ОАО «Ленметропиротранс» – В.А. Маслак, И.А. Бойцов.



«Метростроитель», безусловно, продолжит следить за развитием событий вокруг наболевшей проблемы строительства новых станций в Петербурге. Молчание, как известно, проблему только усугубляет.

Метростроение

«СПАССКАЯ», НАКЛОННЫЙ ХОД: ПОЕХАЛИ!



Игорь Филиппов

Предпусковые испытания тоннелепроходческого комплекса проекта S-441 состоялись 28 марта. Приемная комиссия подтвердила готовность щита к переходу в эксплуатационный режим. В апреле объединенный коллектив проходчиков СМУ № 13 и монтажной Управления механизации приступил к строительству наклонного хода на «Спасской». О текущих работах на стройплощадке «Метростроителю» рассказывают линейные руководители работ – сменный механик Управления механизации Игорь Иванович Филиппов и начальник участка № 4 СМУ № 13 Андрей Николаевич Качурин.



Андрей Качурин

Некоторые системы комплекса требуют доводки непосредственно в процессе проходки. В частности, для монтажа первого кольца требуется установка удлинительных захват тьюбингоукладчика. Демонтаж этих удлинительных для установки 2-го временного кольца занял определенное время. Поэтому сама щитовая проходка фактически началась 2-го апреля. Проходка на первое кольцо велась без выдачи грунта, чтобы набрать необходимое давление в забое. Затем началась установка восьми временных колец. На стартовом отрезке проходили сваи, поэтому скорость

движения выдерживалась очень невысокая, не более 2 мм/мин. К тому же по ходу движения режущего органа проверялись все системы подачи смазки.

На станции «Спасская» регламент движения щита был разработан итальянской компанией GeoData. Предложенная фирмой цифровая модель проходки основывается на анализе проходки наклонных ходов станций «Обводный канал» и «Адмиралтейская». Все этапы этих проходок контролировались, в память компьютера заносились параметры призабойного давления, давления щитовых домкратов, подачи тампонажного раствора, пространственные характеристики положения щита и т. д. На основе этих данных и был составлен детальный регламент проходки для «Спасской». Был также введен и дополнительный показатель контроля состояния призабойного пространства – величина извлекаемого грунта.

Монтаж временных колец вели с дополнительными усилением балками, подготовленными СМУ № 13. Дело в том, что по временным тьюбингам в дальнейшем пойдут тяжелые части транспортного моста, а во время демонтажа горнопроходческого комплекса по ним же будут выдаваться его части весом 60–80 тонн.

На монтаже колец работают грамотные операторы тьюбингоукладчика от Управления механизации. Сейчас оттачивается их взаимодействие с бригадами проходчиков. Проходчики СМУ № 13 – высококвалифицированные специалисты с большим опытом метростроения.

При переходе с первого постоянного кольца на второе – запланированная технологическая остановка. Провели подачу раствора в обжимной буфлекс. Наконец, на третьем кольце

запустили систему нагнетания раствора. Следует сказать, что до этого УМовцы установили новые шланги и краны, перебрали и промыли все клапаны. При участии специалистов фирмы Herrenknecht AG проверили работоспособность насосов, расходомеров, датчиков давления. К сожалению, повторяется одна и та же история. Как на «Обводном», на «Адмиралтейской», так теперь и на «Спасской» каналы забились. Пришлось заняться чисткой. Всю систему нагнетания опять разобрали, промыли, настроили. Возможно, следовало произвести подачу раствора на этапе тестирования, испытать систему в рабочей среде. Да и те же расходомеры на воде не настроить: они требуют испытаний в родной среде – в растворе. На четвертом кольце проблемы с нагнетанием закончились. В настоящий момент состояние машины можно охарактеризовать как отличное.

КОГДА ВЕРСТАЛСЯ НОМЕР

По завершению проходки четвертого кольца была еще одна технологическая остановка. Производили наращивание транспортного моста. В тоннель перекочевали: насосное оборудование, система водоподдачи и конструкции поддержания коммуникаций, установка системы пожаротушения и другие сборки, которые находились на поверхности. Эту большую работу сделали быстро, так как на это время комплекс отключался от электроэнергетики и информации о происходящем в забое у операторов щита не было. Практически весь коллектив монтажного участка Управления механизации – до тридцати человек: монтажники, гидравлики, электрики, высоковольтники – в течение четырех суток, включая православный праздник, были заняты на монтаже транспортного моста. Ну, а затем проходка наклонного хода продолжилась в штатном режиме.

Главный механик ОАО «Метрострой», Павел Александрович Колтаков:

«Из 86-и постоянных колец смонтировано 14. По окончании проходки машине потребуются детальная диагностика и ремонт. Щит будет демонтирован и отправлен в Управление механизации на восстановление. Потребуется серьезная экспертиза режущего органа, блокоукладчика, других ключевых частей щита, возможно, придется заменить ряд базовых элементов. По результатам экспертизы будет определен остаточный ресурс проходческого комплекса».


ОТЛИЧНО РАБОТАЕТ НА «СПАССКОЙ»
ГРУППА ИНЖЕНЕРОВ-ГИДРАВЛИКОВ УМА:
слева направо: Богатырев К.В., Веселов А.В., Золотарев А.В., Карпенков А.Г., Сысоев С.В., Мурзак И.Н., Бондарев Д.В., Черкасов А.И., Базаров В.П.
Принесим извинения бригаде за неправильную подпись под фотографией в прошлом номере.

Трудовые будни

ВЫШЕ ТОЛЬКО КРЫША

ЗАО «СМУ-11 Метрострой» заканчивает возведение грандиозной партерной зоны и помещений фойе второй сцены Мариинского театра.



Этот ключевой и самый сложный узел строительства захватывает четыре балкона, расположенных по периметру партерной «подковы» и безопорную двухуровневую плиту перекрытия зрительного зала площадью более 1000 м².

– Можете себе представить, какова должна быть надежность конструкции. Никаких колонн: нижняя плита перекрытия лежит на опорных блоках верхнего яруса по периметру зрительного зала как крышка, – начальник строительного участка № 3 Дмитрий Кофан разворачивает чертежи последнего перекрытия партера новой Мариинки.

– Технология монтажа опалубки для заливки нижней плиты перекрытия предусматривала устройство временной поддерживающей системы по всей площади зрительного зала. Выполненное в виде технологического этажа перекрытие состоит из нижней и верхней плит и простенков, образующих «решетку» из многочисленных (более 100) сообщающихся технических помещений. Единый каркас перекрытия и простенков смонтирован из 25 мм стальной арматуры.

Шестого марта за 18 часов непрерывной работы был забетонирован последний, самый большой участок нижней плиты. Плита и простенки бетонировались одной заливкой «навстречу» двумя бетононасосами. С учетом тридцатиметровой высоты перекрытия общая протяженность бетоновода составила более 70 м. В сложную конструкцию опалубки было загружено 200 кубометров бетона.

«Решетка» из простенков образует жесткое основание для верхней плиты перекрытия. В ближайшее время на высоте 29,1 м усиленными темпами начинается монтаж опалубки и бетонирование этой верхней плиты. Работы ведутся непрерывно, по скользящему графику, без выходных. На участке Дмитрия Кофана задействовано 15 бригад – 345 закаленных в строительных батальях метростроевцев. 15 мая бригады должны закончить строительство перекрытия партера и передать готовую зону под монтаж металлических конструкций надстройки.

ПЕРВАЯ РЕПЕТИЦИЯ В МАРИИНКЕ-2 ПРИБЛИЖАЕТСЯ

Так сложилось, что реставрационно-строительной фирме «Петр Великий» пришлось много заниматься восстановлением объектов культурного назначения. Но главное, специалисты компании реставрировали фасады и реконструировали интерьеры петербургских театров: Александринского в 2005–2006 годах, а спустя два года – театра Комедии имени Н.П. Акимова. О ходе отделочных работ на строительстве второй сцены Мариинского театра «Метростроитель» поговорил с директором фирмы, Валерием Антоновичем Блашкевичем.



– Скорее всего, генеральный директор Метростроя Вадим Николаевич Александров принял решение пригласить фирму на проект строительства новой Мариинки, взвесив наш опыт театральных реконструкций. Хотя на строительной площадке мы никогда не пересекались. Тем ценнее это приглашение. Метрострой – авторитетнейшая организация, всегда в центре внимания, всегда на переднем крае главных строительных проектов Петербурга...

Валерий Антонович, справляетесь?

– Как известно, реконструкции театров в наших ВУЗах не учат. Основы постигаешь в ходе работ. Вот и в новом проекте столкнул-

ся с незнакомыми доселе нюансами. Наши прошлые театральные работы развивались по совершенно иному сценарию: прежде всего это были инженерно-строительные и реставрационные работы в уже построенных, исторических зданиях. Отсюда и все особенности технологий, материалов, интерьерных решений, подходов к инженерной модернизации театральной инфраструктуры. Внедрение новых технологий возможно лишь настолько, насколько позволяет историческое пространство старого театра. Новая сцена Мариинского театра – это абсолютно другая история. Это суперсовременный театр, он строится с учетом всех инновационных

ЗАКРУГЛЯЕМСЯ...

ЗАО «Управление-20 Метрострой» завершает работы по возведению монолитных конструкций на закрепленных за ним участках второй площадки Мариинского театра, а это ни много ни мало 8 из 10 блоков.



– В полном объеме завершены монолитные работы на втором и шестом блоках, на блоке № 1 (амфитеатры, холлы в так называемой зоне «Белых ночей», главный вход в здание театра) к 1 мая будет завершен основной этап: забетонированы конструкции 3-го амфитеатра, – рассказывает начальник участка № 2 Дмитрий Дмитриев.

– На блоке 7 мы вышли под монтаж металлоконструкций перекрытия сцены на отметке +42,5 м, который начнется 15 апреля. Все работы были закончены две недели назад, бетон набрал необходимую прочность, и мы передали этот блок подрядчику для производства монтажных работ. Вся дальнейшая работа – основное перекрытие сцены – будет производиться уже после монтажа металлоконструкций. То же и по пятому блоку. Завершаются монолитные работы на блоках 4, 8 и 9. Здесь строятся лестничные марши и площадки, бетонуются «рубашки» лифтовых шахт, на которых задействованы специалисты ЗАО «Тоннельный отряд-3». В конце мая работы будут закончены.

Кроме того, в блоках 3, 6 и 9 в зоне проведения фестиваля «Белые ночи» выполняется значительный объем общестроительных и отделочных работ.

От «Управления-20 Метрострой» на объектах Мариинки-2 по скользящему графику работает 400 человек. Строительство ведется в напряженном темпе и без сбоев.

Мы просили прокомментировать строительство руководителя отдела Юрия Николаевича Романова.

– Повышенная стесненность в обустраиваемых помещениях второй сцены Мариинского театра затрудняет ведение механизированных работ. Трех башенных кранов для обслуживания всех потребностей не хватает. Однако многие проблемы удалось решить благодаря инициативе входящего в группу технической поддержки Дениса Вишарева, предложившего использовать мини кран-манипулятор «Maeda» MC 285 CRM (E). Этот кран грузоподъемностью 2,82 т, с вылетом стрелы 8,75 м проходит в проемы шириной 750 мм, работает до отметки 40 м, имеет компьютерное и даже голосовое управление. Он оказался незаменимым при монтаже внутренних металлоконструкций, лестничных маршей и уборке строительного мусора.

тенденций театральных технологий и самых модных течений в искусстве оформления интерьеров.

Наша часть проекта, а это более двухсот помещений, в основном включает интерьерное оформление главных театральных пространств: вестибюлей, зрительских зон, зрительного зала, ресторанов, кафе, репетиционных залов, кабинетов руководителей театра и так далее. Последовательность их оформления определяется самой возможностью ведения отделочных работ, но не только. Как известно, дирекция Мариинского театра запланировала проведение первой репетиции в новой Мариинке в мае. Предстоит сдача ресторанов, кафе, репетиционного зала, музыкальной библиотеки, лестничных переходов на пятом этаже. Здесь выполнена вся инженерия: вентиляция, кондиционирование, электромонтажные, слаботочные, сантехнические, водопроводные работы. 10 апреля приступаем к устройству многоуровневых, сложной геометрии подвесных потолков, в которые будут вмонтированы элементы акустических панелей. Часть стен и колонн будет отделана природным камнем и венецианской штукатуркой. Отделка полов – мрамор с включением паркетных вставок из ценных

пород дерева. Это сложная и, безусловно, очень престижная работа, которую мы обязаны сдать генподрядчику в срок. Впрочем, сегодня с завершением строительства партерного перекрытия мы готовимся параллельно запустить инженерные и отделочные работы и в зрительном зале. Начнем с устройства подвесного потолка сложной архитектурной конфигурации. Серьезные интерьерные работы ожидаются на зрительских ярусах, в VIP-ложе, на портале сцены, в оркестровой яме. Очень высокие акустические требования: они распространяются на все составляющие элементы зрительного зала, даже на кресла. Система освещения помещений театра: коридоров, вестибюлей, ресторанов, зрительного зала, сцены – очень непростая. Наконец, предстоит большие паркетные работы...

Как складываются отношения с Метростроем на рабочей площадке?

– Сразу почувствовал, что это сплоченная, дружная команда, крепко спаянный коллектив с добрыми традициями, уважающий себя и партнеров. Готовность прийти на помощь, поддержать – довольно редкое в наше непростое время корпоративное качество – в Метрострое проявляется в полной мере. Лучшего партнера пожелать нельзя.

Актуально

НОВЫЙ ЩИТ ДЛЯ ПЕТЕРБУРГСКОГО МЕТРО

Со стороны ОАО «Метрострой» свою подпись на контракте поставил генеральный директор Вадим Александров. С немецкой стороны – основатель компании Herrenknecht доктор Мартин Херренкнехт. На церемонии подписания присутствовали также экс-канцлер Германии Герхард Шрёдер, прибывший в Петербург для участия в открытии «Недели Германии». Все участники мероприятия отметили важность подписанного контракта, благодаря которому будет реализовано строительство первого на территории постсоветского пространства двухпутного тоннеля большого диаметра.

Технология прокладки двухпутного тоннеля с применением нового тоннелепроходческого механизированного комплекса (ТПМК) сильно отличается от традиционных методов проходки. По



16 апреля 2012 года в торжественной обстановке был подписан контракт между петербургскими метростроителями и немецкой фирмой Herrenknecht AG. По условиям контракта немецкий производитель обязуется изготовить щит для проходки участка тоннеля Фрунзенского радиуса протяженностью 3760 м от станции «Проспект Славы» до станции «Южная». На этом участке перегонные тоннели двух направлений диаметром 5,6 м будут объединены в один диаметром 10,3 м. В дальнейшем такие тоннели появятся и на других линиях петербургского метрополитена.

проекту этот участок метрополитена будет иметь преимущественно мелкое заложение с последующим выходом трассы на поверхность в районе станции «Южная». Механизированный метод ведения работ обеспечит бессадочность проходки, таким образом здания на поверхности останутся невредимыми. Более того, удастся значительно сократить площадь строительства, а значит избежать длительного и дорогостоящего выноса и последующей перекладки инженерных сетей. Отпадает также и необходимость сооружения большого количества эвакуационных сбоек, камер съездов и других вспомогательных выработок. Сейчас проект двухпутного тоннеля готовится к прохождению экспертизы. К концу года метростроители надеются выйти на площадки. Планируется, что уже весной следующего года начнется монтаж нового ТПМК.

Также в данный момент немецкие коллеги изготавливают по заказу Метростроя оборудование для производства блоков обделки, которое разместится на базе нового корпуса завода «Метробетон». На новой линии производства обделки, которая имеет карусельный тип с возможностью проведения разных этапов работ одновременно, будет также изготовлена и высокоточная обделка для двухпутного тоннеля.

Назначение



12 апреля 2012 года решением Совета директоров генеральным директором ЗАО СМУ-9 «Метрострой» избран Алексей Валентинович Уханов. По окончании ленинградского Горного института и службы в армии Алексей Валентинович с 1980 года работает в ЗАО «СМУ-11 Метрострой». С 1999 года А.В. Уханов – главный инженер СМУ-11. **Поздравляем с новым назначением и желаем больших успехов!**

Конкурс

НАШИ ШТУКАТУРЫ СНОВА ЛУЧШИЕ!

28–29 марта в Санкт-Петербурге состоялся 5 юбилейный конкурс «Лучший штукатур–2012», организованный при поддержке городских властей, профессиональных и общественных объединений.

Конкурс прошел на базе Профессионального лицея метростроя (улица Демьяна Бедного, 21). 16 лучших штукатуров Санкт-Петербурга соревновались в двух номинациях: «Лучший штукатур» среди профессионалов и «Лучший учащийся по специальности штукатур» среди учеников лицеев и колледжей нашего города.

Торжественное открытие состоялось 28 марта.

Подчеркнув важность проведения конкурсов профессионального мастерства, генеральный директор НП «Объединение строителей Санкт-Петербурга», координатор Национального объединения строителей по Санкт-Петербургу А.И. Белоусов пожелал «Лучшему штукатуру» «перерасти» в конкурс всероссийский, чтобы участники из Санкт-Петербурга заняли призовые места уже в нем. Президент НП «Балтийский строительный комплекс» В.А. Чмырев, подчеркнул, что в любом новом здании лоск наводят именно штукатуры и их вклад в общую работу трудно переоценить.

В приветствиях выступавшие отмечали, что многие участвуют в конкурсе на протяжении всех лет его существования. Гости отметили и то, что в юбилейном конкурсе побороться во «взрослой» номинации не побоялся воспитанник лицея Алексей Припоров, в прошлом году занявший первое место в номинации «Лучший молодой штукатур».

– Приятно, что вчерашние учащиеся перешли в новую «весовую категорию» и не побоялись соревноваться с профессионалами, – подчеркнул представитель компании-спонсора, руководитель Учебного центра Клауф Андрей Федорович Шарапенко.

Поздравив с открытием юбилейного конкурса участников, организаторов и членов жюри, директор Профессионального лицея метростроя Александр Дмитриевич Филатов пожелал всем удачи.

После напутствий и пожеланий для гостей и участников воспитанники лицея выступили с музыкальными номерами.

28 марта конкурсанты соревновались в стенах лицея Метростроя в знании теории и профессиональном мастерстве, а на следующий день в Белом зале Дворца труда состоялось торжественное награждение. Всем участникам были вручены памятные дипломы и приятные подарки от спонсоров,



СПРАВКА

Профессиональный конкурс среди штукатуров Петербурга проводится с 2008 года по инициативе профсоюза работников строительства и промышленности строительных материалов при поддержке правительства Санкт-Петербурга, профессиональных и общественных объединений.

В 2012 году победителей конкурса объявляют в двух номинациях – «Лучший штукатур» и «Лучший учащийся по специальности штукатур».



Снимок на память. Призеры конкурса с мастерами ГБОУ НПО «Профессиональный лицей метростроя»



Владислав Коновалов, II курс, ГБОУ НПО «Профессиональный лицей метростроя» отлично боролся и уступил победителю совсем чуть-чуть...



Илья Михайлов I курс, ГБОУ НПО «Профессиональный лицей метростроя» награжден конкурсным дипломом за отменное владение профессиональными навыками



На открытии конкурса группа «Broken song» с песней «Попытка» (лицеисты 25-й группы Александр Довгань, Максим Сотников, Алексей Иванов и Владимир Кожокар) сорвала бурные аплодисменты



Наш победитель! Алексей Припоров в прошлом году победил в номинации «лучший молодой штукатур». Тогда при подсчете баллов выяснилось, что Алексей обогнал победителя во «взрослой» номинации

а победители в обеих номинациях получили ценные призы и подарки.

– Рад поздравить не только победителей, но и всех участников профессионального конкурса. Это не просто оценка мастерства строителей, но и великолепная возможность привлечь внимание к профессии, – отметил заместитель председателя комитета по строительству правительства Санкт-Петербурга Владимир Кузнецов.

Поздравляем призеров с уверенной победой и желаем, чтобы участие в конкурсе стало для молодых рабочих настоящим посвящением в профессию!

ПОБЕДИТЕЛИ

«Лучший штукатур»

I место – Алексей Припоров, штукатур IV разряда РЭУ-филиала ОАО «Метрострой»

II место – Валентин Бобров, штукатур V разряда филиала «СУ №313» ФГУП «ГУССТ №3 при Спецстрое России»

III место – Ольга Ровишина, штукатур, независимый участник

«Лучший учащийся по специальности штукатур»

I место – Владимир Михайлов, II курс, СПб ГБОУ СПО «Колледж строительной индустрии и городского хозяйства»

II место – Владислав Коновалов, II курс, ГБОУ НПО «Профессиональный лицей метростроя»

III место – Алексей Иванов, II курс, СПб ГБОУ СПО «Колледж строительной индустрии и городского хозяйства»

Независимый участник

Выпускница Профессионального лицея метростроя, а сегодня мастер производственного обучения нашего лицея Ольга Ровишина.

Спорт

СПАРТАКИАДА ОАО «МЕТРОСТРОЙ»



В первенстве по лыжной эстафете 3*3 км среди женских команд уверенную победу одержала команда Тоннельного отряда-3 в составе: А.Трофимовой, О.Вашилко, Е.Волковой – с результатом 23 мин. 40 сек.

В мужской эстафете 4*5 км победила команда ЗАО «Компакт» в составе: О.Денисова, А.Данилова, Е.Непомилуева, А.Ерохина – с результатом 43 мин. 14 сек. Второе место у лыжников УМа – 46 мин. 08 сек., на третьем месте представители ТО-3 – 46 мин. 25 сек.

30 марта в спортивном комплексе ОАО «Метрострой» состоялось командное первенство по настольному теннису. 14 команд боролись за звание победителя. В финале встретились прошлогодние победители – ЗАО «Компакт» и СМУ-9. Победу со счетом 2:1 вновь одержали теннисисты СМУ-9 – они чемпионы 2012 года. В противостоянии за третье место команда ТО-3 со счетом 2:1 победила теннисистов УМа.

В лично-командном первенстве по дартсу 1 место с результатом 1793 очка заняли спортсмены УМа в составе: Т.Шишкиной, Ю.Смирнова, М.Литова, И.Гончарова. На втором месте представители Метроподземстроя с результатом 1647 очков. Замкнули тройку призеров спортсмены СМУ-19 – 1626 очков.

По итогам 4-х видов Спартакиады лидируют коллективы УМа, ТО-3, ЗАО «Компакт», немного отстают СМУ-9, СМУ №13, Семнадцатое управление. Очередной вид – волейбол стартует 23 апреля.



Юбилей

У БОРИСА МОИСЕЕВИЧА СИННИЧКИНА ЮБИЛЕЙ!



14 апреля весь цвет петербургского метростроения поздравлял с юбилеем начальника производственно-распорядительного отдела ОАО «Метрострой» Бориса Моисеевича Синичкина. На утреннем совещании Управления генеральный директор Метростроя Вадим Николаевич Александров от имени коллектива тепло поздравил Бориса Моисеевича и пожелал юбиляру многолетней творческой работы.

Позднее главного производственника Метростроя поздравляли генеральные директора строительно-монтажных управлений, руководство Ленметрогипротранса, директор УПТК, генеральный директор ЗАО «Метробетон», генеральный директор ЗАО «Компакт» и многие другие.

Метро давно вошло в наше сознание, в нашу жизнь, как нечто само собой разумеющееся, но подарили-то его нам реальные люди: горные инженеры, строители, проходчики. На заре трудовой карьеры студент ленинградского Горного института Борис Синичкин, сын известного метростроевца, руководителя строительно-монтажного управления № 9 Ленметростроя Моисея Михайловича Синичкина, изнутри видел масштабы возве-

дения метро, умелое и деятельное руководство производством, высокую квалификацию инженеров, техников, рабочих, небывалые темпы строительства. Но вне метростроения встречались примеры и другого рода: неорганизованность, бездеятельность, низкий технический уровень работы, безответственность. Он узнавал не только, как и что надо делать, но и как делать нельзя, как не должно быть, чего необходимо избегать. В дальнейшем этот прак-

тический опыт горного инженера-производственника, организатора строительства большинства линий метро в Санкт-Петербурге, приобретенный в Тоннельном отряде № 3, в Строительно-монтажном управлении № 13 Ленметростроя, позволил выработать свой стиль руководства. Борис Моисеевич – человек довольно эмоциональный – может резко отреагировать на ошибку или упущение подчиненного в текущих делах. Но в экстренной ситуации, например при подготовке станций к пуску, начальник производственно-распорядительного отдела ОАО «Метрострой» остается невозмутимым, сосредоточенным, и как человек, обладающий твердым характером, умеет создавать подлинно рабочую обстановку и привлекать для решения трудных вопросов необходимых специалистов. Главная черта, характеризующая Бориса Моисеевича Синичкина, – ответственность. Ответственность как ежесуточная, ежечасная осязаемая

реальность. Ответственность за действия тех, кто на практике реализует конкретный строительный проект станционного комплекса. За принимаемые технические решения, за сроки и качество выполнения любого узла: натяжной камеры или вентсбойки, транспортного ходка, стартового котлована или нитки эскалатора. Можно долго перечислять сферы ответственности руководителя производства, проще сказать: он несет ответственность за все, что делается на строительных объектах Метростроя. Представить себе, что Борис Моисеевич Синичкин скажет когда-нибудь: «Это не моя ответственность» – просто невозможно. Безусловно, такое педантичное отношение к делу опирается на профессионализм, уровень которого позволяет принимать взвешенные решения, за которыми стоят не просто глубокие знания, но и, что не менее важно, тонкая производственная интуиция. Вообще, умение своевременно и твердо принимать правильные

решения – характерная черта Бориса Моисеевича. К сожалению, не всегда строительство метро протекает гладко, бывает, наступает череда «черных» полос. И в такие периоды Борис Моисеевич проявляет завидную волю и терпение. Потому что знает, ситуацию невозможно мгновенно изменить к лучшему, для этого необходимы усилия и твердая собственная позиция. А отстаивать решение, которое Б.М. Синичкин считает единственным верным, он будет, не считаясь ни с какими препятствиями, особенно если речь идет о надежности и безопасности объектов Метростроя. За заслуги в области строительства Б.М. Синичкин награжден орденами «Знак Почета» (1986 г.) и «Орден Почета» (2007 г.). Ему присвоено звание «Заслуженный строитель Российской Федерации» (1997 г.). Борис Моисеевич награжден медалями «За доблестный труд» (1970 г.), серебряной медалью ВДНХ (1981 г.), «Ветеран труда» (1987 г.), «В память 300-летия Петербурга» (2003 г.). Имеет множество ведомственных наград: знак «Почетный транспортный строитель» (1995 г.), знак «Почетный строитель России» (2001 г.), нагрудный знак «Строителю Санкт-Петербурга» II-й степени (2009 г.), Грамота Госстроя.

Уважаемый Борис Моисеевич! Коллектив Метростроя от всего своего большого сердца поздравляет Вас и желает оставаться таким же деятельным, таким же отзывчивым и ярким человеком, каким Вы были всегда. С юбилеем!

Спорт

МЕТРОСТРОЙ ПРОВЕЛ ПЕРВУЮ «ПИРАМИДУ»



Благодаря своей зрелищности, отличной подготовке участников и горячему интересу к русскому бильярду первый турнир на приз газеты «Метростроитель» – «Пирамида» прошел на ура.



Щас ударю...



Победители – руководители (слева направо): Ю.Г. Мухин, III место (ЗАО «Семнадцатое управление Метрострой»), В.М. Лучутенков, I место (ЗАО «Тоннельный отряд-3»), А.В. Сафонов, II место (ЗАО «СМУ-11 Метрострой»)

Лучшие из лучших в личном первенстве (слева направо): В.Адамский (ЗАО «Компакт»), А.Скрипкин (ЗАО «Компакт»), В.Денисов (Управление ОАО «Метрострой»)

Без преувеличения турнир оказался самым ожидаемым спортивным событием марта, метростроевским бильярдным «Уимблдоном». Бильярдные соревнования между организациями Метростроя украсили не только спортивный календарь, но и заявили о себе, как о перспективном направлении спортивной жизни предприятия. Уже через несколько недель по окончании соревнований, в редакцию посыпались вопросы о дате проведения следующего турнира...

– Чем же привлекает бильярд многочисленных поклонников? – спросил «Метростроитель» заместителя генерального директора Метростроя Александра Альбертовича Петрова. Игрок с многолетним стажем, А.А. Петров очень помог редакции в организации первого Турнира и сам принял в нем активное участие.

– Бильярд – это ведь своеобразная философия. В нем есть все: и

концентрация внимания, и регулирование энергетики, и соединение в одно целое работы тела, мысли и духа. Кроме того, всегда присутствует нацеленность на результат, элемент везения и удачи, есть и интрига, проявление характера, индивидуальности игрока. Чем еще мне нравится эта игра, так это своей демократичностью. В бильярд играть можно в любом возрасте и всем социальным группам, был бы бильярдный стол. Хотя, говорят, в карамболь играют одни миллионеры... Наконец, бильярд – это просто красиво.

Бильярдный клуб «Стрелец» оказался организаторам довольно привлекательным: удобный подъезд, бильярдная атмосфера, добротные столы, неплохое освещение, уютный бар. Ну, а теперь о главном – о соревнованиях и победителях. В рамках турнира борьба развернулась: за личное первенство; между командами, делегированными подразделениями Метростроя; между руководителями организаций.

В личном первенстве участие приняли 16 спортсменов в составе четырех групп, сформированных по результатам жеребьевки. Прорвавшиеся в полуфинал победители групп в острой и бескомпромиссной борьбе «рубилась» за первое место, проигравшие бились за почетное третье. В итоге в борьбе за первое место кии скрестили В.Адамский (ЗАО «Компакт») и В.Денисов (Управление ОАО «Метрострой»). Оба игрока показали интереснейшую игру, но победу и первое место в личном зачете завоевал В.Адамский. Дуэль за третье место: В.Шашкин (Управление механизации) и, опять же, представитель «Компакта», А.Скрипкин. В упорной борьбе победу вырывает А.Скрипкин. Итак, победителем в личном первенстве становится доблестное ЗАО «Компакт». Молодцы!

В командном первенстве приняли участие представители 9 организаций. В самых продолжительных соревнованиях дня (баталья продолжалась целых пять часов!) заслуженную победу праздновало ЗАО «Управление-15 Метрострой». Команда победителей, М.Миловидов – А.Афанасьев, подарив болельщикам захватывающую интригу, получает за яркую, уверенную игру 7,5 очков. Поздравляем! Второе место (5,5 очков) заслужено получает команда ОАО «Ленметрогипротранс», подготовившая отличную подборку бильярдных трюков. На третьем – команда ЗАО «Управление № 10 Метростроя», демонстрировавшая классные результаты, но на этот раз уступившая по очкам...

Турнир среди руководителей прошел по круговой системе розыгрыша. По накалу страстей и классу игры все встречи выглядели впечатляюще! Сильнейшим бильярд-



А.А. Петров вручает награды



Команда победителей в командном первенстве М. Миловидов – А.Афанасьев (ЗАО «Управление-15 Метрострой»)

дистом стал В.М. Лучутенков (ЗАО «Тоннельный отряд-3»), на втором месте А.В. Сафонов (ЗАО «СМУ-11 Метрострой»), показавший высокий класс игры, но победитель, как известно, всегда один; третье место у Ю.Г. Мухина (ЗАО «Семнадцатое управление Метрострой»), подтвердившего отличную спортивную форму. Bravo!

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 26.04.2012 г.

Газета отпечатана в «Типография «НП-Принт»,

Санкт-Петербург, ул. Чкаловский пр., д. 15.

АДРЕС РЕДАКЦИИ:

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

Телефон: (812) 635-77-28

metrostroytel@mail.ru

www.metrostroy-sp.ru

Отзывы направлять по адресу редакции.

Тираж 1700 экземпляров.



Награждение

ЗА ДОБРОСОВЕСТНЫЙ ТРУД

4 апреля в актовом зале Управления ОАО «Метрострой» состоялось награждение метростроителей, отличившихся на строительстве 65-й станции Санкт-Петербургского метрополитена Фрунзенского радиуса – «Адмиралтейская». В торжественной обстановке заместитель генерального директора ОАО «Метрострой» по персоналу и управлению имуществом Валентина Петровна Забродина зачитала Постановление губернатора Санкт-Петербурга об объявлении благодарности «за добросовестный труд и большой личный вклад в строительство и ввод в эксплуатацию станционного комплекса «Адмиралтейская». Почетные Грамоты губернатора Санкт-Петербурга метростроителям вручал первый заместитель генерального директора ОАО «Метрострой» Владимир Евгеньевич Харенков. Тепло поздравив всех присутствующих, он сказал:

«Благодаря Вашим самоотверженным усилиям 28 декабря 2011 года состоялось долгожданное для всех петербуржцев событие. Успешно завершен уникальный инновационный проект подземного строительства: возведена одна из самых сложных по технологии строительства, самых глубоких и красивых станций в мире. Вы сохраняете и развиваете лучшие строительные традиции нашего города!».



1-й ряд (слева направо): Перекарев Н.А. (ЛМЗ), Котлов В.Г. (СМУ-19), Денисова М.В. (СМУ-20), Котова Т.П. (ЛМЗ), Асеева В.А. (СМУ-19), Забродина В.П. (заместитель генерального директора ОАО «Метрострой» по персоналу и управлению имуществом), Хмелевская О.С. (СМУ-11), Зубкова М.П. (СМУ-17), Исаев А.А. (СМУ-11), Скурту И.И. (Метромаш).
2-ой ряд (слева направо): Соловьев К.А. (СМУ-11), Андреев С.С. (СМУ-11), Пьянзов С.Ю. (УМ), Паршинцев А.И. (УМ), Лосев В.Ю. (УМ), Андреев К.Н. (СМУ-19), Кузьменков Д.С. (СМУ-20), Шишин В.Н. (СМУ-11), Бруев А.М. (СМУ-9), Рогов В.И. (АТП), Скрипко Н.И. (СМУ-20), Аносов В.А. (АТП), Харенков В.Е. (первый заместитель генерального директора ОАО «Метрострой»), Дудаль Н.Е. (ЛМЗ), Стуров И.В. (СМУ-17), Дроздов Г.Ф. (СМУ-19), Кондрашин В.И. (СМУ-9), Гарифуллин Р.М. (СМУ-9), Фидровский Н.В. (СМУ-17), Агеенко С.А. (СМУ-19), Кузнецов А.С. (Метромаш).

ГУБЕРНАТОР САНКТ-ПЕТЕРБУРГА ПОСТАНОВЛЕНИЕ

от 05.03.2012 № 105-пгк

О ПООЩРЕНИИ

За добросовестный труд и большой личный вклад
в строительство и ввод в эксплуатацию станции метрополитена «Адмиралтейская» объявить
благодарность Губернатора Санкт-Петербурга:

- Агеенко Сергею Александровичу – реставратору памятников каменного зодчества ЗАО «СМУ-19 Метрострой»
- Аносову Владимиру Анатольевичу – водителю автомобиля ЗАО «Автотранспортное предприятие Метростроя»
- Волкову Юрию Александровичу – дежурному электрослесарю на проходке ЗАО «Семнадцатое управление Метрострой»
- Гарифуллин Рифу Мазитовичу – электрослесарю-монтажнику подземного горнопроходческого оборудования ЗАО СМУ-9 «Метрострой»
- Денисовой Марине Владимировне – штукатуру ЗАО «Управление-20 Метрострой»
- Дроздову Григорию Федоровичу – монтажнику стальных и ж/б конструкций ЗАО «СМУ-19 Метрострой»
- Дудалю Николаю Евгеньевичу – начальнику литейного цеха ЗАО «Литейно-механический завод Метростроя»
- Ищенко Петру Ивановичу – заместителю начальника общеформовочного цеха ЗАО «Метробетон»
- Кондрашину Виктору Ивановичу – электрослесарю-монтажнику подземного горнопроходческого оборудования ЗАО СМУ-9 «Метрострой»
- Лаптеву Николаю Александровичу – заместителю главного инженера – главному технологу ОАО «Метрострой»
- Лосеву Виктору Юрьевичу – электромонтеру по ремонту и обслуживанию электрооборудования Управления механизации – филиала ОАО «Метрострой»
- Паршинцеву Александру Ивановичу – слесарю по ремонту передвижных компрессоров и средств малой механизации Управления механизации – филиала ОАО «Метрострой»
- Перекареву Николаю Александровичу – слесарю-сборщику ЗАО «Литейно-механический завод Метростроя»
- Скрипко Николаю Ивановичу – производителю работ ЗАО «Управление-20 Метрострой»
- Соловьеву Константину Александровичу – проходчику ЗАО «СМУ-11 Метрострой»
- Стурову Ивану Владимировичу – главному инженеру ЗАО «Семнадцатое управление Метрострой»
- Уханову Алексею Валентиновичу – главному инженеру ЗАО «СМУ-11 Метрострой»

Губернатор Санкт-Петербурга

Г.С. Полтавченко

ОТКРЫТОЕ АКЦИОНЕРНОЕ ОБЩЕСТВО ПО СТРОИТЕЛЬСТВУ МЕТРОПОЛИТЕНА В ГОРОДЕ САНКТ-ПЕТЕРБУРГЕ «МЕТРОСТРОЙ» ПРИКАЗ

От 09.02.2012 Санкт-Петербург № 43-к

За добросовестный труд и достойный вклад в строительство станционного комплекса «Адмиралтейская»

ПРИКАЗЫВАЮ:

1. Наградить Почетной грамотой ОАО «Метрострой»:

По ЗАО СМУ-9 «Метрострой»

- Афанасьева Валерия Борисовича – электрослесаря-монтажника ПГПО
- Бочарова Вячеслава Петровича – токаря

- Горбана Владимира Юрьевича – электрослесаря-монтажника ПГПО
- Дедковского Бориса Александровича – электрослесаря-монтажника ПГПО
- Николаева Сергея Александровича – инженера отдела организации труда и подготовки производства

Награждение

Принцева Дмитрия Александровича – электрослесаря-монтажника ПГПО
 Проскурина Сергея Валерьевича – электрослесаря-монтажника ПГПО

По ЗАО «СМУ-11 Метрострой»

Богданова Вячеслава Анатольевича – горного мастера
 Васильева Игоря Васильевича – электросварщика ручной сварки
 Григорьева Василия Ивановича – электрослесаря-монтажника ПГПО
 Еременко Евгения Владимировича – проходчика
 Измерова Петра Петровича – машиниста крана автомобильного
 Колмогорова Игоря Сергеевича – заместителя маркшейдера участка
 Королева Антона Юрьевича – механика участка
 Пантелеева Владимира Евгеньевича – проходчика
 Проскурова Сергея Викторовича – водителя-экспедитора
 Самборского Михаила Валентиновича – горного мастера
 Щеголева Дмитрия Александровича – проходчика

По ЗАО «Семнадцатое управление Метрострой»

Горпинченко Ивана Сергеевича – горнорабочего
 Гурьева Александра Михайловича – проходчика
 Костылева Евгения Николаевича – проходчика
 Кузнецова Павла Владимировича – проходчика
 Пукеева Андрея Константиновича – электрослесаря-монтажника ПГПО
 Пахомкина Алексея Александровича – электрослесаря дежурного
 Севостьянова Леонида Леонидовича – горнорабочего
 Сидоренкова Анатолия Васильевича – слесаря строительного
 Старилова Владимира Анатольевича – проходчика
 Уманца Владимира Федоровича – электросварщика

По ЗАО «СМУ-19 Метрострой»

Дегтярева Геннадия Всеволодовича – маркшейдера
 Козлова Владимира Александровича – монтажника стальных и ж/б конструкций
 Комиссарову Надежду Петровну – маляра
 Меркеева Андрея Евгеньевича – камнетеса
 Пронкина Сергея Валерьевича – мастера

По ЗАО «Управление-20 Метрострой»

Батушкину Екатерину Борисовну – бухгалтера
 Кажидену Казну Заловну – маляра
 Матвееву Людмилу Николаевну – маляра
 Пазухину Наталью Борисовну – маляра
 Терентьева Вячеслава Сергеевича – электрослесаря дежурного по ремонту оборудования

По ЗАО «Литейно-механический завод Метростроя»

Смирнова Виктора Васильевича – фрезеровщика
 Суворова Александра Владимировича – слесаря-сборщика
 Янковского Дмитрия Евгеньевича – земледеля

Генеральный директор ОАО «Метрострой»
 Председатель Территориальной профсоюзной организации

По Управлению механизации – филиалу ОАО «Метрострой»

Богданова Виктора Николаевича – электрослесаря-монтажника ПГПО
 Канарского Николая Васильевича – слесаря механосборочных работ
 Кострубу Владимира Васильевича – начальника отдела снабжения
 Любченко Василия Васильевича – электрогазосварщика
 Матвеева Артема Геннадьевича – электромонтера по ремонту и обслуживанию электрооборудования
 Нефедова Владимира Николаевича – механика участка
 Тихомирова Виктора Алексеевича – машиниста крана
 Торопова Геннадия Николаевича – электрослесаря-монтажника ПГПО
 Тузину Наталию Маратовну – инженера II категории ПТО
 Юткина Алексея Александровича – машиниста компрессора

По ЗАО «Автотранспортное предприятие Метростроя»

Батлука Максима Владимировича – водителя автомобиля
 Захарова Сергея Николаевича – водителя автомобиля
 Иду Сергея Александровича – водителя автомобиля
 Фомичева Юрия Владимировича – водителя автомобиля

По Управлению ОАО «Метрострой»

Рихтера Пюнтера – члена правления директоров фирмы «Херренкнехт АГ»
 Емельяненко Евгению Дмитриевичу – ведущего инженера экономического отдела
 Ермолицкого Владимира Ефремовича – районного инженера отдела промышленной безопасности и охраны труда
 Климуца Геннадия Евгеньевича – районного инженера производственно-распорядительного отдела
 Козлова Михаила Сергеевича – сервис-инженера ООО «Херренкнехт Транспортные Тоннели»
 Смирнова Романа Юрьевича – начальника отдела инженерно-технической подготовки

По ЗАО «Метробетон»

Жуковскую Аллу Анатольевну – контролера ОТК
 Иголкину Лидию Николаевну – машиниста крана (мостового)
 Каплунова Сергея Владимировича – электросварщика
 Куликова Виктора Ивановича – водителя автомобиля
 Леонтьева Сергея Михайловича – стропальщика
 Мерненко Юрия Ивановича – формовщика железобетонных изделий и конструкций
 Сергееву Александру Владимировну – менеджера отдела продаж
 Стецук Ольгу Николаевну – мастера цеха

2. В соответствии с Положением о награждении Почетной грамотой ОАО «Метрострой» от 31.12.2010 г. выплатить денежную премию в размере 3-х минимальных размеров оплаты труда (МРОТ), принятой в Российской Федерации на момент награждения, за счет средств организации по месту работы.

В.Н. Александров
 В.В. Зорька

СОЮЗ СТРОИТЕЛЬНЫХ ОБЪЕДИНЕНИЙ И ОРГАНИЗАЦИЙ

ПРИКАЗ от 12.03.2012

Отмечая высокий профессионализм, добросовестный труд и в связи с вводом в эксплуатацию станционного комплекса «Адмиралтейская» Санкт-Петербургского метрополитена

ПРИКАЗЫВАЮ:

Наградить Почетной грамотой президента Союза строительных объединений и организаций следующих работников, внесших достойный вклад в строительство станционного комплекса «Адмиралтейская»:

Андреева Константина Николаевича – слесаря строительного ЗАО «СМУ-19 Метрострой»
 Андреева Сергея Сергеевича – электрослесаря на проходке ЗАО «СМУ-11 Метрострой»
 Асееву Валентину Алексеевну – главного бухгалтера ЗАО «СМУ-19 Метрострой»
 Бруева Александра Михайловича – начальника участка ЗАО Строительно-монтажное управление № 9 «Метрострой»
 Гомоскова Данилу Витальевича – водителя автомобиля ЗАО «Автотранспортное предприятие Метростроя»
 Григорьяна Гагика Цолаковича – главного механика ЗАО «Метробетон»
 Зубкову Марию Петровну – заместителя начальника производственно-технического отдела ЗАО «Семнадцатое управление Метрострой»
 Исаева Александра Александровича – маркшейдера участка ЗАО «СМУ-11 Метрострой»
 Корневу Антонину Петровну – сменного маркшейдера ЗАО «Семнадцатое управление Метрострой»
 Котлова Владимира Германовича – камнетеса ЗАО «СМУ-19 Метрострой»
 Котову Татьяну Павловну – штамповщицу ЗАО «Литейно-механический завод Метростроя»
 Кузнецова Алексея Сергеевича – электрослесаря-монтажника подземного горнопроходческого оборудования ЗАО «Метромаш»
 Кузьменкова Дмитрия Сергеевича – исполняющего обязанности главного механика ЗАО «Управление-20 Метрострой»
 Мешкова Игоря Александровича – начальника монтажного участка ЗАО «Семнадцатое управление Метрострой»
 Пьянзова Сергея Юрьевича – старшего участкового механика Управления механизации – филиала ОАО «Метрострой»
 Рогова Виктора Игоревича – водителя автомобиля ЗАО «Автотранспортное предприятие Метростроя»
 Скурту Ивана Ивановича – электрослесаря-монтажника подземного горнопроходческого оборудования ЗАО «Метромаш»
 Сорокина Игоря Александровича – водителя автомобиля ЗАО «Автотранспортное предприятие Метростроя»
 Фидровского Николая Валентиновича – проходчика ЗАО «Семнадцатое управление Метрострой»
 Хмелевскую Ольгу Сергеевну – заместителя начальника производственно-технического отдела ЗАО «СМУ-11 Метрострой»
 Шишина Владимира Николаевича – проходчика ЗАО «СМУ-11 Метрострой»

Исполнительный директор

О.А. Бритов