

МЕТРОСТРОИТЕЛЬ



ГАЗЕТА ОАО «МЕТРОСТРОЙ». № 8 (3687). АВГУСТ 2013 г. ИЗДАЕТСЯ С ФЕВРАЛЯ 1942 ГОДА

СЕГОДНЯ В НОМЕРЕ:

ПЕТЕРБУРГ НАГРАЖДАЕТ
МЕТРОСТРОИТЕЛЕЙ

СТР. 2-4

НА МЕТРОБЕТОНЕ ЕСТЬ
ПЕРВОЕ КОЛЬЦО 9,8 м!

СТР. 6

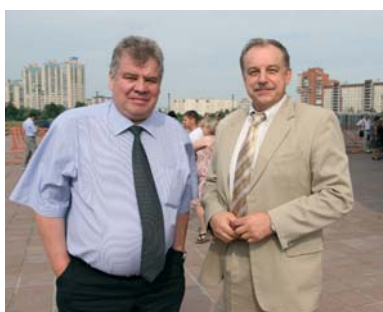
«ДАМБА» ПОД ЗАЩИТОЙ
МЕТРОСТРОЯ

СТР. 8

ЛУЧШАЯ ТРУДОВАЯ
ДИНАСТИЯ – 2013

СТР. 8-9

НАШ ДЕНЬ – 2013



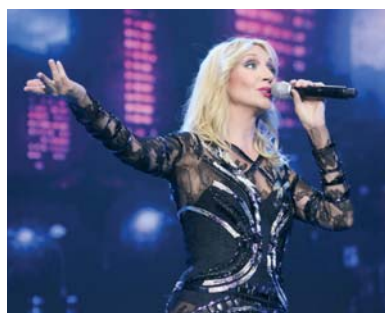
11 августа, во второе воскресенье последнего летнего месяца, Санкт-Петербургские строители отметили свой профессиональный праздник – День строителя. Программа празднования этого масштабного торжества стартовала 5 августа и ознаменовалась итоговой встречей участников Спартакиады строителей «За труд и долголетие» на стадионе «Коломяги».

6 августа в Большом Аукционном зале Фонда имущества Санкт-Петербурга состоялась церемония награждения лучших представителей строительного комплекса государственными и ведомственными наградами.

8 августа в храме Святого апостола Петра, известном также как Храм строителей, прошел торжественный молебен.

Вечером того же дня в Ледовом дворце состоялся большой праздничный концерт в честь профессионального праздника. Строителей своими выступлениями поздравили звезды российской и зарубежной эстрады: Василий Герелло, Кристина Орбакайте, Дмитрий Колдун, Юлия Михальчик, Алексей Глызин, Денис Клявер, Вика Цыганова, группа «Поющие гитары», Вопче М и другие.

Информационными партнерами торжества стали газета «Строительный Еженедельник», журнал «Балтийский горизонт» и журнал «СТО. Строительство. Технологии. Организация».



Награждение

ПЕТЕРБУРГ НАГРАЖДАЕТ МЕТРОСТРОИТЕЛЕЙ!

Празднование профессионального праздника Дня строителя по традиции связано с награждением лучших работников строительного комплекса за успехи и профессиональные достижения. Среди награжденных всегда много метростроителей, вложивших свои знания и опыт в строительство метрополитена в Санкт-Петербурге.

Поздравляем с праздником и желаем дальнейших профессиональных успехов!

**МИНИСТЕРСТВО РЕГИОНАЛЬНОГО РАЗВИТИЯ
РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ**

ПРИКАЗ № 137-кн от 29 июля 2013 года

О награждении работников строительного комплекса Санкт-Петербурга

Отмечая многолетний добросовестный труд, успешное выполнение производственных заданий и в связи с профессиональным праздником – Днем строителя приказываю:

1. Наградить нагрудным знаком «Почетный строитель России»:

Анатолия Валерьевича Соколова, начальника участка №2 ЗАО СМУ-9 «Метрострой»

2. Объявить Благодарность Министра регионального развития Российской Федерации:

Алексею Николаевичу Булкину, главному механику ЗАО «Управление-15 Метрострой»

Надежде Ивановне Дегтяревой, руководителю группы менеджмента качества ЗАО «Управление-20 Метрострой»

Кириллу Сергеевичу Котову, сменному механику УМ – филиала ОАО «Метрострой»

Николаю Ивановичу Ланских, камнетесу ЗАО «СМУ-19 Метрострой»

Владимиру Евгеньевичу Пантелееву, проходчику ЗАО «СМУ-11 Метрострой»

Руслану Владимировичу Папанову, заместителю начальника технологического отдела ОАО «Метрострой»

Михаилу Серафимовичу Пивоварову, маркшейдеру участка ЗАО «СМУ-11 Метрострой»

Николаю Вячеславовичу Ронжину, электрослесарю ЗАО «Тоннельный отряд-3»

Юрию Петровичу Тихонову, камнетесу ЗАО «СМУ-19 Метрострой»

Евгению Владимировичу Чуеву, сменному механику УМ – филиала ОАО «Метрострой»

Министр И.Н. Слюняев

**Постановлением Губернатора Санкт-Петербурга
№115-пгк от 08 июля 2013 года о поощрении**

За многолетний добросовестный труд и большой вклад в социально-экономическое развитие нашего города Благодарность Губернатора Санкт-Петербурга объявлена Александрову Вадиму Николаевичу, генеральному директору ОАО «Метрострой».

**Указом Президента Российской Федерации о награждении
государственными наградами РФ за большой вклад в развитие
строительного комплекса и многолетний добросовестный труд
Орденом Почета награжден Андрей Владиславович Морозов,
генеральный директор ЗАО «СМУ-11 Метрострой»**



Андрей Владиславович участвовал в строительстве многих станций Санкт-Петербургского метрополитена, среди которых «Ладужская», «Проспект Ветеранов», «Садовая», «Спортивная», «Адмиралтейская», «Бухарестская» и другие, а также в восстановлении движения на участке «Размыв» на перегоне «Лесная» – «Площадь Мужества».

За трудовые достижения Андрей Владиславович награжден орденом Дружбы (1998 г.), медалью «В память 300-летия Санкт-Петербурга» (2003 г.), имеет звания «Почетный строитель России» (2003 г.) и «Заслуженный строитель России» (2004 г.).

Уважаемый Андрей Владиславович! Примите искренние поздравления с присуждением столь высокой награды! Дальнейших Вам строительных побед!

**ПРАВИТЕЛЬСТВО САНКТ-ПЕТЕРБУРГА
КОМИТЕТ ПО РАЗВИТИЮ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ
САНКТ-ПЕТЕРБУРГА**

Распоряжение №137-р от 30 июля 2013 года о поощрении

За высокие достижения и успехи, достигнутые в сфере развития транспортной инфраструктуры и в связи с профессиональным праздником – Днем строителя объявить Благодарность Комитета по развитию транспортной инфраструктуры Санкт-Петербурга:

Сергею Сергеевичу Абдулину, начальнику участка ЗАО «Управление №10 Метростроя»

Дмитрию Станиславовичу Андрианову, менеджеру ЗАО «СМУ-19 Метрострой»

Александрову Владимировичу Горелову, слесарю-ремонтнику 6 разряда УМ – филиала ОАО «Метрострой»

Василию Игоревичу Деркачу, маляру 5 разряда ЗАО СМУ-9 «Метрострой»

Ивану Валентиновичу Кашину, начальнику участка ЗАО «Тоннельный отряд-3»

Александрову Владимировичу Курочкину, главному маркшейдеру ЗАО «Управление-15 Метрострой»

Дмитрию Андреевичу Морозову, начальнику участка ЗАО «СМУ-11 Метрострой»

Игорю Васильевичу Ракитину, инженеру по ОТиПБ ЗАО «Семнадцатое управление Метрострой»

Александрову Ивановичу Чукмареву, бригадиру проходчиков ЗАО «Тоннельный отряд-3»

*Член Правительства Санкт-Петербурга – председатель Комитета
Д.А. Буренин*



(слева направо) 1-й ряд: И.П. Тихонов (ЗАО «СМУ-19 Метрострой»), Н.И. Дегтярева (ЗАО «Управление - 20 Метрострой»), В.Н. Александров, генеральный директор ОАО «Метрострой», А.Н. Фомич (Управление механизации), Н.И. Ланских (ЗАО «СМУ-19 Метрострой»)

2-й ряд: Е.В. Пантелеев (ЗАО «СМУ-11 Метрострой»), Е.В. Чуев (Управление механизации), К.С. Котов (Управление механизации), Р.В. Папанов (Управление ОАО «Метрострой»), А.В. Соколов (ЗАО СМУ-9 «Метрострой»), А.Н. Булкин (ЗАО «Управление -15 Метрострой»)

**ПРАВИТЕЛЬСТВО САНКТ-ПЕТЕРБУРГА
КОМИТЕТ ПО СТРОИТЕЛЬСТВУ**

ПРИКАЗ №247 от 24 июля 2013 года о поощрении

За высокие профессиональные успехи, плодотворную работу в области строительства и в связи с профессиональным праздником – Днем строителя приказываю:

Объявить благодарность Комитета по строительству:

Сергею Александровичу Коновалову, заместителю начальника ПТО УМ – филиала ОАО «Метрострой»

Екатерине Леонидовне Панфиловой, заместителю начальника ОФиЦБ ОАО «Метрострой»

Владимиру Юрьевичу Горбаню, электрослесарю-монтажнику ППО ЗАО СМУ-9 «Метрострой»

Алексею Александровичу Смирнову, заместителю начальника участка ЗАО «СМУ-11 Метрострой»

Евгению Геннадьевичу Климуцу, начальнику ПТО ЗАО «Управление-15 Метрострой»

Владимиру Александровичу Казакову, начальнику участка ЗАО «СМУ №13 Метрострой»

Михаилу Сергеевичу Рыгину, проходчику ЗАО «Семнадцатое управление Метрострой»

Алексею Александровичу Соколову, слесарю ЗАО «СМУ-19 Метрострой»

Артему Валерьевичу Трошенко, начальнику участка ЗАО «Тоннельный отряд-3»

Федору Александровичу Евтееву, заместителю начальника ПТО ЗАО «Управление-20 Метрострой»

Сергею Александровичу Елсакову, водителю ЗАО «АТП Метростроя»

Игорю Андреевичу Шевчуку, электромонтеру ЗАО «ЛМЗ»

Александрову Сергеевичу Сенькину, электрослесарю ЗАО «Метроподземстрой»

Юрию Анатольевичу Белоусову, начальнику сварочного производства ЗАО «Метромаш»

Александрову Вениаминовичу Змееву, руководителю проекта ЗАО «АСКОН»

*Председатель Комитета по строительству
А.М. Артеев*

**ПРАВИТЕЛЬСТВО САНКТ-ПЕТЕРБУРГА
Постановление №553 от 24 июля 2013 года о награждении нагрудным знаком
«Строителю Санкт-Петербурга»**

В соответствии с Положением о нагрудном знаке «Строителю Санкт-Петербурга», утвержденным постановлением Правительства Санкт-Петербурга от 24.07.2006 №900 «О нагрудном знаке «Строителю Санкт-Петербурга», Правительство Санкт-Петербурга постановляет:

1. Наградить за плодотворную работу в Санкт-Петербурге в области строительства Нагрудным знаком «Строителю Санкт-Петербурга» II степени:

Юрия Алексеевича Дюхова, электрослесаря-монтажника ЗАО «СМУ-11 Метрострой»

Анатолия Николаевича Михайлова, главного инженера на подземных работах ЗАО «Управление-15 Метрострой»

2. Наградить Нагрудным знаком «Строителю Санкт-Петербурга» III степени:

Владимира Алексеевича Бондаренко, электрослесаря-монтажника ЗАО СМУ-9 «Метрострой»

Дмитрия Валерьевича Дмитриева, начальника участка ЗАО «Управление-20 Метрострой»

Александра Леонидовича Ключихина, начальника участка ЗАО «Управление-20 Метрострой»

Александра Николаевича Фомича, начальника участка УМ – филиала ОАО «Метрострой»

*Губернатор Санкт-Петербурга
Г.С. Полтавченко*

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

ПРИКАЗ №516-к от 02 июля 2013 года по личному составу

11 августа – профессиональный праздник, День строителя.

В декабре 2012 года введены в эксплуатацию станции «Международная», «Бухарестская» Фрунзенской линии метрополитена, в мае 2013 года – вторая сцена Государственного Мариинского театра, продолжается строительство первой очереди Ленинградской АЭС в г. Сосновый Бор.

Поздравляю метростроителей с профессиональным праздником! Желаю активно участвовать в освоении подземного пространства и реализации интересных проектов.

За добросовестный труд на строительстве метрополитена, промышленно-гражданских объектов в Санкт-Петербурге и в связи с празднованием Дня строителя приказываю: наградить Почетной грамотой ОАО «Метрострой»:

По ЗАО СМУ-9 «Метрострой»:

Владимира Ивановича Бебова, заместителя начальника участка
Александра Викторовича Гарамова, электрослесаря-монтажника ПГПО
Романа Сергеевича Кудряшова, заместителя начальника участка
Дмитрия Валерьевича Мартиновича, электрослесаря-монтажника ПГПО
Веру Анатольевну Мядзель, бухгалтера
Евгения Юрьевича Попова, электросварщика ручной сварки
Жанну Павловну Ситееву, бухгалтера
Илью Сергеевича Чеснакова, мастера участка
Сергея Викторовича Штылева, электросварщика ручной сварки

По ЗАО «Управление №10 Метростроя»:

Ольгу Владимировну Лантух, секретаря
Виктора Николаевича Лифантьева, проходчика
Анатолия Николаевича Михайлова, проходчика
Сергея Николаевича Сай, проходчика
Максима Александровича Шендрика, горного мастера

По ЗАО «СМУ-11 Метрострой»:

Максима Вадимовича Ананьева, проходчика
Дмитрия Сергеевича Васильева, маркшейдера участка
Бориса Владимировича Виноградова, электрослесаря-монтажника ПГПО
Сергея Николаевича Грищенко, слесаря строительного
Николая Владимировича Зубцова, горного мастера
Алексея Николаевича Каргошкина, проходчика
Юрия Георгиевича Катцемахина, проходчика
Степана Владимировича Лемеза, проходчика
Марию Мефодиевну Лукианчук, старшего инспектора отдела кадров
Ярослава Ивановича Михайлюка, проходчика
Александра Анатольевича Пушкина, проходчика
Илхомжона Хакимжоновича Темирбоева, слесаря строительного
Анатолия Васильевича Тришина, заместителя ген.директора по ПБиОТ
Сергея Станиславовича Тузова, крепильщика
Сергея Викторовича Шульга, машиниста автомобильного крана

По ЗАО «СМУ №13 Метрострой»:

Льва Борисовича Белокопытова, изолировщика
Владимира Николаевича Большакова, электрослесаря-монтажника ПГПО
Юрия Петровича Варакина, монтажника по монтажу ст. и ж/б конструкций
Татьяну Рифовну Валееву, сменного маркшейдера
Ларису Ивановну Запругайло, инженера ПТО
Андрея Геннадьевича Кузнецова, изолировщика
Валерия Климовича Кузнецова, электросварщика ручной сварки
Игоря Викентьевича Мурзича, проходчика
Наталью Николаевну Фролову, инспектора ОК
Евгения Николаевича Чуркина, проходчика
Петра Васильевича Шкурина, проходчика
Александра Васильевича Щипоникова, токаря
Сергея Викторовича Яковлева, горнорабочего

По ЗАО «Управление-15 Метрострой»:

Михаила Михайловича Губанова, зам.гл.инженера по производству
Артура Валлериановича Дианова, проходчика



Награды вручает генеральный директор ОАО «Метрострой» В.Н.Александров

Алексея Витальевича Захарова, крепильщика
Андрея Борисовича Колосеева, горнорабочего
Игоря Евгеньевича Кузнецова, участкового маркшейдера
Евгения Алексеевича Лысова, начальника участка
Юрия Николаевича Прокофьева, арматурщика
Константина Николаевича Рощаникова, электрогазосварщика
Татьяну Сергеевну Савгирову, секретаря руководителя
Игоря Сергеевича Соловяна, проходчика

По ЗАО «Семнадцатое управление Метрострой»:

Александра Викторовича Власова, проходчика
Любовь Анатольевну Коровину, нормировщика
Игоря Олеговича Княгичева, зам.гл.инженера по подготовке производства
Игоря Владимировича Кузнецова, электросварщика
Фаиму Мирхатимовну Мешечкину, распределителя работ
Юрия Анатольевича Михайлова, проходчика
Андрея Анатольевича Петрова, горного мастера
Владимира Анатольевича Старилова, проходчика
Игоря Николаевича Сухарникова, электросварщика

По ЗАО «СМУ-19 Метрострой»:

Григория Федоровича Дроздова, монтажника по монтажу ст.и ж/б конструкций
Михаила Александровича Жидкова, монтажника по монтажу ст.и ж/б конструкций
Оксану Борисовну Омельченко, инспектора ОК
Александра Сергеевича Черного, заместителя начальника участка

По ЗАО «Управление-20 Метрострой»:

Николая Анатольевича Ваничева, плотника
Игоря Павловича Дядькина, столяра
Виктора Аркадьевича Запевалина, слесаря-сантехника
Олега Владимировича Кирсанова, производителя работ
Юрия Анатольевича Русакова, электромонтера по ремонту электрооборудования
Сергея Владимировича Семенова, монтажника по монтажу ст. и ж/б конструкций
Алексея Николаевича Смирнова, электромонтера по ремонту электрооборудования
Дмитрия Владимировича Староверова, столяра
Людмилу Михайловну Шарафутдинову, начальника ОК
Ивана Федоровича Шкунду, старшего производителя работ



Коллектив ЗАО «Компакт» чествует своих лучших сотрудников

Награждение



Лучших специалистов ЗАО СМУ-9 «Метрострой» награждает генеральный директор А.В. Уханов



Награды в ЗАО «Компакт» вручает генеральный директор К.Г. Касрадзе



ЗАО «Управление -15 Метрострой»: коллег поздравляет с наградами генеральный директор Н.И. Власов

По ЗАО «Тоннельный отряд-3»:

Сергея Александровича Алексева, горнорабочего подземного
Александра Васильевича Варавкина, мастера
Игоря Васильевича Зенина, токаря
Галину Васильевну Зятикову, инспектора ОК
Александра Николаевича Иванова, электрослесаря-монтажника
Евгения Ивановича Кицко, горнорабочего подземного
Геннадия Александровича Леженина, горнорабочего подземного
Михаила Юрьевича Николаева, главного бухгалтера
Алексея Владимировича Новикова, проходчика
Максима Александровича Птицына, горного мастера

По ЗАО «Литейно-механический завод Метрострой»:

Кирилла Станиславовича Зайцева, начальника ОМТС
Олега Геннадьевича Кольцова, транспортировщика
Владимира Григорьевича Сухорыба, плавильщика
Вадима Валерьевича Шустова, слесаря

По ЗАО «Автотранспортное предприятие Метрострой»:

Игоря Александровича Вишенского, водителя автомобиля
Владимира Николаевича Гордея, машиниста автомобильного крана
Антон Вячеславович Корнева, слесаря по ремонту автомобилей
Виктора Ивановича Ребянцева, водителя автомобиля
Андрея Борисовича Рябова, водителя автомобиля

По ЗАО «Метроподземстрой»:

Андрея Викторовича Лебедева, электрослесаря-монтажника ПГПО
Виктора Викторовича Поплавных, крепильщика
Михаила Сергеевича Соболева, механика участка
Сергея Николаевича Яценко, проходчика

По Управлению механизации – филиалу ОАО «Метрострой»:

Александра Викторовича Валентирова, горнорабочего подземного
Вячеслава Ивановича Васильева, машиниста буровой установки
Евгения Ивановича Голованова, старшего кладовщика отд.снабжения
Дмитрия Михайловича Жигалова, слесаря-ремонтника
Олега Владимировича Кузьменко, зам.директора по строительству
Николая Федоровича Котова, водителя автомобиля
Андрея Владимировича Купорова, электрослесаря-монтажника ПГПО
Алексея Ивановича Минакова, электрогазосварщика
Сергея Сергеевича Мудрицкого, электрослесаря-монтажника ПГПО

Татьяну Сергеевну Пашенко, специалиста по кадрам
Евгения Петровича Резникова, мастера шахтной поверхности
Олега Владимировича Рожкова, мастера буровых скважин
Галину Александровну Семенову, нормировщика
Григория Николаевича Стукова, механика участка
Сергея Павловича Шибайкина, плотника

По УПТК – филиалу ОАО «Метрострой»:

Любовь Владимировну Адамацкую, машиниста крана
Геннадия Александровича Алексева, водителя автомобиля
Викторию Валерьевну Герасимову, менеджера по закупке и продаже
Елену Ивановну Нельке, бухгалтера 2 категории

По РЭУ – филиалу ОАО «Метрострой»:

Антон Сергеевич Касмицкий – руководителя Проекта ОП «Управление по эксплуатации КЗС»

По ЗАО «ЖБКид»:

Валентину Степановну Кузьмину, мастера цеха сборного ж/б
Сергея Алексеевича Новикова, электромонтера по ремонту и обслуживанию электрооборудования
Владислава Евгеньевича Полиева, формовщика ж/б изделий и конструкций

По ООО «Тоннельный отряд-4»:

Алексея Вячеславовича Агапкина, горнорабочего
Александра Андреевича Беляева, механика участка

По ЗАО «Метромаш»:

Евгения Александровича Белоусова, слесаря по сборке металлоконструкций
Евгения Владимировича Долотова, монтажника по монтажу ст. и ж/б конструкций
Владимира Юрьевича Петрова, электрогазосварщика
Владимира Ильича Стекольников, электрогазосварщика
Михаила Вячеславовича Федосеева, монтажника по монтажу ст. и ж/б конструкций

По ЗАО «Компакт»:

Александра Николаевича Буракова, гл.инженера ЗАО «Спецкомпакт»
Сергея Августовича Певцова, начальника участка ЗАО «Строитель-К»
Светлану Петровну Цветкову, инженера-сметчика ЗАО «Компакт»

По ЗАО «Метробетон»:

Ольгу Николаевну Колтович, начальника центра управления продажами
Нину Евгеньевну Кузьмину, машиниста мостового крана
Любовь Алексеевну Лукашенко, секретаря
Игоря Витальевича Моисеева, начальника бетонно-сырьевого цеха
Ивана Игоревича Сорокина, формовщика ж/б изделий

Генеральный директор ОАО «Метрострой» В.Н. Александров

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

Приказ №302^а-к от 30 апреля 2013 года по личному составу

За добросовестный труд, большой личный вклад в строительство второй сцены Государственного Мариинского театра приказываю:

объявить благодарность и наградить Почетной грамотой ОАО «Метрострой»

Дмитрия Сергеевича Митянина, руководителя Проекта ОП «Управление по реализации проекта строительства второй сцены Мариинского театра»

Генеральный директор ОАО «Метрострой» В.Н. Александров

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

Приказ №517-к от 02 июля 2013 года по личному составу

02 мая 2013 года введена в эксплуатацию вторая сцена Государственного Мариинского театра. Для Метростроя строительство такого масштабного и уникального объекта – огромная ответственность. Театр является символом Санкт-Петербурга. Под контролем работников обособленного подразделения «Управление по реализации проекта строительства второй сцены Мариинского театра» строители Метростроя с честью справились с этой задачей.

1. За добросовестный труд, большой личный вклад в строительство второй сцены Государственного Мариинского театра и в связи с празднованием Дня строителя приказываю: наградить Почетной грамотой ОАО «Метрострой»

Михаила Юрьевича Воронова, районного инженера производственно-распорядительного отдела
Александра Васильевича Калюжного, районного инженера производственно-распорядительного отдела
Татьяну Александровну Яковлеву, районного инженера производственно-распорядительного отдела

2. Объявить благодарность:

Василию Александровичу Беднарчику, районному инженеру инженерно-технической подготовки
Владимиру Ефремовичу Еромолицкому, районному инженеру отдела промышленной безопасности и охраны труда
Галине Николаевне Ждановой, ведущему инженеру сметного отдела
Владимиру Владимировичу Романовичу, районному инженеру производственно-распорядительного отдела
Дмитрию Владимировичу Углову, ведущему инженеру сметного отдела

Генеральный директор ОАО «Метрострой» В.Н. Александров

Метростроение

ПЕРВЫЕ ФРАГМЕНТЫ ТПМК ПРОЕКТА S-782 НА СТРОЙПЛОЩАДКЕ «ЮЖНОЙ»

Скоро начнется ответственный этап работ: в стене котлована специально оборудованным экскаватором Brokk будет пробит проем в направлении тоннеля. Параллельно достраивается примыкающий к котловану участок галереи: выбирается грунт, устанавливаются второй и третий опорные пояса, выполняется подготовка жесткого основания под гидроизоляцию, монтируется армокаркас, бетонуются стены, и, наконец, расстрелы снимаются – приемный участок галереи готов. Далее многотонные фрагменты нового щита будут последовательно опускаться в ствол и через проем втягиваться в галерею, где и начнется самый ответственный и самый интересный этап подготовительных работ – сборка проходческого комплекса для проходки двухпутного тоннеля.

Когда верстался номер, на строительную площадку «Южной» начали поступать детали проходческого комплекса. О предстоящей грандиозной работе по сборке и настройке щита рассказывает механик монтажного участка Управления механизации Виктор Васильевич Ясевич.

– В ночь с двадцатого на двадцать первое августа было подано 26 первых машин. Все детали из порта поставлялись на площадку большегрузными тралями, которые передвигались по ночному Петербургу в сопровождении нескольких автомашин ГАИ.



Стартовый котлован. Через несколько дней будет пробит проем в направлении галереи

В час ночи началась разгрузка и складирование сложных деталей и рабочих узлов ТПМК проекта S-782. В этой партии был доставлен и успешно выгружен привод ротора с опорным кольцом. Вес

кольца – более 130 тонн. Эта самая тяжелая деталь первой идет в монтаж, и сейчас она уже лежит на исходной позиции. Вес любой из остальных доставленных деталей не ниже 50 тонн. К разгрузке был подключен 300-тонный подъемный кран Управления механизации Gottwald и задействованы лучшие крановщики. Монтажники Управления механизации организовали круглосуточную разгрузку. В первую же ночь было разгружено более 250 тонн металлических фрагментов. Ночную бригаду «такелажников» из восьми человек возглавлял молодой бригадир, выпускник Санкт-Петербургского Горного института Игорь Юрьевич Гольцев. Утром разгрузка продолжалась уже другим составом



Бригада монтажников Управления механизации на «Южной». Скоро для них начнутся «горячие» дни



Первые фрагменты нового горнопроходческого комплекса ТПМК проекта S-782 на стройплощадке «Южной»

УМовцев под руководством Кирилла Сергеевича Котова, работы выполнял один из лучших рабочих коллективов Метростроя – бригада Сергея Сергеевича Мудрицкого. В вечернюю смену на площадку начали поступать контейнеры с менее габаритными деталями. Каждая поступившая деталь имеет свой номер и точное месторасположение на площадке, примыкающей к участку галереи, в котором и будет происходить беспрецедентный монтаж.

Для коллектива Управления механизации начинаются «горячие» дни: впереди сложнейший

монтаж нового горнопроходческого комплекса, а через четыре месяца он должен уже выдавать породу на гора, продвигаясь в направлении Дунайского проспекта. Как минимум 30 монтажников УМа будут задействованы на проходке двухпутного тоннеля: обслуживание всех механизмов щита – это задача специалистов Управления механизации. Возникает острый дефицит монтажников: на 622 шахте в 60 метрах от демонтажной камеры стоит щит, которым бригады проходчиков ЗАО «Тоннельный отряд-3» вели проходку одного из двух тоннелей по встречному направлению. Его необходимо запустить и проверить: он должен пройти эти последние 60 метров и войти в демонтажную камеру, где его предстоит разобрать и выдать на поверхность с последующей погрузкой и отправкой в УМ. Это тоже большая работа.

Ну, а что касается предстоящей сборки нового щита для двухпутного тоннеля, это, прежде всего, огромное количество болтовых соединений: одного крепежа здесь будет на несколько тонн, я в этом абсолютно уверен... Внутри галереи будет установлен мощный мультикар, который на проходке будет подавать тубинги, его грузоподъемность до 100 тонн. Но в период монтажа он будет в роли тягача подтягивать из стартового котлована фрагменты хвостовой части комплекса для последующей их стыковки и соединения.

СТАНЦИЯ «ЮЖНАЯ»: ГОТОВИМ ФУНДАМЕНТ

Горный мастер участка №1 Семнадцатого управления Сергей Анатольевич Шабров окончил Санкт-Петербургский Горный институт в 2002 году по специальности «подземное строительство». Попал на практику в ЗАО «Семнадцатое управление Метрострой», по-



пробовал, что такое работа на строительстве метро, и решил навсегда связать свою судьбу с метростроением. Начал с проходчика, через полтора года стал исполняющим обязанности горного мастера, а еще через полгода был утвержден в этой должности. Одиннадцать лет трудится горным мастером в ЗАО «Семнадцатое управление Метрострой». Вспоминая начало своей трудовой жизни, Сергей Анатольевич с большим уважением отзываясь о тяжелом труде проходчика:

– В начале практики меня, как самого неопытного, поставили в забое на добор породы, проще сказать, – на лопату. Первые дни я так уставал, что приходил домой только спать. Потом привык. Постепенно стали доверять молоток – это непростая работа. Если руки приходится держать над головой, они устают моментально, с непривычки очень тяжело...

По окончании института определили на участок перегона «Лесная» – «Площадь Мужества», на «Размыв». С «Лесной» уже горным мастером попал на «Звенигород-

На строительстве основания станции «Южная» работают два горных мастера ЗАО «Семнадцатое управление Метрострой» – Сергей Шабров и Михаил Ананин. С одним из них «Метростроителю» удалось поговорить о текущих работах на площадке будущей станции.



скую», на строительство перегона между «Звенигородской» и «Садовой», затем строил правый стационный тоннель станции «Международная»...

Сергей считает, что хороший горный мастер в первую очередь должен быть технически грамотным специалистом, досконально знать проект объекта и все нюансы техники безопасности на своем участке работ. А вообще, характеры горных мастеров разные – у кого жесткий, у кого помягче, не это главное. Если ты опытный инженер и хорошо знаешь свое дело, умеешь принимать правильные решения и не меняешь их на полдороге, тебя будут уважать в рабочем коллективе.

О текущих работах на территории будущей станции «Южная» Сергей Анатольевич рассказал следующее:

– Мы разбили стройплощадку станции «Южная» в декабре. В чистом поле, укрытом снегом. Ни

зарядили дожди, по дренажной системе вода стала уходить не сразу, поэтому местность на некоторое время превратилась в болото, по которому и в сапогах было сложно пройти. Дренажную систему соорудили за два месяца, а уже в мае начали строить временные подезды к котлованам №1 и №3. Бригады Управления механизации приступили к установке шпунтового ограждения котлованов. Двенадцатиметровый шпунт погружался практически на всю глубину, грунт выбирался двумя экскаваторами до 4-метровой

укладывался геотекстиль, сверху песок, снова геотекстиль, и, наконец, щебень. Утрамбовали, выровняли и сейчас заходками укладываем подбетонку. На нее по специальной технологии будет крепиться гидроизоляция, а затем перейдем к монтажу арматуры оснований и стен. В строительстве участвуют несколько бригад арматурщиков и проходчиков. Отлично трудится на строительстве «Южной» бригада проходчиков под руководством опытного бригадира Николая Григорьевича Александрова, не хуже работает молодая бригада арматурщиков Валерия Николаевича Тоньшева: ребята очень способные, быстро осваиваются, стараются не отставать от бригадира.

На данном этапе главная задача бригад ЗАО «Семнадцатое управление Метрострой» – подготовить котлованы, построить плиту основания станции и перейти к сооружению тяговой понизительной подстанции. С этой задачей мы, безусловно, справимся.



Ударная бригада арматурщиков ЗАО «Семнадцатое управление Метрострой» на строительстве станции «Южная»: А.Б. Павлычев, М.А. Родькин, В.Н. Тоньшев (бригадир), С.Ю. Антонов, А.В. Владимиров

забора, ни дорог. Разметили площадку и перешли к строительству дренажной системы и к устройству подъездных путей. Были, конечно, трудности, в первую очередь связанные с погодными условиями: весной

отметки и вывозился на свалку. В целом, было поднято и отгружено около 20 000 кубометров. Когда котлованы №1 и №2 были взяты до отметки, мы отсыпали их основания песком: на дно котлована



ФОТОФАКТ

На галерее полным ходом ведется армирование опалубки свода будущей тоннельной части. О том, как в этом направлении продвигается строительство, мы подробно расскажем в следующем номере.

Метростроение

НА МЕТРОБЕТОНЕ ЕСТЬ ПЕРВОЕ КОЛЬЦО 9,8 м!



Специфика производства тюбингов для двухпутного тоннеля состоит в том, что обделка большого диаметра выпускается на совершенно новой карусельной установке, которая была смонтирована и подготовлена к пробному запуску в январе этого года. Обкатка оборудования при изготовлении обделки диаметром 5,63 м прошла успешно, в процессе производства была испытана и отрегулирована новая система подачи бетона и работа карусельной установки. Сейчас специалисты ЗАО «Метробетон» произвели переналадку оборудования и установили формы для отливки тюбингов диаметром 10,3 м. 18 августа новый цех выдал первое большое кольцо: началось производство обделки для первого в Петербурге двухпутного тоннеля. Рассказывает директор по производству ЖБИ Станислав Игоревич Алмаев:

— Вес одного сегмента кольца — 10,5 тонн, а в сборе кольцо весит около 60 тонн. Объем бетона очень большой: около 4 кубометров на каждый блок, марка бетона высокая — Б60, марка по прочности — 800, естественно, высокая эндотермия — выделение тепла с поверхности изделия. С этим обстоятельством связаны определенные производственные трудности: на поверхности опытных образцов периодически возникали трещины, поэтому нам пришлось много усилий и времени потратить на подбор оптимального состава бетона. Сейчас наша лаборатория продолжает работать над этой проблемой. Добавлю, что и по водонепроницаемости марка бетона очень высокая — W-14, это также вносит в процесс оптимизации состава свои коррективы. Но наша лаборатория под руководством опытного специалиста Марины Ривазовны Мартыновой успешно справляется с поставленной задачей. При этом замечу, что контроль качества продукции осуществляется на всех производственных стадиях службой ОТК.

Карусельная установка заведомо предполагает толкание и перемещение форм на следующий пост: происходит механический сдвиг, соответственно, бетон в форме может «гулять». Значит, он не должен быть излишне пластичным, чтобы

не течь в момент передвижки. С другой стороны, он должен сохранять некую «удобоукладываемость», чтобы в массе не было пор, раковин и каверн. Такую точную дозировку бетона, «золотую середину», поймать довольно трудно. Для этого пришлось подобрать специальный цикл вибрации, учитывая механические возможности карусельной установки. Мы пока находимся в начале этой кропотливой работы.

Сейчас немецкие специалисты совместно с Управлением механизации в пятом пролете нашего цеха заканчивают монтаж линии эвакуации, где будет происходить наклейка уплотнительной резины, прокладок передачи давления и другой оснастки. Впереди пусконаладочные работы, чтобы «примериться», мы ждали лишь отформованных блоков. Сейчас они есть, и мы, наконец, приступаем к обкатке линии эвакуации в рабочем режиме.

Большая нагрузка ляжет и на арматурное производство, которое сейчас тоже переоснащается: на подходе новая итальянская многоточечная установка для сварки каркасов, в том числе, и из арматуры больших диаметров. Предполагается весьма серьезная нагрузка этого оборудования: до 85 пространственных каркасов в сутки. Монтаж установки займет около трех недель.

Пока мы не ставили перед собой задачи уложиться в производственный цикл при изготовлении первого кольца 9,8 м. Фактически, это была рабочая обкатка, в процессе которой были внесены определенные изменения в конструкцию карусельной установки, совместно с немецкими специалистами мы посмотрели, как работает установка, освоили новые формы оснастки. Сейчас важно детально отработать весь производственный цикл, отточить навыки, чтобы в дальнейшем уверенно наращивать объемы производства.

Метростроем поставлена задача обеспечить выпуск ста колец в месяц. До нового года, за четыре месяца необходимо изготовить не менее 400 колец и, таким образом, гарантировать некий запас обделки для строительства двухпутного тоннеля. Мы обязаны выполнить эту задачу.



Бригада Игоря Анатольевича Контурева участка ЖБИ для метростроения. Сегменты первого кольца 9,8 м подготовлены к креплению оснастки

УЧАСТОК ТОРЦЕВОЙ СТЕНЫ ПЕРЕХОДНОГО КОРИДОРА СТАНЦИИ «СПОРТИВНАЯ»



— Собрав два укладчика, мы приступили к проходке переходного коридора в два догоняющих забоя на разных уровнях трассы, — рассказывает Василий Кириллович Чернов, заместитель начальника участка на строительстве переходного коридора второго выхода станции «Спортивная». Пока что прошли около двухсот колец — 150 метров.

— В середине августа «отстающий» укладчик догнал «лидера». Мы его разобрали и от-

правили в Управление механизации: после поворотной части диаметр траволаторного участка становится 9,8 м, на такой размер ТУ-5 не рассчитан. А вот второй укладчик, УТ-2С легко трансформируется под разный диаметр: может идти и 7,9 м и 9,8 м, поэтому в рабочей готовности он ждет своего часа. Мы же четырехметровыми заходками вручную проходим свод траволаторного тоннеля, устанавливаем и бетонируем рамы, ведем дальнейшую разработку грунта. Параллельно приступили к проходке кабельного ходка (строим раму усиления) и сводовой части блока служебных помещений.



По подходу к тоннелю мы вышли к траволаторному переходному коридору и пошли в направлении забоя. Миновали камеру 9,8 м, где колесная техника проезжает по специальным лагам, вентходок, который сейчас используется для спуска и транспортировки породы и доставки материалов, и подошли к временной торцевой стене, разработку которой ведет бригада проходчиков под руководством Сергея Викторовича Бондарева. На участке торцевой стены установлено девять рам. Спокойно, без суеты проходчики занимаются монтажом очередной рамы. У каждого в забое свой сектор, врубились, взяли породу, расширили свои участки, закрепили кровлю, установили домкраты, закрепили лоб забоя. Мастерство, уверенность, отточенность движений...



Бригада проходчиков Сергей Викторович Бондарев

— В Метрострое я работаю недолго — около трех лет, а до этого 15 лет «отмахал» в шахте «Ленинградская» и еще 10 лет — монтажником на разных шахтах в городе Сланцы. На шахту в Сланцах я пришел сразу после армии, там прошла моя молодость, там я стал профессиональным шахтером, может быть, поэтому меня так тянет обратно... Но участок закрыли и работы там нет... Понимаете, в Сланцах дом, семья, а где дом, там и лучше...

Что правда, то правда. Дома всегда лучше. Проходчики методично отбрасывают лопатами снятую породу. Разработку грунта и монтаж кольца бригада Бондарева выполняет за сутки. За месяц — 30 колец.

— Механизации нет пока. Вот когда щит идет, там другое дело. Но потом и у нас техника будет... Разработаем площадку пошире, поставим трактор и будет полегче... Да, Василий Кириллович, полегче нам будет?



На проходке бригада Сергея Викторовича Бондарева

Будущее

СТРАТЕГИЯ-2030: СМОЛЬНЫЙ ОБЕЩАЕТ ГОРОЖАНАМ



СПРАВКА МЕТРОСТРОИТЕЛЯ

АНО «Леонтьевский центр» создает «Стратегию социально-экономического развития Петербурга до 2030 года».

В рамках стратегии планируется обеспечить рабочими местами спальные районы, расселить коммуналки в центре и многое другое. На разработку стратегически важного городского документа господрядчику дается всего несколько месяцев.

25 июня «Леонтьевский центр» официально приступил к разработке стратегии, а к 15 сентября должен представить черновой вариант документа заказчику. За создание Стратегии социально-экономического развития Петербурга до 2030 года Комитет по экономической политике и стратегическому планированию (КЭПП) заплатил АНО «Леонтьевский центр» порядка 39 млн рублей.



Официальный портал Spbstrategy2030.ru, посвященный разработке стратегии социально-экономического развития Петербурга до 2030 года, был запущен 6 августа. Горожане оставили уже несколько сотен предложений о том, какой они видят Северную столицу в будущем. Для того, чтобы оставить комментарий, необходимо пройти лишь быструю регистрацию, которая зани-

мает не больше минуты. Подлинность указанного имени и его соответствие реальному гражданину никто не проверяет. Свои предложения петербуржцы могут оставить по 15 основным направлениям жизни мегаполиса. Судя по предварительным данным, больше всего горожан волнуют вопросы транспортной инфраструктуры: в настоящее время по транспорту оставлено около 100 сообщений.

«Стратегия-2030» будет тесно увязана с государственными программами Санкт-Петербурга, которые, в свою очередь, будут основанием для формирования бюджета города, в том числе финансово обеспечат достижение целевых показателей и реализацию приоритетов социально-экономического развития», — рассказал на презентации официального портала Spbstrategy2030.ru председатель Комитета по экономической политике и стратегическому планированию Санкт-Петербурга Анатолий Котов.

В частности, они просят городские власти активнее строить метро и при этом выступают против возведения станции «Новокрестовская» рядом с новым стадионом «Зенита» (открытие запланировано на 2018 год). «Зачем нужна еще одна станция на Крестовском острове? Для стадиона? То есть ею будут пользоваться только во время матчей, да и то я сильно сомневаюсь в этом. По оконча-

мает не больше минуты. Подлинность указанного имени и его соответствие реальному гражданину никто не проверяет. Свои предложения петербуржцы могут оставить по 15 основным направлениям жизни мегаполиса. Судя по предварительным данным, больше всего горожан волнуют вопросы транспортной инфраструктуры: в настоящее время по транспорту оставлено около 100 сообщений.

Метростроение

ПЕРЕХОД НА СЪЕЗДЕ С ТУЧКОВА МОСТА ГОТОВ К ПУСКУ ТРАМВАЯ

Начальник участка ЗАО «СМУ-11 Метрострой» Роман Николаевич Орел: – Над котлованом строящегося подземного перехода метростроители ЗАО «СМУ-11 Метрострой» установили мощную железобетонную плиту, совместно с Главпетербургстроем выполнили все подготовительные работы для прокладки



трамвайных путей и сдали территорию трамвайщикам. Но до этого был разработан и раскреплен котлован переходного коридора, а затем, в зоне укладки плиты, в соответствии с проектной высотной отметкой, была вырублена стена в грунте. Из мощной балки 40 мм строители ЗАО «СМУ-11 Метрострой» соорудили и установили с шагом 900 мм 15 поддерживающих конструкций. Эти опоры будут оставаться в подземном переходе еще как минимум месяц, до полного набора прочности укрывающей железобетонной плитой. Лишь по окончании всех подготовительных работ было выполнено сложное армирование каркаса (арматура Ø28мм) и бетонирование плиты 800 мм. Такая толщина плиты и специальная конструкция армирования гарантируют

В соответствии с утвержденным городом графиком, на съезде с Тучкова моста был выполнен комплекс сложных строительных работ для возобновления трамвайного движения.

безопасность движения трамваев над переходным коридором.

Сейчас на этом участке трамвайщики выкладывают полотно, представляющее собой довольно непростую кривую, метростроевцы же продолжают обустройство подземного пешеходного перехода. Трамваи начнут движение на этом участке 24 августа. Главная проблема, с которой пришлось бороться строителям на этом участке, жесткие временные рамки возведения укрывающей плиты. На строительстве сложного участка незаурядное мастерство, энергию, опыт показали рабочие коллективы известных всему Метрострою бригадиров – Ю.Г. Катцемахина, Ю.А. Гусева, А.В. Суходолова. Окончание работ в подземном переходе, связывающем лестничный спуск №1 с эскалаторным спуском №1 и вестибюлем, предполагается во второй половине октября.

НАКЛОННЫЙ ХОД СТАНЦИИ «СПОРТИВНАЯ-2»: БЕТониРУЕМ ПО НОВОЙ ТЕХНОЛОГИИ

В наклонном ходе «Спортивной-2» на момент подготовки публикации было установлено 16 рам из 87. На этом этапе процесс разработки грунта стал проще: проходчики вырубili торцевую стену и ведут проходку в грунтозамещенной породе (в створе наклонного хода предварительно производилось укрепление грунтов струйной цементацией), грунт практически сухой, разработка массива продвигается успешно.

Июминка этой проходки – новый способ укладки черного бетона, набрызг-бетона, впервые используемый метростроителями вместо «классики», укладки с обязательным креплением деревянной опалубки. Для организации процесса стартовый котлован был буквально напигован оборудованием: смонтированы два принимающих порою шахтных скребковых конвейера, один из которых



Нашему фотографу улыбнулись машинистки подземных устройств Роза Ахтамовна Хайрулина и Марина Витальевна Светлова



Бригадир проходчиков Сергей Борисович Герасимов и машинист экскаватора Максим Юрьевич Щербич не любят фотографироваться, но для родной газеты все-таки согласились...

уже установлен в забое и действует, специальные тележки для набрызг-бетона, гусеничный экскаватор для отгрузки породы с грейферной телескопической стрелой и многое другое. Посредством бетононасоса бетон в межрамное пространство подается специальным распыляющим манипулятором, параллельно бетонной смеси по второму соплу подается отвердитель,



а по третьему – сжатый воздух. Компоненты смешиваются и поступают единой разбрызгивающей струей. Исключение трудоемких монтажей и демонтажей деревянной опалубки, устанавливаемой для бетонирования межрамного пространства, значительно облегчает и ускоряет процесс. Вообще, новый способ бетонирования позволяет отказаться от любых деревянных элементов, применяемых при монтаже рам: деревянной кровли, деревянной расклинки и так далее. Кровля теперь металлическая, целик грунта без каких-либо деревянных деталей переходит в целик бетона. Конечно, технология новая, чтобы выйти на желаемые темпы, проходчикам необходимо прирабатываться. Очень важно правильно сбалансировать состав смеси: повысить ее пластичность, вязкость и ряд других показателей. Правильный «рецепт» бетонного состава подбирается опытным путем, при этом необходимо строго соблюдать соответствие прочностных характеристик смеси требованиям установленных норм. Как только новый технологический цикл будет полностью отлажен и заработает как единый механизм, скорость проходки, естественно, увеличится.



СМИ о нас

20.08.2013, Karpovka.net

ЭСКАЛАТОРЫ ДЛЯ МЕТРО ПЕТЕРБУРГА ВПЕРВЫЕ ПОСТАВИТ ФИРМА ИЗ ЕВРОПЫ

Эскалаторы европейского производства впервые будут установлены в метро Петербурга во втором вестибюле станции «Спортивная». Подъемники для подземки поставит немецкая фирма ThyssenKrupp.

Поставщик был выбран подрядчиком строительства «Спортивной-2», компанией «Метрострой». Право самостоятельно заключить контракт на закупку фирма получила в соответствии с соглашением с городскими властями на возведение станции.

Выбор Метрострой остановил на немецкой компании ThyssenKrupp Elevator. Ранее ни одна европейская компания не поставляла для петербургского метро эскалаторы. Для «Спортивной-2» фирма изготовит более 10 эскалаторов различных типов.

Среди них четыре коротких подъемника, на которых пассажиры смогут спускаться в вестибюль станции с набережной Макарова, четыре 40-метровых эскалатора, предназначенных для перемещения людей между вестибюлем и тоннелем, а также шесть горизонтальных траволаторов, при помощи которых горожане будут перемещаться по туннелю под Малой Невой. Изготовление подъемников обойдется в 16 млн евро.

Метрострой рассматривал продукцию нескольких предприятий. На право поставки, в частности, претендовал петербургский завод «ЭЛЭС» (бывший эскалаторный завод имени Котлякова), в последние десятилетия выступавший практически монополистом на рынке. Однако заказчика не устроили последние прецеденты, когда компания срывала сроки поставки подъемников на «Адмиралтейской» и «Бухарестской».

Компания ThyssenKrupp Elevator является дочерней структурой сталелитейной корпорации. Эскалаторы фирмы используются в 67 странах мира. В России ее подъемники установлены в ряде аэропортов и торговых центров Москвы, а также на станции метро «Парк Победы» в Казани. Недавно предприятие одержало победу в конкурсе на поставку эскалаторов для столичных станций метро «Деловой центр» и «Парк Победы».

13.08.2013, KtoStroit.ru

НА СТРОИТЕЛЬСТВО НОВОЙ СТАНЦИИ МЕТРО ВЫДЕЛЯТ ЕЩЕ ПОЛМИЛЛИАРДА РУБЛЕЙ

По сообщению комитета по государственному заказу Смольного, на строительство станции петербургского метрополитена «Спортивная-2» будет затрачено еще 550 млн рублей.

Смольный, который уже заключил контракт с «Метростроем» на 6,7 млрд рублей, объявил конкурс на обустройство вестибюлей и территорий строящейся станции.

Открытие «Спортивной-2» ожидается в середине 2015 года.

ПОВЫШЕНИЕ КАЧЕСТВА ЖИЗНИ

ПОЗИТИВНО, НО МАЛОВЕРОЯТНО...

Средняя заработная плата в Петербурге к 2030 году увеличится в 3-8 раз. Об этом заявил глава Комитета по экономической политике и стратегическому планированию Петербурга Анатолий Котов, передает корреспондент «БалтИнфо». По словам Котова, средняя зарплата в Северной столице через 17 лет составит 124 тыс. рублей. Напомним, согласно прогнозам, ВРП при этом увеличится в 4-8 раз до 2 трлн 40 млрд рублей, а население города на Неве возрастет до 5 млн 900 тыс. человек.



нии матчей там будут ужасная давка и драки футбольных фанатов. Не верите? Посмотрите, что творится на станции «Спортивная» в Москве. Перед каждым матчем там больше сотрудников МВД, чем пассажиров, а по окончании матча ее закрывают на вход, чтобы не было давки, и болельщики идут до соседних ближайших станций», – эмоционально пишет пользователь Илья Рузанов. Впрочем, другие петербуржцы выступают за «Новокрестовскую», так как вместе с ней на юге Приморского района появится еще одна станция подземки – «Улица Саушкина». А Федор Кушнаренко просит в первую очередь вести

метро на юго-запад Петербурга, в районы Ржевки, Полюстрово и Пискаревки, а также заняться кольцевой линией. Напомним, что, по планам города, станция «Юго-Западная» в Красносельском районе появится в 2020 году. Метро на Ржевке, в Полюстрово и кольцевая пока отнесены к весьма отдаленной перспективе.

ЖКХ, ПАТРУЛИ, НАМЫВЫ И ЖИЛОЕ СТРОИТЕЛЬСТВО

Понятно, что после транспорта больше всего горожан волнуют проблемы ЖКХ и благоустройства. Так, многие выступают за введение раздельного сбора мусора. А Олег

Абакунчик предлагает, чтобы за участие в субботниках граждане получили налоговые льготы. «А если не принял участие – плати за это рублем», – выдвигает неожиданную идею петербуржец. Наконец, Наталья Шумкова вообще считает возможным ввести специальные патрули из числа муниципальных чиновников: по ее замыслу, эти патрули должны ходить по районам и штрафовать тех, кто мусорит.

По поводу стратегии развития территорий Петербурга единого мнения у жителей города нет: кто-то, например, считает, что необходимо продолжить намывы территории, кто-то резко против этого. «Никаких намывов – мы что, в Японии? Каждый намыв – это зверские деньги, которые можно потратить более эффективно. Просто город должен развиваться больше в восточном направлении – там очень большой ресурс есть», – считает Павел Астахов, предлагая построить город-спутник Новый в районе Мяглово. Часть пользователей поддерживают политику Смольного по ужесточению требований к застройщикам. Так, на сайте стратегии содержится предложение запретить выдачу разрешения на

строительство, пока девелопер не подведет дорогу к территории, где в будущем расположится жилой комплекс.

СТРАТЕГИЯ – НЕ ДЕД МОРОЗ

В комитете по экономической политике, который отвечает за разработку стратегии, говорят, что оставлять свои предложения можно будет до конца ноября. По словам чиновников, все они поступают в группу создателей стратегии, которую возглавляет Леонтьевский центр. Предполагается, что сама стратегия должна быть готова до конца года. Впрочем, понятно, что значительная часть предложений вряд ли будет как-то использована при составлении стратегии, так как носит скорее характер жалобы или крика души. Наверное, поэтому один из ее разработчиков – руководитель центра экспертов «ЭКОМ» Александр Карпов – уже оставил предостерегающий комментарий: «Уважаемые участники дискуссии, пожалуйста, помните, что данный сайт не является официальным сайтом Деда Мороза в Петербурге. Поэтому далеко не все пожелания о том, что необходимо сделать, могут быть исполнены».

По материалам СМИ и информ-агентств

Трудовые будни

«ДАМБА» ПОД ЗАЩИТОЙ МЕТРОСТРОЯ

КЗС – сложное гидротехническое сооружение, функционирующее 24 часа в сутки круглый год. Согласно контракту, в процессе эксплуатации специалисты Метростроя должны обеспечить круглосуточное эффективное функционирование «дамбы», что означает защиту города в случае необходимости от наводнений путем перекрытия акватории Невской губы, обеспечение движения автотранспорта по трассе КЗС, которая является составной частью Западного полукольца КАД, а также поддержание гидрологического режима и санитарного состояния акватории Невской губы в нормативном состоянии.

Контракт заключен на три года, и его действие закончится в конце 2014 года. Сейчас же работа на объекте преодолела «экватор»: метростроевцы занимаются эксплуатацией «дамбы» уже полтора года, и за это время успели сделать выводы об особенностях работы на столь важном объекте. О том, как проходят трудовые будни работников дамбы, «Метростроителю» рассказал главный инженер Обособленного подразделения Авив Романович Романюк.



– Для успешной эксплуатации КЗС было создано обособленное подразделение, охватывающее все сферы и направления данной работы. В ОП имеются специалисты различных направлений: гидротехники, гидромеханики, которые следят за работой сложных механизмов, в том числе – ботапортов, специалисты, отвечающие за до-

В конце декабря 2011 года Метрострой выиграл открытый конкурс на выполнение работ по содержанию, эксплуатации и ремонту объектов, сооружений и систем Комплекса защитных сооружений Санкт-Петербурга (КЗС) от наводнений, включая все основные и вспомогательные объекты и оборудование, инженерную инфраструктуру, системы автоматизированного управления технологическим процессом и инфраструктурой.



Выезд из автодорожного тоннеля под С-1

рогу, ввиду того, что в состав дамбы входит скоростная автомагистраль с участком тоннеля под морским каналом Финского залива, специалисты системы электроснабжения и управления технологическим процессом. Серьезное направление – это жизнеобеспечение тоннеля с системами автоматизированного управления технологическим процессом и системой безопасности. Имеется также своя инфраструктура обслуживания зданий и сооружений. Сейчас мы с вами находимся в административно-техническом здании №1 (АТЗ-1), на противоположной стороне судопропускного канала располагается АТЗ-2, где также находятся специалисты эксплуатационной службы, помимо этого, имеется АТЗ-3 на судопропускном сооружении С-2. В структуру службы по эксплуатации входит независимая группа

компаний – подрядчиков (аутсортеров), связанных договорными отношениями и отвечающих каждая за свое направление в зависимости от специализации. В среднем, каж-

дое предприятие, которое входит в структуру службы эксплуатации, насчитывает от 30 до 60 человек. В структуру эксплуатационной службы входят как специалисты, выполняющие непосредственно регламентные работы, так и дежурные службы, круглосуточно несущие вахту, а также служба технического надзора, осуществляющая контроль за выполнением работ. В самом начале нашей работы «дамба» была испытана на прочность несколькими наводнениями, пришлось в экстренном порядке закрывать водо- и судопропускные сооружения для защиты города. В то время я был, скорее, наблюдателем этой спасительной операции, но даже со стороны прочувствовал, какая это ответственность. В дальнейшем также были случаи, когда уровень воды поднимался, был на границе принятия решения, и в такие моменты мы были готовы к маневрированию, но закрывать фарватер не пришлось: получили «отбой» угрозе наводнения. Тем не менее, по регламенту минимум дважды в

год мы проводим маневрирование всеми сооружениями с посадкой на порог ботапортов С-1 и затворов водопропускных сооружений, а также поднятием затвора на С-2, кроме того, мы проводим маневрирования на водопропускных сооружениях раз в месяц. Работы такого характера проводятся регулярно, что дает нам уверенность в работоспособности оборудования.

В процессе эксплуатации «дамбы» мы проводили регламентные работы на всех сооружениях, в том числе, по регулировке резинового уплотнения на сегментных воротах с целью исключения возможных протечек, как в летний, так и в осенне-зимний периоды. Осенью недавно были проведены учения с участием представителей МЧС, которые прошли вполне удачно, и сооружение показало всю свою готовность к назначению защиты города от наводнений.

По словам Авива Романовича, в эксплуатации «дамбы» в зимний и летний период есть свои особенности:

– Период эксплуатации «дамбы» разбит на четыре основных этапа. Во-первых, это «наводненческий» период с сентября по февраль и «ненаводненческий» период, ну и, как везде, летний и зимний периоды. В каждый период имеется своя специфика. В «ненаводненческий» (условно) период мы можем позволить проводить ремонтные работы, связанные с разборкой каких-либо узлов, но с учетом, что все равно при возникновении нестандартной ситуации и возможного поднятия воды до критического уровня мы способны их восстановить за период от получения сигнала до времени принятия решения, а это 48 часов. К тому же, в летний период проводятся работы, связанные с восстановлением лакокрасочных покрытий, различные фасадные работы, работы по благоустройству и подготовке к осенне-зимнему периоду. В зимний период усиливается дежурная служба, следящая за сооружением, совершаются более частые обходы сооружения, а также регламентные работы, не связанные с разборкой оборудования.

В целом же, благодаря неустанным контролю и своевременному принимаемым мерам, все системы Комплекса защитных сооружений работают исправно. За то время, пока мы здесь работаем, изучили специфику данного объекта, и в будущем, по истечении срока контракта, есть огромное желание и дальше заниматься эксплуатацией Комплекса защитных сооружений.



В диспетчерской главный диспетчер Станислав Алексеевич Степанов и старший диспетчер Сергей Федорович Хорт

СВОИХ НЕ ОСТАВЛЯЕМ!

В ноябре прошлого года «Метростроитель» сообщил о трагедии, произошедшей с Максимом Лапшиным. 20 сентября 2011 года 27-летний инженер-механик Обособленного подразделения по эксплуатации КЗС по дороге на работу попал в ДТП, в результате которого у него были повреждены грудная клетка, легкие и, что самое страшное, – позвоночник: был поврежден спинной мозг, парня полностью парализовало ниже груди. Тогда многие откликнулись на беду, поддержали Максима и морально, и материально. Он перенес несколько сложнейших операций...

Побывав на «дамбе», «Метростроитель» не мог не справиться о судьбе Максима.

– Максим сейчас находится на реабилитации, – рассказал Авив Романович. – Он пока в инвалидной коляске, но надежду врачи оставляют. Мы, коллеги, поддерживаем Максима постоянно. Помогаем с лечением и реабилитацией, вместе ездим на корпоративный отдых – он должен знать, что мы его не оставляем! И, что немаловажно, Максим прошел обучение, и теперь будет работать с нами дистанционно, в удобном ему режиме. Он отличный специалист, исполнительный и ответственный работник и просто добрый и отзывчивый парень. Надеюсь, что все у него будет хорошо!



Инженеры ремонтно-эксплуатационного отдела Михаил Викторович Тарасов и Андрей Лавринович Лазорко

Династия

ЛУЧШАЯ ТРУДОВАЯ ДИНАСТИЯ-2013 РАБОТАЕТ В МЕТРОСТРОЕ

Накануне профессионального праздника строителей во Дворце труда торжественно наградили победителей Санкт-Петербургского регионального этапа Национального конкурса «Строймастер-2013». В номинации «Лучшая трудовая династия строительного комплекса России-2013» Дипломом I степени была отмечена династия Лепиных (ОАО «Метрострой»).

В номинации приняли участие трудовые династии: члены одной семьи и их близкие родственники в количестве не менее 3 человек, работающие в строительном комплексе России и работавшие в строительном комплексе до выхода на пенсию, здравствующие в настоящий момент. Общий трудовой стаж династии должен составлять не менее 50 лет. Главой династии признается старший по возрасту.



«Родоначальником» трудовой династии Лепиных является Геннадий Владимирович. Он начал трудиться еще 16-летним юношей на монтажном участке Конторы электро-механо-монтажных работ Ленметростроя, слесарем-монтажником подземных проходческих механизмов. Он стоял у истоков строительства метро в Ленинграде: непосредственно участвовал в монтаже подзем-

ных проходческих механизмов при строительстве первой очереди метрополитена от станции «Автово» до станции «Площадь Ленина». За высокие производственные показатели на пуске первой очереди был награжден Знаком Ленгорисполкома. Геннадий Владимирович лично принимал активное участие на трудных и особо ответственных участках строительства метрополитена: в кессонных работах при проходке тоннелей станций метро «Чернышевская» – «Площадь Ленина» под Невой, «Автово» – «Ленинский проспект». Принимал личное участие в ликвидации аварии на участке «Размыв» с первого до последнего дня, пока не остановили затопление с помощью перемычки и подпорного устройства у станции метро «Лесная» и после замораживания до окончания работ. Трудился на строительстве станций метро «Обухово», «Пролетарская», «Ломоносовская», «Парк Победы», «Невский проспект», «Рыбацкое», «Пионерская», «Черная речка» и других, где занимался монтажом, наладкой и испытанием механической части механизированных проходческих комплексов и другого сложного горнопроходческого оборудования.

В 1969 году без отрыва от производства закончил Ленинградский институт инженеров железнодорожного транспорта, а с 1970 по 1985 год работал на инженерных должностях: начальником смены на подземных работах, начальником участка эксплуатации и ремонта горнопроходческого оборудования, сменным механиком на подземных работах, контролером-приемщиком электромонтажных работ. Знания, умноженные на опыт работы, инициатива и желание



совершенствоваться сделали Геннадия Владимировича высококлассным профессионалом своего дела, умелым организатором производства. За большие трудовые заслуги он награжден Знаком «Почетный транспортный строитель». В настоящее время находится на заслуженном отдыхе.

Продолжателем трудовой династии – сын Геннадия Владимировича, Владимир.

Владимир Геннадьевич работает в Управлении механизации – филиале ОАО «Метрострой» электрослесарем-монтажником подземного горнопроходческого оборудования на участке монтажа подземных

Трудовые будни

ЛАЭС-2: НАМ 5 ЛЕТ – МЫ УЖЕ НЕ ДЕТИ!

ВЧЕРА

За этот период был пройден сложный, большой путь. Но как считает исполнительный директор проекта ЛАЭС-2 Павел Владимирович Мозеров, одно из главных достижений метростроевцев и самый непростой этап строительства – детальное освоение технологии возведения внутренней защитной оболочки реактора. Это и монтаж укрупненных блоков гермооблицовки, и сборка целых сегментов облицовки, включая арматуру и каналобразователи, и многое другое. Безусловно, необходимо отметить и масштабное строительство вспомогательных и служебных зданий и сооружений нового энергоблока: градирен, зданий вспомогательного корпуса, нижняя отметка которого, ни много ни мало – 11.500 м, а это четыре подземных этажа. Когда начинали строительство здания хранилища свежего топлива и твердых радиоактивных отходов, вспоминает Павел Владимирович, его «подбетонка» составила 12000 кубов бетона, бывает, оказывается, и такая «подбетонка»... Сейчас хранилище фактически закончено: строители ждут поставку второго мостового крана, чтобы замкнуть контур.

Вспоминает руководитель строительства и как били все рекорды по количеству уложенного бетона: однажды за месяц умудрились уложить более 17000 кубометров! Интересно, а может, это мировой рекорд? А вот на строительстве насосной станции метростроевцев очень недружелюбно встретила подземная речка: пришлось даже отсекают ее шпунтовым ограждением... Павел Мозеров:

– Обязательное следует отметить, что не менее 80 процентов самых первых «поселенцев», приступивших к строительству ЛАЭС-2 в 2008 году во главе с Николаем Александровичем Александровым и Александром Ивановичем Буценко, остались, работают и уже не представляют себя вне дружного и умелого коллектива метростроевцев-атомщиков. Вливаются и новые специалисты: в начале этого года к работе приступил новый «зам» по производству, Андрей Сергеевич

25 августа метростроевцы – строители ЛАЭС-2 – отметили юбилей: ровно пять лет назад был подписан приказ о создании обособленного подразделения «Управление по реализации проекта ЛАЭС-2», а месяц спустя, 25 октября 2008 года был уложен первый, «политический», как его здесь называют, куб бетона в фундаментную плиту на отметке – 10.500 м.



Строительство перекрытия на +14.500 м

Калистратов, технический руководитель строительства Анатолий Владимирович Домовский, заместитель начальника самого многочисленного отдела – строительного контроля, Владимир Давидович Пактор. Кстати, Владимиру Давидовичу уже приходится в большей степени заниматься технологическими системами – трубопроводом, монтажом насосов и т.п.

«М»: Почему?
ЗАВТРА

– Потому что мы приближаемся к тому этапу, когда на стройплощадке будет все больше сложных монтажных работ. Строящихся технологических систем много: по насосной станции ответственных потребителей турбины, по зданию реактора, по паровой камере, по зданию управления. Это другой уровень, более технически сложный, и, если хотите, более продвинутый. Упомянутая станция ответственных потребителей турбины, две обычных насосных станции и две камеры переключений – объекты небольшие, но мы их получили, как говорится, с полной начинкой, с них и надо начинать освоение тонких технологий... Основной объем монтажей технологических систем этих объектов забирает ЗАО «СМУ №13 Метрострой» – электрику, вентиляцию, трубы, монтаж насосов. Здесь нужны специалисты не только с руками, но и обязательно с толковой головой. В Метрострое такими работами занимаются «специализированные» СМУ: СМУ-9, СМУ №13, УМ. Считаю, что если Метрострой намерен продолжать

Насосная станция ответственных потребителей. Застройщик ЗАО «Тоннельный отряд-3»



атомную тематику, одной стройкой обойтись не получится.

Например, насосная станция ответственных потребителей, выполняемая силами ТО-3. Сейчас заканчивается сооружение колонн, далее установка подкрановых балок, монтаж мостового крана, монтаж ферм, к зиме планируется сдать закрытый контур здания и подвести



Комплексная строительная бригада слесарей ЗАО «Компакт». Бетонирование очередного яруса внутренней защитной оболочки. Слева направо: Ж.С. Балниязов, стропальщик; А.А. Баженин, слесарь; В.В. Грохотов, слесарь; К.Б. Иванов, слесарь; А.В. Неделко, бригадир; В.В. Батриков, оператор бетонораздаточного насоса; А.И. Попов, слесарь

тепло. Это строительство «коробки». Но затем – предмонтажная отделка и кульминация – сложный и тонкий монтаж технологического оборудования.

СЕЙЧАС

Сейчас мы закончили бетонирование очередного яруса внутренней защитной оболочки до отметки +35.500 м. Бетонирование следующего яруса (+39.500 м) планируется произвести 10 сентября. Отметка 39.500 м – стартовый рубеж для нескольких ключевых строительных мероприятий.

Во-первых, на этом ярусе предстоит омонолитить важные закладные элементы – консоли для крепления полярного крана. Когда бетон наберет необходимый запас прочности, Управление механизации начнет монтировать подкрановые балки и рельсовый путь крана. Монтаж подкрановых балок – это кропотливая и хитрая работа. Поставить 24 балки с допуском ±5 мм на площадке диаметром 44 м – задача непростая. На монтаже подкрановых рельсов требования еще более жесткие ±2 мм. Во-вторых, нам предстоит вся сложная сборка крана. На стройплощадку полярный кран начал приходить частями еще в мае: два длинных моста в разобранном виде. Сейчас возле здания реактора ведется сборка фрагментов, общий вес крана порядка 320 тонн. В итоге, при помощи немецкого крана Liebherr-11350 мы должны поставить эту машину в вертикальное положение на рельс за один прием.

Параллельно с монтажом подкрановых балок и подкранового рельса силами рабочих бригад ЗАО «Компакт» и Управления механизации должно быть выполнено бетонирование внутренней защитной оболочки до отметки +44.000 м,



Управление механизации на строительстве стапеля для подачи деталей на реактор

откуда, собственно, и начинается купол. Время пока есть, и погода, как говорится, нам в помощь.

И, наконец, завершающая стадия строительных работ – закрытие гермоконтура реактора. Мы уже начали изготовление и покраску марок купольной части: как только марки с антикоррозийной защитой начнут поступать на стройплощадку, мы начнем их монтировать. Когда марки нижней части купола будут сварены между собой, демонтируются элементы стапеля. Управление механизации вместе с коллегами из Титана-2 и МСУ-90 навесят металлоплощадки, поддерживающие конструкции и теплообменники-споты. Верхняя часть купола также будет монтироваться специалистами Управления механизации. Внутри этой части купола будет закреплена специальная «корзина» для запитки полярного крана, а также установлена сплинкерная система безопасности: при возникновении аварийной ситуации эта система вступает в действие, и в реактор автоматически подается вода.

На прошлой неделе мы забетонировали первую часть перекрытия на отметке +14.500 м и в ближайшие дни приступаем к бетонированию отдельных конструкций перекрытия специальным тяжелым бетоном, защищающим от проникновения радиации. Тяжелый бетон будет возведен, прежде всего, для введения конструкций и стен в зоне размещения парогенераторов. Поскольку такой бетон содержит чугунную дробь, никакой насос его не прокачает, соответственно, доставку раствора для выполнения бетонирования придется осуществлять бадьями с помощью подъемного крана. На перекрытии вырисовывается две захватки тяжелого бетона, каждая по 170 м³. Работа, как вы понимаете, весьма трудоемкая. Так что настроение у нас, пока не юбилейное, а обыкновенное – рабочее.

горнопроходческих машин с 1985 года. За длительный срок работы зарекомендовал себя высококвалифицированным специалистом по монтажу и демонтажу различного горнопроходческого оборудования: проходческих комплексов (механизированных щитов), тубингоукладчиков и целого ряда других. Является неосвобожденным звеньевым монтажного участка. Звено, которым руководит Владимир Геннадьевич, успешно решает и решает все поставленные перед ним производственные задачи. Владимир Геннадьевич участвовал в строительстве станций «Садовая», «Старая Деревня», «Комендантский проспект», «Чкаловская», «Обводный канал», «Адмиралтейская», «Прспект Большевиков», «Крестовский остров», «Международная» и многих других.



Ветеран труда Метростроя. В 2004 году за личный вклад в восстановление движения от станции «Лесная» до станции «Площадь Мужества» награжден Почетной грамотой ОАО «Метрострой». Имеет медаль «В память 300-летия Санкт-Петербурга».

Продолжила трудовую династию и дочь Геннадия Владимировича, Светлана Геннадьевна. Она

работает в Управлении механизации – филиале ОАО «Метрострой» с 1977 года. За свой большой трудовой путь освоила несколько специальностей. С 1992 года работала инженером, а с 1993 года и по настоящее время – инженером II категории экономического отдела предприятия. Зарекомендовала себя грамотным и опытным специалистом.

Светлана Геннадьевна принимала активное участие в строительстве станций метрополитена «Гражданский проспект», «Девяткино», «Пролетарская», «Обухово», «Рыбацкое», «Прспект Большевиков», «Улица Дыбенко», «Озерки», «Новочеркасская», «Спортивная», «Чкаловская», «Ладжоская», «Старая Деревня», «Крестовский остров», «Площадь Мужества» («Размыв»), успешно обеспечивая расчетно-сметной документацией по сжато му воздуху, электроэнергии, горнопроходческим машинам и оборудованию. «Ветеран труда Метростроя», наставник молодежи, передает свои знания молодым специалистам в отделе. Активно отстаивает свои жизненные позиции, среди коллег пользуется заслуженным авторитетом. Избрана членом профсоюзного комитета Управления механизации. Имеет медаль «В память 300-летия Санкт-Петербурга».

Поздравляем династию Лепиных с заслуженным признанием! Желаем крепкого здоровья и новых трудовых достижений!

Лицей

НАШ ЛИЦЕЙ – ЛУЧШИЙ!

5 августа во Дворце труда Дипломом I степени национального конкурса российских строителей «Строймастер-2013» был отмечен Профессиональный лицей Метростроя как лучшее учебное заведение, осуществляющее подготовку специалистов рабочих профессий для строительного комплекса России. Эту почетную награду лицей Метростроя получает уже второй год подряд. Также следует отметить, что три года подряд – в 2010, 2011 и 2012 годах – лицей был отмечен как лучшее учебное заведение в сфере подготовки строительных кадров в рамках конкурса «Строитель года».

Поздравляем!



Поздравляем!

Поздравляем директора
Вычислительного центра Управления Метростроя,
ЕЛЕНУ ВЛАДИМИРОВНУ МОСКВИЧЕВУ с юбилеем!

Уважаемая Елена Владимировна!

Вы работаете директором Вычислительного центра Управления Метростроя почти десять лет. Ваши профессионализм и компетентность, умение оперативно решать сложные технические и организационные задачи вызывают уважение не только коллег – специалистов ВЦ, но и всех сотрудников Управления Метростроя. Коллектив Управления ОАО «Метрострой» от всей души поздравляет Вас с юбилеем и желает крепкого здоровья, благополучия, хорошего настроения, бодрости и оптимизма!



Спорт

МАККАБИАДА: СЕРЕБРЯНАЯ МЕДАЛЬ – ЛУЧШИЙ СУВЕНИР!



ХІХ Маккабиада прошла в Израиле с 18 по 3 июля. Эти игры называют также «Еврейской олимпиадой», или Маккабианскими. Спортивное мероприятие собрало порядка 9 000 спортсменов из 76 стран – по количеству участников легко понять, насколько масштабно это событие в спортивном мире.



Открытие соревнований ознаменовалось красочной церемонией на стадионе «Тедди» в Иерусалиме. Спортсмены соревновались в 34 видах спорта и 42 спортивных дисциплинах в трех возрастных категориях: юниоры до 18 лет, открытые соревнования для спортсменов от 18 до 35 лет и соревнования для спортсменов старше 35 лет, также прошли соревнования паралимпийцев. Впервые с 1997 года прошли соревнования по хоккею с шайбой, а также соревнования по стрельбе из лука, конному спорту и гандболу.

поддержке ОАО «Метрострой» участвовал и Михаил Антропов, игрок баскетбольной команды «Метрострой», выступающей в высшей лиге Санкт-Петербурга.

– Решение принять участие в Маккабиаде было давней мечтой, – рассказал Михаил. – Когда-то давно, в 1992 году я выступал за Петербургскую команду Маккаби во всероссийской Маккабиаде, посвященной жертвам Бабьего Яра. А в начале 2013 года, когда стало понятно, что есть возможность собрать сильную команду баскетболистов, решили ехать и выступать за Россию. Большинство баскетболистов в сборной России было представлено игроками Питерских клубов.

Благодаря личному стремлению и поддержке ОАО «Метрострой» наша команда заняла второе место в группе 35+ и привезла на Родину серебряные медали.

Побороться за призовое место нашей команде пришлось с сильнейшими игроками – командами Израиля, США и Канады. Всего за 12 дней было проведено 6 игр. В последней, финальной игре с командой США наша команда боролась

из последних сил, но уступила. Как итог – второе место и отличный результат для старта!

Серебряная медаль – не единственная награда, привезенная нашей командой с Израильских земель. Михаил Антропов также привез призкубок «Top scorer 35+», врученный ему как лучшему бомбардиру в своей возрастной группе.

Как признался сам Михаил, и серебряные медали, и кубок, конеч-

но, важный шаг в карьере любого спортсмена.

– Но для меня это скорее больше личный рост, нежели спортивный успех, – добавил Михаил. – Маккабиада по своей атмосфере немного отличается от классической Олимпиады тем, что в ней больше присутствует дух дружбы, праздника, единения, а не острого соперничества. Маккабианские игры – это очень красивое, доброе спортивное мероприятие.

Следующая Маккабиада пройдет летом 2017 года, ровно через 4 года по подобию Олимпиады.

– Если будут силы, здоровье и возможности – обязательно примем участие снова и поборемся за победу! – говорит Михаил.

Поздравляем нашу команду с победой и желаем дальнейших спортивных достижений!

Новое назначение



ВАДИМ НИКОЛАЕВИЧ СМОЛЬЯНИНОВ, ГЛАВНЫЙ БУХГАЛТЕР ЗАО СМУ-9 «МЕТРОСТРОЙ».

Вадим Николаевич родился 25 декабря 1977 года в Санкт-Петербурге. Окончил Российский государственный педагогический университет им. Герцена в 2001 году, имеет степень бакалавра по направлению «экономика».

В СМУ-9 работает с 2006 года. Начал свой трудовой путь с должности бухгалтера и спустя недолгое время стал заместителем главного бухгалтера. 1 августа 2013 года назначен на должность главного бухгалтера ЗАО СМУ-9 «Метрострой».

Поздравляем!



7 августа отметила 55-летие «главный архивариус» ОАО «Метрострой» АННА ИВАНОВНА КУЛЕШ

Анну Ивановну по праву можно считать «долгожителем» в Метрострое. Представляя славную рабочую династию под фамилией Кулеш, и сама она отдала более 30 лет труда в Метрострое, все эти годы проработав в Метростроевском архиве.

История трудовой династии Кулеш началась в 50-х годах прошлого столетия, когда представители старшего поколения Иван Иванович и Александра Федоровна начали работать в Метрострое. Александра Федоровна начала свой путь уборщицей в ЖКК, откуда была переведена на подземные работы на Строительстве № 15, а затем на Строительстве № 20. Иван Иванович начал бетонщиком-монтажником на Строительстве № 20 и 19. После короткого перерыва в середине 1970-х годов Иван Иванович вернулся в Метрострой и работал монтажником горного оборудования в СМУ-9, откуда ушел на заслуженный отдых.

Сын Ивана Ивановича и Александры Федоровны Сергей и их невестка Анна в начале 1980-х годов тоже связали свою судьбу с Метростроем. Сергей Иванович начал свой путь в ТО-3, сейчас работает проходчиком в СМУ-11. Обе их дочери, Екатерина и Татьяна, также после окончания вуза работают в Метрострое и продолжают славную трудовую династию.

Не одно десятилетие работы в архиве сделали свое дело: Анна Ивановна знает весь Метрострой, и даже если не лично, то хотя бы по фамилии в личном деле, и может без труда припомнить, кто, где и откуда. Анну Ивановну любят и уважают коллеги всех возрастов, ее оптимизмом и улыбкой не заразиться нельзя.

Дорогая Анна Ивановна! От всей души поздравляем Вас с Днем Рождения! Здоровья, счастья, благополучия и тепла в Вашей дружной, крепкой и большой семье!

ЮБИЛЕИ ВЕТЕРАНОВ МЕТРОСТРОЯ

СЕНТЯБРЬ

1	Александр Фролович СОКОЛОВ (Управление-20) – 70-летие Михаил Петрович СИДОРОВ (СМУ №13) – 70-летие Анна Дмитриевна НАЙДЕНОВА (Управление-15) – 80-летие
2	Михаил Карпович ЗИНОВЬЕВ (СМУ №13) – 65-летие
3	Владимир Всеволодович ГОРЫШИН (Управление) – 75-летие
5	Владимир Михайлович КОШЕЛЕВ (Управление-20) – 60-летие Вера Михайловна КОТОВА (УМ) – 65-летие
7	Дмитрий Васильевич ЕРШОВ (СМУ-9) – 85-летие
9	Петр Яковлевич ЛОПУНОВ (ТО-3) – 80-летие
10	Людмила Владимировна КОРОЛЕВА (Поликлиника) – 85-летие
11	Валентина Ивановна СУСТИНОВА (СМУ-11) – 80-летие
12	Анна Ивановна АСТАХОВА (СМУ №13) – 75-летие
14	Любовь Григорьевна КУЗНЕЦОВА (АТП) – 65-летие Борис Сергеевич ОЛЕЙНИК (АТП) – 75-летие
15	Вячеслав Михайлович ИГНАТОВ (СМУ-11) – 60-летие
16	Виктор Николаевич АНТИПОВ (СМУ №13) – 60-летие
17	Таисия Никитична ВАСИЛЬЕВА (Семнадцатое управление) – 75-летие
18	Вера Ильинична СИМОНОВА (СМУ-19) – 95-летие Игорь Георгиевич ГУЛЯЕВ (ТО-3) – 50-летие
23	Галина Исааковна БОКОВА (ЖБКиД) – 80-летие
27	Валентина Викторовна УСТИМОВА (УМ) – 70-летие Иван Иванович КУРНАЕВ (СМУ-11) – 85-летие
28	Николай Нестерович АНТОНОВ (Управление) – 75-летие
30	Вера Кузьминична ВЕЛИСЛАВОВА (Управление-20) – 85-летие

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 3.09.2013 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.