

СЕГОДНЯ В НОМЕРЕ:

ПО ПАМЯТНЫМ МЕСТАМ

Прошли ветераны Метростроя накануне Дня Победы

СТР. 5

ИСКУССТВО УСТАНОВЛЕНИЯ ГРАНИЦ

Главный маркшейдер СМУ-11 о жизни и работе

СТР. 6

КАДРЫ РЕШАЮТ ВСЁ!

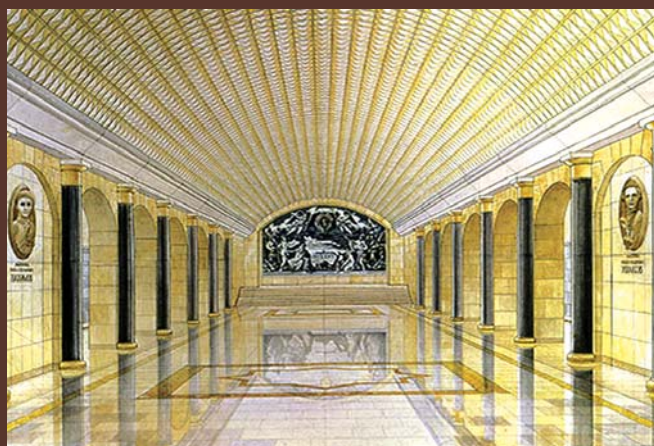
24 мая в России отмечается День кадровика

СТР. 7

СТАНЦИЯ «АДМИРАЛТЕЙСКАЯ»



2010 год



ПРОЕКТ



2011 год

ВЫХОД ЕСТЬ!

На станции «Адмиралтейская» завершена проходка эскалаторного тоннеля

Тоннелепроходческий комплекс «Аврора» 15 апреля осуществил сбойку с натяжной камерой станции «Адмиралтейская».

Завершилась сложнейшая технологическая операция, благодаря которой станция, построенная еще в 1997 году, наконец, обрела свой выход на поверхность.

В самом центре города под жилыми домами успешно пройден эскалаторный тоннель длиной более 120 метров.

Станция «Адмиралтейская» во всех отношениях является стратегически важной для Санкт-Петербурга. Во-первых, это самая центральная станция, наиболее близко расположенная к главным городским достопримечательностям: Арка Главного штаба, Дворцовая площадь, Адмиралтейство. Во-вторых, она позволит существенно разгрузить пересадочный узел «Гостиный двор» – «Невский проспект».

В 1990-е годы, когда строился участок Правобережной линии, включающей в себя станцию «Адмиралтейская», городскими властями было издано распоряжение о расселении домов, попадающих в пятно застройки. Распоряжением мэра Санкт-Петербурга А.Собчака «О строительстве вестибюльного комплекса станции метрополитена «Адмиралтейская» от 04.04.1994 г. предполагалось полное расселение трех домов и частичное расселение еще стольких же по Малой Морской улице и Кирпичному переулку. Но выполнить это распоряжение не удалось: экономика города переживала не самые лучшие времена и строительство наклонного хода станции «Адмиралтейская» заморозили.

К вопросу о строительстве наклонного хода вернулись только в 2007 году. Метрострой выступил с предложением использовать для проходки современный тоннелепроходческий комплекс (ТПМК), способный свести к минимуму осадки дневной поверхности. Предложение было принято городским правительством, и в том же году в торжественной обстановке в Смольном был подписан контракт на изготовление ТПМК с немецкой фирмой Herrenknecht AG. Это было очень смелое решение, так как в мире еще не существовало практики проходки тоннелей под углом 30 градусов с помощью ТПМК, и метростроителям



вместе с немецкими коллегами предстояло стать в буквальном смысле первопроходцами. Перед Метростроем была поставлена очень серьезная и трудная задача: построить наклонный ход для одной из самых глубоких в Петербурге станций. Геология в месте строительства очень неоднородна с преобладанием обводненных грун-

тов. Практически половина трассы ТПМК проходила в условиях пльвуна.

Ситуацию усугубляли также стесненные условия строительной площадки (угол Кирпичного переулка и Малой Морской улицы), которая была в

(Продолжение читайте на стр. 2)

(Продолжение. Начало на стр. 1)

2 раза меньше, чем требовалось. Работа велась в непосредственной близости от жилых домов, что налагало на строителей помимо ответственности за сохранность этих домов дополнительные требования по соблюдению Закона Санкт-Петербурга от 12.01.2004 г. № 793-2 «Об административной ответственности за нарушение тишины и покоя граждан в ночное время». Технология же строительства предполагала круглосуточную работу ТПМК. Поэтому было принято решение об установке над строительной площадкой пневмо-каркасного сооружения, которое не только обеспечивало звукоизоляцию, но и защищало ее от осадков в зимний период.

Сейчас, когда эскалаторный тоннель уже пройден, можно с уверенностью сказать, что использование выбранных технологий полностью себя оправдало. ТПМК справился со своей задачей, пройдя один из самых сложных в практике петербургских метростроителей наклонных ходов. Конечно, условия, в которых трудились метростроители, не позволили сделать это легко и быстро. Но главным была не скорость, а безопасность проходки, гарантирующая сохранность жилых зданий. И это удалось: в Кирпичном переулке полностью расселен и снесен лишь один дом №1/4, который будет восстановлен в качестве вестибюля станции. Остальные здания полностью сохранены, лишь частично расселены квартиры дома №6.

Сейчас ведется демонтаж ТПМК. Специалисты Управления механизации – филиала ОАО «Метрострой» (которые, кстати, выполняли одну из самых важных функций проходки – управление комплексом) уже приступили к разборке деталей ТПМК, а их коллеги из ЗАО СМУ-9 «Метрострой» в любую секунду готовы завести на площадку зоны эскалаторов и приступить к завершающей стадии. В то же время СМУ-19 продолжает отделочные работы. Таким образом, делается все возможное, чтобы к заданному сроку – концу года – сдать станцию в эксплуатацию.

Наземный вестибюль станции возводит ЗАО «Советник», которое выиграло конкурс на проектирование и строительство 6-этажного торгового комплекса со входом в метро на первом этаже. Планируется, что первый этаж, то есть вестибюль «Адмиралтейской», будет сдан к декабрю 2011 года.



СПРАВКА

«Адмиралтейская» – станция колонного типа глубокого заложения (глубина 84 м). Является одной из самых глубоких станций метро в мире. Чтобы попасть в метро, пассажирам придется сначала проехать на большом эскалаторе (длиной более 120 м), после чего совершит поворот почти на 180 градусов по 112-метровому переходу, а затем проехать около 30 м по малому эскалатору.

Подземный зал станции сооружен по проекту А.С. Константинова, сделанному еще в 1997 году и претерпевшему незначительные поправки в 2006 году.

Художественное оформление станции соответствует «морскому» названию. На гранитных полах – инкрустации розы ветров в окаймлении золотистых флотских шевронов, выполненных из ценных пород гранита. Путевые стены и платформа, а также арки станции облицованы мрамором. Вставки между колоннами украшены барельефами русских адмиралов и флотоводцев работы скульпторов В.Д. Свешникова и А.С. Чаркина. Торцы станции украшает мозаичное панно «Основание Адмиралтейства» художника А.К. Быстрова.



«НАРЯДНАЯ» СТАНЦИЯ



О работах по отделке станции, которые с 2007 года ведет ЗАО «СМУ-19 Метрострой», рассказывает первый заместитель генерального директора – главный инженер Анатолий Иванович Черный.

– При отделке платформ и путевых стен работа шла медленно. «Урывали» всего лишь несколько часов за смену, потому что работы выполнялись в действующем метрополитене по ночам. Работы по облицовке путевых стен и платформ выполняли бригады гранитчиков под руководством Григория Федоровича Дроздова и Юрия Петровича Тихонова. Сам центральный зал можно было отделывать и в дневное время, но все материалы необходимо было подвозить на мотовозах через действующий метрополитен.

При отделке арок применяется мрамор «газган», имеющий разные цветовые

оттенки. Полы будут уложены гранитом разных пород: Мансуровским (светло-серый с зеленоватым оттенком), «Кашина Гора» (декоративный гранит из Карелии с сочетанием серых и коричневых оттенков). Большинство камней из различных месторождений России, некоторые виды из Индии и Китая.

Мозаичное панно «Основание Адмиралтейства», которое украшает торец станции, по частям собирали художники в мастерских, мы помогли монтировать эти части-панели. Металлическое обрамление, в которое заключено панно, тоже устанавливают наши специалисты, а отли-

то оно на ЗАО «Литейно-механический завод Метростроя».

В части архитектурной отделки станция готова почти полностью. Пожалуй, за последние годы это самая «нарядная» станция.

Впереди – отделка переходного коридора станции, где нас ждет сравнительно небольшой объем работ. Правда, придется «потесниться»: там же ЗАО «Семнадцатое управление Метрострой» бетонирует основание под эскалаторы. Мы тоже туда понемногу подаем отделочные материалы, потому что с началом монтажа эскалаторов делать это будет намного сложнее.

КОММЕНТАРИЙ



“

Эта станция позволила реализовать Метрострою инновационный проект строительства и вывести петербургское метростроение на мировой уровень.

Во-первых, это одна из самых глубоких станций в мире – 84 м по вертикали (с длиной наклонного хода более 120 м).

Во-вторых, никогда ранее строительство станции метрополитена в Санкт-Петербурге не проходило в историческом центре города в условиях столь плотной застройки, с сохранением при этом окружающих зданий.

В-третьих, использование специально созданного для работы в этих условиях ТПМК позволило достичь уникально низких показателей по осадке – 22–24 мм (при расчетных 28–30 мм). Надо отметить, что при старом способе работ этот показатель достигал 400 мм.

”

Главный инженер ОАО «Метрострой»
Алексей Юрьевич Стариков

Обзор СМИ



Фонтанка.ру, 26.04.2011

«Адмиралтейскую» вывели на поверхность

«Главным вопросом, останавливавшим строительство «Адмиралтейской», практически 15 лет была проблема прокладки наклонного хода под исторической застройкой. Немецкий проходческий щит, заказанный специально для этой станции и технологически обкатанный на «Обводном канале», позволил провести работы с минимальной осадкой – 22 миллиметра против 440 миллиметров, которые возможны при старом способе прокладки тоннелей с замораживанием грунта. Также не пришлось расселять и разбирать большое количество жилых зданий. Фактически удалось обойтись только сносом одного дома, на месте которого должен появиться его «двойник», но со встроенным вестибюлем. Изначально, в соответствии с распоряжением Анатолия Собчака от 1994 года, под разборку должны были пойти три дома и еще три – расселены. После того как щит на «Адмиралтейской» будет демонтирован, его перевезут на Сенную площадь для строительства наклонного хода «Спасской», которое планируется начать в 2012 году».

100 ТВ, 26.04.2011

Станция «Адмиралтейская»: все идет по плану

«Закончен самый ответственный этап строительства станции метро «Адмиралтейская». Полностью готов эскалаторный тоннель длиной более ста двадцати метров. Работа над ним стала для строителей настоящим испытанием. Наклонный ход для одной из самых глубоких станций петербургского метро проложен прямо под жилыми домами. Чтобы не повредить исторические здания, применили сложнейшие технологии. Для строительства тоннеля был специально сконструирован каркас, который не позволял оседать грунту».

«Комсомольская правда», 26.04.2011
«Адмиралтейскую» оформили в стиле подземного корабля

«Подземелье умеет хранить тайны. Из окна проносящегося мимо поезда «Адмиралтейскую» во всей красе не разглядеть. Виден только металлический забор, отделяющий платформу от зала. Его убранство в морском стиле пока скрыто от посторонних глаз. Сводчатый потолок разрезают металлические канаты. На полу – мраморная роза ветров. Темные колонны, увенчанные сверху золотыми полукольцами, венчают арки к платформе. В конце зала на стене выложена историческая мозаика на тему основания Петром Первым Адмиралтейства в 1704 году».

Росбалт, 27.04.2011

«Адмиралтейская» выходит в свет

«Отметим, что идея строительства станции «Адмиралтейская» появилась в 60-х годах, а с 90-х – начались работы. Знаковое для всего города событие – открытие «Адмиралтейской» – запланировано на конец 2011 года. Строители подтвердили, что уложатся в эти сроки».

Госзаказ.ру, 04.05.11

На систему оповещения станции «Адмиралтейская» готовы потратить более 2 млн рублей

«Комитет по транспорту правительства Петербурга объявил конкурс на поставку оборудования для системы оповещения станции «Адмиралтейская». Как сообщается в документах заказа, начальная стоимость контракта составит 2,089 млн рублей. Победитель, которого определят 23 мая, должен будет в течение 30 дней поставить оборудование, в частности цифровые табло с электронными часами и отсчетом интервалов между прибытием поездов, а также речевой информатор. Поставщик обязан предоставить гарантию на оборудование на 1 год».

Официальная информация

Уважаемый акционер!

Открытое акционерное общество по строительству метрополитена в городе Санкт-Петербурге «Метрострой» сообщает, что **24 июня 2011 года в 13 час. 00 мин.** по адресу: **Санкт-Петербург, ул. Демьяна Бедного, дом 21**, в актовом зале Профессионального лицея метростроя состоится годовое общее собрание акционеров. Форма проведения собрания – собрание.

Повестка дня:

- Утверждение годового отчета Общества
- Утверждение годовой бухгалтерской отчетности Общества, в том числе отчетов о прибылях и убытках (счетов прибылей и убытков) Общества
- Утверждение распределения прибыли Общества по результатам 2010 года
- О выплате дивидендов и их размере по акциям каждой категории на 2010 год
- Избрание членов Совета директоров Общества
- Избрание членов Ревизионной комиссии Общества
- Утверждение Аудитора Общества
- О поощрении членов Ревизионной комиссии Общества
- Одобрение крупной сделки.

Трудовые будни

МАСТЕРА ОТДЕЛКИ И РЕМОНТА

ЗАО «СМУ-19 Метрострой» – одна из старейших организаций в системе Метростроя, специализирующаяся на отделочных работах. На сегодняшний день специалисты организации занимаются как финишной отделкой готовящихся к открытию станций, так и реконструкцией и ремонтом уже действующих.

С 2007 года СМУ-19 ведет работы на станции «Адмиралтейская», открытие которой планируется в конце этого года. В середине марта начались отделочные работы на еще одном пусковом объекте – станции «Международная», которую планируется открыть в 2012 году. В настоящий момент силами бригады Юрия Петровича Тихонова облицовано около 120 метров путевых стен и около 200 метров пола.

– Для отделки станции «Международная» также, как на «Адмиралтейской», будут использоваться натуральные камни, – рассказывает первый заместитель генерального директора – главный инженер Анатолий Иванович Черный, – такие, как гранит и мрамор, а часть отделки колонн будет выполнена из латуни. Художественное оформление станции будет отражать ее название.

Также сейчас ведутся работы по замене облицовки на станциях «Фрунзенская» и «Технологический институт-2».

– Старую кафельную плитку на путевых стенах мы меняем на мрамор, – пояснил Анатолий Иванович, – но цвет останется прежним – белым. Работаем по ночам, потому что действующий метрополитен. Закончить планируем в феврале 2012 года.

Всего на предприятии работает около 100 человек (включая ИТР), сохранен основной костяк опытных специалистов СМУ-19. Привлекаются и молодые кадры.

– К нам приходят работать ребята из лицея Метростроя, но, к сожалению, не многие задерживаются: уходят на службу в армию и не возвращаются в организацию, – говорит Анатолий Иванович. – Мы всегда готовы приглашать к себе молодежь, была бы работа! Так что с нетерпением ждем строительства новых станций метро!

Есть в организации и заслуженные труженики, среди которых выделяются бригады монтажников Григорий Федорович Дроздов (в СМУ-19 работает с 1975 года), бригадир гранитчиков Юрий Петрович Тихонов (с 1985 года), маляры Надежда Петровна Комиссарова (с 1979 года) и Татьяна Петровна Тамиловская (с 1988 года).



СПРАВКА

ЗАО «СМУ-19 Метрострой» образовано 25.12.1946 года. Его специалисты работали на отделке практически всех станций метро в нашем городе, начиная с самых первых. Также организация проводит строительные работы и на других объектах. Например, выполнен один из спусков к Неве на Ушаковской развязке, участок гранитной набережной у Большеохтинского моста, проведены гранитные работы на мосту через Неву в поселке Марьино, облицовка здания «Мостоотряда-19» в Красном Селе, осуществлены работы при строительстве и реконструкции банков, крупных магазинов, жилых домов и т. д. Также именно СМУ-19 произвело отделочные работы для музея Метрополитена и принимало участие в реконструкции мемориала И.Г. Зубкова в Александрово-Невской лавре в качестве технического надзора.

Датой составления списков акционеров, имеющих право на участие в годовом общем собрании, считать **10 мая 2011 года**.

Заполненные бюллетени для голосования просим направить в ОАО «Метрострой» по адресу: **190013, Санкт-Петербург, Загородный проспект, дом 52а, до 22 июня 2011 года**.

С информацией, подлежащей предоставлению акционерам, можно ознакомиться, начиная с **25 мая 2011 года** по адресу: **Санкт-Петербург, Загородный проспект, дом 52а, комната 213**, тел. 635-77-27.

Регистрация участников годового общего собрания будет проводиться по месту его проведения. Начало регистрации – **24 июня 2011 года в 12 час.00 мин.**

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

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

С уважением,
Совет директоров ОАО «Метрострой»

Актуально

ПЕРВЫЙ ГОСЗАКАЗ ПОЛУЧИЛ ПРОЕКТНЫЙ ОТДЕЛ МЕТРОСТРОЯ

Проектный отдел, появившийся в структуре ОАО «Метрострой» менее года назад, **14 апреля** получил свой первый государственный заказ. Предметом заказа стала разработка проектной документации «Полная замена вентиляционного оборудования и конструкций вентиляционной шахты № 313».

– Эта действующая вентиляционная шахта служит для вентиляции горных выработок, – рассказал нам про объект проектирования заместитель начальника проектного отдела Константин Александрович Анисимов. – Ее киоск расположен на Марсовом поле. Оборудование вентиляционной шахты со временем выработало свой ресурс и нуждается в замене, а киоск подлежит реконструкции.

Как пояснил начальник проектного отдела Амир Мюнирович Кутыев, сейчас на рынке стало больше конкурсов, которые включают в себя проектирование и строительство. Заказчик хочет видеть «пакетную» услугу, когда проектировщик и подрядная строительная организация – одно лицо.

– Работать с организацией, которая одновременно проектирует и строит, намного проще и быстрее, – говорит Амир Мюнирович. – Следовательно, создание собственного проектного

отдела в структуре ОАО «Метрострой» отвечает актуальным требованиям строительного рынка: в дальнейшем Метрострой сможет расширять сферу деятельности.

Проектный отдел постепенно развивается. В апреле произошло «творческое слияние» проектного отдела и конструкторского бюро ЗАО «Метрокон», часть сотрудников которого вошли в штат проектного отдела ОАО «Метрострой».

– Ранее наш отдел занимался только архитектурно-строительным проектированием, – пояснил Константин Александрович. – Теперь же мы выходим на новый уровень и вместе со специалистами из Метрокона освоим еще и проектирование технологических процессов, опытно-конструкторские разработки тоннелепроходческого оборудования и механизмов.

– Существует концепция развития проектного отдела ОАО «Метрострой» до более крупной структуры, со значительным расширением штата сотрудников, – поделился далеко идущими планами Амир Мюнирович. – Пока же мы набираемся опыта на небольших проектных заказах.

В ближайшие полгода специалисты проектного отдела будут готовить проектную документацию по своему первому государственному заказу, одновременно продолжая заниматься внутренними заказами Метростроя, в числе которых и проектирование второй очереди производственного корпуса по изготовлению железобетонных конструкций и деталей для завода ЗАО «Метробетон».



Официальная информация

ОТДЕЛ ПО УПРАВЛЕНИЮ ИМУЩЕСТВОМ ОАО «МЕТРОСТРОЙ» ПРЕДЛАГАЕТ ВНИМАНИЮ ВЫСТАВЛЯЕМЫЙ НА АУКЦИОН:

Грузовой бортовой автомобиль ГАЗ 330730, 1993 года выпуска, идентификационный номер (VIN) ХТН330730Р1566789, двигатель № 136462, № кузова – отсутствует, № шасси – 1566789, цвет кузова – голубой, пробег – 232 490 км.

Стартовая цена – 60 000 (шестьдесят тысяч) рублей.

Автомобиль ГАЗ 330210 (ПГ фургон), 1997 года выпуска, идентификационный номер (VIN) ХТН330210V1652822, двигатель № 0055551, № кузова – отсутствует, № шасси – 1652822, цвет кузова – белая ночь, пробег – 283 640 км.

Стартовая цена – 90 000 (девяносто тысяч) рублей.

Место стоянки – Управление производственно-технологической комплектации – филиал ОАО «Метрострой» (Санкт-Петербург, ул. Расстанная, д. 17).

Заявки на участие в аукционе принимаются в отделе по управлению имуществом по адресу: Санкт-Петербург, Благодатная улица, дом 47 в течение двух недель со дня публикации.

Дата проведения аукциона назначается через один месяц после публикации данного объявления.

О месте и времени аукциона будет сообщено дополнительно.

СПРАВКИ ПО ТЕЛЕФОНАМ: ОАО «Метрострой» – 388-35-50, 388-03-59
Управление производственно-технологической комплектации – 766-22-62, 766-62-86
Начальник отдела по управлению имуществом ОАО «Метрострой» Т.В. Смирнова
18.05.2011 г.

Знаменательная дата

ОТ ТЕХНОЛОГИЧЕСКОГО ИНСТИТУТА ДО ПАРКА ПОБЕДЫ

50-ЛЕТИЕ ОТКРЫТИЯ ПЕРВОГО УЧАСТКА СИНЕЙ ЛИНИИ



Московский проспект 60-х годов – одна из самых оживленных магистралей города, выходящая к Московскому и Киевскому шоссе. Наземный городской транспорт и тогда работал здесь с огромными перегрузками, везя пассажиров в сторону заводов «Электросила», «Скорород» и других «гигантов» промышленности Ленинграда. А в градостроительных планах предусматривалось возведение крупнейшего жилого массива в южной части города. Поэтому в необходимости строительства новой линии метро вдоль Московского проспекта сомнений не было. В 1958 году правительство утвердило приказ Горисполкома о сооружении подземной магистрали «Технологический институт-2» – «Парк Победы».

При строительстве второй линии перед Ленметростроем была поставлена задача снизить стоимость каждого километра подземного пути на одну пятую часть по сравнению с первой очередью. В связи с этим новые станции приобрели определенные специфические черты.

Во-первых, при строительстве станций впервые в практике Ленметростроя применили сборные железобетонные конструкции вместо монолитного бетона и чугунных тубингов, позволяющие существенно удешевить и упростить сооружение перегонных тоннелей.

Во-вторых, оформление залов «Фрунзенской», «Московских ворот», «Электросилы» и «Парка Победы» выдержано в духе минимализма, чем резко отличается от роскошных станций метро первой очереди («Автово» – «Площадь Восстания»).

В-третьих, впервые в мире на этой линии была построена станция закрытого типа без боковых посадочных платформ (так называемый «горизонтальный лифт») – станция «Парк Победы». Такое решение было призвано сократить стоимость строительства за счет экономии на отделке боковых платформ, но впоследствии выяснилось, что техническое обслуживание станций такого типа обходится недешево, и от их строительства отказались.

И еще одна особенность «синей ветки» – участок от «Технологического института-2» до «Парка Победы» – единственный в городе случай расположения станций одной линии совершенно прямолинейно – вдоль Московского проспекта.

В конце апреля исполнилось 50 лет со дня открытия первого участка второй линии Ленинградского метрополитена. Движение по Московско-Петроградской линии – от «Технологического института-2» до «Парка Победы» (6,5 км подземной трассы) – началось 29 апреля 1961 года.

«Фрунзенская»

Тип станции: пилонная. По проекту станция называлась «Балканский проспект».

Архитекторы: А.С. Гецкин, В.П. Шувалова, Б.Н. Журавлёв



«Электросила»

Тип станции: пилонная.

Архитекторы: С. Евдокимов, Н. Устинович, А.С. Гецкин, В.П. Шувалова.



«Парк Победы»

Тип станции: без боковых посадочных платформ. Первая станция типа «горизонтальный лифт» в СССР и первая конечная станция Московско-Петроградской линии.

Архитекторы: А.С. Гецкин, В.П. Шувалова, А.К. Андреев.



«Московские ворота»

Тип станции: пилонная.

Архитекторы: В.А. Петров, К.М. Митрофанов, А.И. Горицкий, А.К. Андреев, А.В. Соколов, В.В. Кудрявцев.

«Технологический институт-2»

Тип станции: пилонная. Первый в истории метрополитенов СССР кросс-платформенный пересадочный узел.

Архитекторы: А.М. Прибульский, А.Я. Мачерет, В.В. Ганкевич.

Профсоюз

XXXI СЪЕЗД

РОССИЙСКОГО ПРОФСОЮЗА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИКОВ И ТРАНСПОРТНЫХ СТРОИТЕЛЕЙ

Съезд Российского профсоюза железнодорожников и транспортных строителей (Роспрофжел) прошел 29-30 марта этого года в Москве. На съезд прибыли делегаты от профсоюзных организаций, представляющие интересы почти 2 млн членов Роспрофжела. В работе также приняли участие руководители ряда министерств и ведомств, отраслевых профсоюзов, ОАО «РЖД», начальники железных дорог и иностранные делегации, представлявшие 20 профсоюзных организаций транспортников из 18 стран ближнего и дальнего зарубежья. В состав делегации профсоюза Октябрьской железной дороги входил представитель профсоюза Метростроя.

Съезд обсудил итоги работы Центрального комитета за отчетный период, принял ряд резолюций, касающихся сохранения социальных льгот и гарантий трудящихся, безопасных условий труда, заработной платы, кадров, молодежи и единой финансовой политики. В том числе были приняты резолюции «О мерах по повышению реального уровня заработной платы железнодорожников и транспортных строителей» и «Об информационной политике профсоюза», обращения

к президенту ОАО «Российские железные дороги» В.И. Якунину и ко всем железнодорожникам по вопросу обеспечения безопасности движения поездов, изменения и дополнения к Уставу Роспрофжела. Также на съезде были рассмотрены вопросы ре-

ализации отраслевых тарифных соглашений и коллективных договоров.

Председателем Российского профсоюза железнодорожников и транспортных строителей на следующий срок был переизбран Николай Алексеевич Никифоров.

Выписка из Резолюции Съезда

(материалы съезда размещены на сайте <http://rosprofzhel.rzd.ru>):

- 3.1. Достойная заработная плата – основа благосостояния членов РОСПРОФЖЕЛ;
- 3.2. Социальное партнерство – основа гармоничных социально-трудовых отношений между работниками и работодателями;
- 3.3. Защита прав работников – основная задача РОСПРОФЖЕЛ;
- 3.4. РОСПРОФЖЕЛ – за сохранение и развитие социальных льгот и гарантий;
- 3.5. Обеспечение безопасных условий труда и экологии – залог жизни и здоровья работников;
- 3.6. Обеспечение безопасности движения поездов – основная задача работников транспорта;
- 3.7. Организационное и кадровое укрепление – основа эффективной деятельности РОСПРОФЖЕЛ;
- 3.8. От Единого стандарта информационного обеспечения – к персональному информированию каждого члена РОСПРОФЖЕЛ.

КСТАТИ

На заседании исполкома Международной Федерации Транспортников (МФТ), прошедшем 14–15 апреля 2011 года в Лондоне, было принято решение, что 43 конгресс организации впервые за всю ее историю пройдет в России – в 2014 году.

В На проведенном 5 апреля совещании по вопросам улучшения условий труда рабочих президент РФ Дмитрий Медведев потребовал создать механизмы экономического стимулирования работодателей к улучшению условий труда и охраны труда.

Президент отметил, что, по данным Роструда, нарушения законодательства, связанные с охраной труда, составляют практически три четверти от общего числа нарушений в сфере трудовых отношений. То есть 75 процентов – это нарушения в сфере охраны труда. За последние 3 года их количество, к сожалению, практически не снижается. И сейчас более четверти рабочих трудятся в условиях, не отвечающих санитарным нормам. Для нашей страны, которая, в общем, считает себя быстро развивающейся и достаточно современной, это очень плохая цифра, – подчеркнул Дмитрий Медведев.

ПРОФСОЮЗ информирует

Члены профсоюза имеют возможность отправить детей в детский оздоровительный лагерь «Голубая стрела».

Адрес: Выборгский р-н, Роцино пос., ул. Кирова, д. 34
Продолжительность смены – 21 день

Смена 1. 07.06 - 27.06 (мед. осмотр 03.06-04.06)
Смена 2. 28.06 - 18.07 (мед. осмотр 25.06)
Смена 3. 19.07 - 08.08 (мед.осмотр 16.07)

Субботники для родителей - 21, 22, 28, 29 мая с 9.00 до 17.30.

Об оформлении и льготной стоимости путевки следует узнавать в профкоме своей организации.

ПО ПАМЯТНЫМ МЕСТАМ

ПРОШЛИ ВЕТЕРАНЫ МЕТРОСТРОЯ НАКАНУНЕ ДНЯ ПОБЕДЫ

Традиционная поездка состоялась в этом году 4 мая и началась с посещения музея-диорамы «Прорыв блокады Ленинграда» (Ленинградская область, Кировский район, д. Марьино). Диорама посвящена военной операции «Искра», проведенной с 12 по 30 января 1943 года силами Ленинградского и Волховского фронтов при содействии Балтийского флота и авиации дальнего действия с целью прорыва блокады Ленинграда.

Следующая остановка – Кобона – небольшая деревушка на берегу Ладожского озера. Через нее в суровые годы войны пролегла знаменитая Дорога Жизни, по которой проходила эвакуация населения, подвозились продовольствие, топливо, вооружение и боеприпасы. В строительстве Дороги Жизни участвовали и работники Ленметростроя (тогда Строительства №5 НКПС).

– Я давно хотела побывать здесь, – говорит Алевтина Викторовна Пыжова, работающая чертежницей в маркшейдерском отделе ЗАО «СМУ-11 Метрострой». – Мои бабушка и дедуш-

Ежегодно, накануне Дня Победы, ветераны и сотрудники Метростроя посещают памятные для метростроителей мемориалы и возлагают цветы к памятнику первого начальника Метростроя Ивана Георгиевича Зубкова.



ка пережили блокаду. Дедушка в войну работал на Приморском заводе, а мою маму – ей тогда всего 14 лет было – и бабушку вывезли по льду Ладоги на большую землю. Так и спаслись...

Посетили ветераны и каменную церковь Святителя Николая Чудотворца, чудом выстоявшую разрушительную войну. В церк-



ви в годы блокады отогревали и кормили ленинградцев. Это не только памятник военной истории, но еще и единственный в стране храм-маяк. И, конечно, возложили цветы к памятнику Неизвестному солдату и на братском захоронении, которое находится рядом с кобонским кладбищем, где среди каменных плит есть те,

что посвящены подвигам метростроителей.

Здесь со словами благодарности за подвиг во имя победы выступил председатель совета ветеранов Метростроя Константин Яковлевич Поначев, своими воспоминаниями о войне поделился председатель совета ветеранов Дороги Победы Николай Николаевич Прокофьев и заместитель председателя совета ветеранов Адмиралтейского района Василий Парфенович Зиновьев. Николай Николаевич в своей речи также отметил, с каким уважением относятся метростроители к своим ветеранам, к памятным местам военных лет.

– Мы, железнодорожники, в военные годы бок о бок восстанавливали сеть железных до-

блокады через нее проходила автомобильная Дорога Жизни, в память о которой установлен памятник легендарной «полуторке» и мемориальный знак Неизвестному шоферу.

Александровскую лавру, где похоронен первый начальник Метростроя Иван Георгиевич Зубков, ветераны посетили 6 мая. Иван Георгиевич начал строительство метро в Ленинграде. Война спутала его планы и забрала жизнь, не дав продолжить начатое в 1941 году строительство. Инженер Зубков погиб за год до окончания войны, 28 июня 1944 года.

– Еще до начала войны в кратчайшие сроки он сделал для строительства метро большое дело, – вспоминал заместитель председателя совета ветеранов ОАО «Метрострой» Борис Федорович Яковлев. – Практически при отсутствии проектной и сметной документации было заложено 34 шахтных ствола, начата проходка 11 штролен, пройдено 675 м подходов тоннелей... Иван Георгиевич заложил основу для дальнейшего строительства метро в послевоенные годы.



Мнение специалиста

ОРГАНИЗАЦИЯ СТРОИТЕЛЬСТВА В СВОДЕ ПРАВИЛ

В конце 2010 года Минрегионом РФ утверждены 23 актуализированных (обновлённых) СНиП в качестве сводов правил (СП) со сроком ввода их в действие с 20 мая 2011 года.

В отличие от существующих сводов правил, относящихся к системе нормативных документов в строительстве (например, СП 32-105 «Метрополитен»), законом «О техническом регулировании» предусмотрена разработка нормативных документов более широкого диапазона – сводов правил «для соблюдения требований технических регламентов к продукции или к связанным с ними процессам проектиро-

вания (включая изыскания), производства, строительства, монтажа, наладки, эксплуатации, хранения, перевозки, реализации и утилизации» (ст.16 п.10). Свод правил такого уровня отнесён законом к документам в области стандартизации.

В числе таких СП утверждён СНиП 12-01. Старая редакция этого документа подверглась существенному пересмотру. Вот наиболее важные, по-моему, из внесённых изменений и дополнений.

Документ получил новую индексацию: его обозначение **СП 48.13330.2011 «Организация строительства»**. Исключена ссылка на рекомендательный характер. Исключён раздел «Приёмка

и ввод в эксплуатацию законченных строительством объектов». Более подробно изложены функции застройщика (заказчика), подрядчика (генподрядчика) как лица, осуществляющего строительство; проектировщика (лица, осуществляющего подготовку проектной документации). Теперь заказчик должен передавать генподрядчику утверждённую им проектную документацию, а также рабочую документацию на весь объект или на определённые этапы работ в двух экземплярах на электронном и бумажном носителях.

Входной контроль рабочей документации генподрядчиком (в том числе определение возможности

реализации проекта) должен завершаться передачей заказчику перечня выявленных в ней недостатков и проверкой их устранения. Срок выполнения входного контроля проектной документации должен устанавливаться в договоре.

Подробно изложены требования к содержанию проекта производства работ (ППР) или других документов, содержащих решения по организации и технологии строительного производства, согласованные, утверждённые и зарегистрированные в соответствии с действующими в строительных организациях правилами. Введено требование согласовывать ППР на производство горнопроходческих и других

потенциально опасных работ с органом Ростехнадзора.

Расширен перечень исполнительной документации и видов строительного контроля, которую должен вести подрядчик (генподрядчик). Установлено, что подрядчик (генподрядчик) проверяет принимаемую от заказчика геодезическую разбивочную основу на соответствие требованиям к точности, надёжности закрепления знаков с оформлением соответствующего акта. Подробно изложены требования к проведению производственного (входного и операционного) контроля, а также строительного контроля заказчика.

В заключение несколько соображений относительно исключения из СНиП при

разработке СП раздела «Приёмка и ввод в эксплуатацию законченных строительством объектов». Учитывая, что в документе не содержится ссылки на заменяющий раздел, нормативный документ можно объяснить наличием в законах РФ и постановлениях Правительства РФ, принятых в последние годы, а также в действующем СНиП 3.01.04-87 подробных указаний о сдаче и приёмке работ органами надзора и выдаче разрешения на ввод объекта в эксплуатацию.

*Старший помощник
главного инженера
по качеству
А.И. Шафёр*

Портрет

ИСКУССТВО УСТАНОВЛЕНИЯ ГРАНИЦ

ГЛАВНЫЙ МАРКШЕЙДЕР СМУ-11 О ЖИЗНИ И РАБОТЕ

«Маркшейдерия – профессия будущего», – уверенно говорит главный маркшейдер ЗАО «СМУ-11» Герман Вениаминович Михайлов. Эта фраза, в свое время определившая для него выбор профессии, и по сей день не теряет актуальности. О своем выборе он не жалеет: «Ну, как я могу жалеть, если до сих пор еще иду по этой стезе?!» Идет уже более полувека, из них 48 лет в команде Метростроя.



**ГЕРМАН
ВЕНИАМИНОВИЧ
МИХАЙЛОВ**

Главный маркшейдер
ЗАО «СМУ-11 Метрострой».

Родился 12 апреля 1936 года.

Работать в Метрострое
начал в 1963 году.

СТИХИ ОТ ЮБИЛЯРА

*Ну, что нам возраст? Возраст – не беда,
Пока душа – дар Божий – молода,
Пока живешь на белом свете – радуйся
И не считай... свои года!*

СУДЬБА И УДАЧА

В Метрострой Герман Вениаминович пришел в 1963 году, когда переехал в Ленинград с супругой. Явился, как говорится, просто с улицы.

– Я же горняк, куда мне еще было идти? – говорит Герман Вениаминович. – Приехал на площадь Островского, где тогда было Управление Метростроя. Пришел к главному маркшейдеру: «Хочу у вас работать». А ему как раз требовался сменный маркшейдер в командировку. И он сразу отправил меня устраиваться в СМУ-9. Им тогда руководил замечательный человек и инженер Моисей Михайлович Синичкин, с которым мне повезло работать. Меня оформили и отправили в командировку в Таллинн строить военный объект для моряков.

После возвращения из длительной командировки Герман Вениаминович продолжил работу в СМУ-9 сменным маркшейдером. Затем был маркшейдером участка в СМУ-15. В 1979 году перешел в СМУ-11, где после «короткого десятилетнего испытательного срока» был назначен главным маркшейдером.

– Я принимал участие в строительстве 18 станций, расположенных на всех пяти лучах метрополитена, – с гордостью говорит Герман Вениаминович. – Две из них – «Адмиралтейская» и «Бухарестская» – еще строятся. Но я принимал участие еще в проходке первого ствола на этих станциях более двадцати лет тому назад. А сейчас судьба опять привела на «Адмиралтейскую», только уже сверху, через наклонный ход.

Кстати, именно судьба в лице тетушки одноклассника определила Германа Вениаминовича в маркшейдеры. Он родился на Кузбассе, но

родители к горному делу отношения не имели: мама – учительница, папа – служащий. Школу заканчивал, не имея четкого представления, куда идти дальше.

– 1954 год, я со школьным товарищем собираюсь на выпускной бал, – вспоминает Герман Вениаминович. – Его тетушка вышла нас проводить, сорвала в огороде две хризантемы – ему в петлицу и мне в петлицу – и сказала: «Вы у меня будете поступать на горный факультет, на специальность «маркшейдерское дело», потому что маркшейдерия – профессия будущего». И мы послушались, поехали в столицу сибирских студентов город Томск, поступили в Политехнический институт на горный факультет, который закончили в 1959 году.

Интересно, что школьный товарищ маркшейдером так и не стал. После окончания Политехнического тут же отправился в Литературный институт. Студент же Михайлов в комиссии по распределению молодых специалистов получил на выбор два предложения: или самый юг СССР поселок Хайдаркан в Киргизии или самый север – Норильск.

– Я же был романтик. И, конечно, выбрал Норильск. Стал маркшейдером участка в маркшейдерском отделе Норильского горно-металлургического комбината – на руднике Заполярный. И считаю, что мне повезло. На этом руднике добывалась такая руда, в которой содержалось 66 % таблицы Менделеева. Руководил нашим отделом интереснейший чело-

век – бывший политический заключенный, прошедший Соловки, – Николай Алексеевич Молочаев. Он за маркшейдерскую службу грудью стоял. И с его благословения меня поставили на сооружение первого в Норильске подземного дробильно-транспортного комплекса. На этом объекте я познал точность работы до ± 2 мм.

В Заполярье Герман Вениаминович проработал 4 года. Набрался опыта – и жизненного, и профессионального. И встретил свою жену – Эмму.

– Мы удачно встретились, – улыбается Герман Вениаминович. – Она уже 50 лет терпит меня со всеми моими «закидонами», как говорится. Из Норильска мы уехали в Ленинград. Эмма – дитя блокады, ее родители погибли в Ленинграде, но прописка сохранилась, что позволило нам очень удачно попасть в первый жилищно-строительный кооператив. В результате в 1964 году у нас появилась двухкомнатная квартира в Пушкине, где и поныне живем.



УЧЕНИКИ И ВНУКИ

– Наше дело называется по-немецки «markscheidekunst», что означает искусство устанавливать границы, – не устают повторять Герман Вениаминович. – И это неизменно. Мы устанавливаем границы дозволенного, что в нашем маркшейдерском понятии означает допуски в сооружении объектов – допуски по высоте, в плане и по пикету.

Герман Вениаминович для своих подчиненных не только руководитель, но и учитель. Молодые горные инженеры-маркшейдеры, пришедшие после института, осваивают профессию под его чутким прищипом.

– Надо отдать должное, ребята приходят интересные. Всеми современными видами вычислительной и измерительной техники владеют. Технически

грамотные. Но производственного опыта, конечно, не хватает. И от меня требуется этим опытом поделиться. Главное, что радует, есть у них интерес к профессии, есть желание разобраться во всем основательно и до конца.

Но и главному маркшейдеру тоже приходится постоянно осваивать новые технологии. В начале его трудового пути линии мерились компарированными стальными рулетками, нивелировка производилась деревянными рейками. Сейчас же маркшейдеры оснащены электронными тахеометрами, объединяющими в одном корпусе угломер горизонтальных и вертикальных углов, лазерный дальномер и вычислительный компьютер с набором внутренних программ, которые сами все рассчитывают и выдают данные.

– Но как бы ни совершенствовалась техника, железное правило все делать «в две руки» неизменно, – строго отмечает Герман Вениаминович. – Один сделал, второй обязательно пришел в другое время и с другим прибором и перепроверил. Наша работа тяжела психологически, очень большой груз ответственности, попробуйте-ка все держать в границах дозволенного.

Поэтому своим детям – сыну и дочке – Герман Вениаминович маркшейдерское дело не рекомендовал. Впрочем, они выбрали путь не менее тяжелый и ответственный – оба стали врачами. Внучка тоже пошла в медицину, внук учится в Политехническом институте. Уже и правнуки подрастают – тоже мальчик и девочка – 7 лет и 3 годика.

Двенадцатого апреля этого года Герману Вениаминовичу исполнилось семьдесят пять лет. Размышляя о пройденном пути, юбиляр вспоминает фразу о том, что каждый должен «в течение жизни построить дом, посадить дерево, вырастить ребенка».

– Все это осуществлено. И понимаешь, что жизнь прекрасна, когда правнучка подбегает и говорит: «Дедуль, я хочу к тебе вот сюда» (показывает на плечи). Или когда выйдешь на балкон на своем пятом этаже, а туда береза свои ветви положила... Береза, которую мы сами сажали, когда в дом вселились. Вот в профессиональной жизни есть еще незавершенное – «Адмиралтейская» и «Бухарестская». И у меня мечта все-таки их достроить.

СПРАВКА

Маркшейдерия (от нем. Markscheider – маркшейдер, от Mark – граница и scheiden – разделять), отрасль горной науки и техники. М. является комплексной наукой и тесно связана со многими научными дисциплинами: математическими, физико-техническими, астрономо-геодезическими, геолого-минералогическими и геолого-разведочными, а также с технологией разработки месторождений и строительным делом.

М. возникла одновременно с горным делом. Задачи, связанные с измерениями в рудниках, решались в глубокой древности. Ещё в XVI–XIV веках до н. э. в Египте строили на плоскости уменьшенные масштабные изображения горных выработок. В России М. окончательно выделилась в особую службу горных предприятий при Петре I. Специалистов, которые занимались пространственно-геометрическими измерениями, связанными с горным делом, называли в ту эпоху горными геометрами. Их опыт работы был впервые обобщён М.В. Ломоносовым в его труде по горному делу «Первые основания металлургии или рудных дел» (1763). Термин «М.» установился в 40-х годах XX века.

(Из «Большой советской энциклопедии»)

КАДРЫ РЕШАЮТ ВСЁ!

24 МАЯ В РОССИИ ОТМЕЧАЕТСЯ ДЕНЬ КАДРОВИКА



День кадровика отмечается 24 мая с 2005 года по инициативе Всероссийского кадрового конгресса. Дата была выбрана в связи с тем, что 24 мая 1835 году в царской России вышло постановление «Об отношении между хозяевами фабричных заведений и рабочими людьми, поступающими на оные по найму». Это постановление стало первым документом, регламентирующим взаимоотношения работодателя и наемного работника в нашей стране. Таким образом, эту дату логично считать началом формирования трудовых отношений. Мы с удовольствием поздравляем всех сотрудников, работающих с кадрами и предоставляем слово заместителю генерального директора по персоналу и управлению имуществом ОАО «Метрострой» Валентине Петровне Забродиной.



Дорогие коллеги!

Сердечно поздравляю вас с профессиональным праздником. От всей души хочу пожелать, чтобы работа приносила вам удовлетворение и радость. Доброго вам здоровья и благополучия!

Каждый из нас немало делает для того, чтобы эта профессия была престижной, чтобы кадровые службы не стояли на месте, а динамично развивались. Сейчас меняется представление о целях и задачах кадровых служб, их роли в системе управления. Уходят времена, когда основу деятельности отдела кадров составляли функции учета, администрирования и делопроизводства. Сегодня отделы кадров должны преобразовываться в современные службы управления персоналом с широким спектром задач привлечения, развития и мотивации кадрового потенциала организации. Успех в конкурентной борьбе зависит не только от материальных активов (как раньше считали экономисты, да и сейчас многие так считают), но и в немалой степени от нематериальных, таких как корпоративная культура и, конечно же, персонал

компании. Основным богатством компании является уровень знаний и опыт ее сотрудников. Поэтому главным стратегическим направлением кадровой политики организации становятся поиск высококвалифицированного персонала, удержание и мотивация профессиональных, преданных Метрострою сотрудников, формирование и развитие кадрового потенциала. В связи с этим важными аспектами деятельности кадровых служб сегодня являются привлечение сотрудников к решению тех вопросов, которые соответствуют их квалификации, выявление наиболее перспективных и талантливых работников для формирования кадрового резерва для ключевых должностей, своевременное выявление потребностей в получении тех или иных знаний и обеспечение необходимого объема и качества обучения персонала.

Каждый день работники кадровых служб сталкиваются с самыми разными проблемами. Для успешной профессиональной деятельности они должны обладать, на мой взгляд, такими качествами как компетентность, коммуникабельность, оперативность, внимательность, аккуратность, доброжелательность, умение планировать свою работу.

И такие качества есть у наших кадровиков:



Ольга Романовна
ЛАРИЙЕВА,
начальник отдела по
работе с персоналом
ОАО «Метрострой»



Олесья Алексеевна
КАШАНЮК,
ведущий специалист
по кадрам
ОАО «Метрострой»



Владимир Иванович
ОВЧИННИКОВ,
инженер по подготовке
кадров – специалист по ГО
и ЧС ОАО «Метрострой»



Наталья Алексеевна
БИРЮКОВА,
ведущий специалист по
кадрам УМ – филиала
ОАО «Метрострой»



Татьяна Сергеевна
КУЛЕШ,
специалист
по кадрам УМ – филиала
ОАО «Метрострой»



Татьяна Николаевна
ДОБРЫНЯ,
ведущий специалист по
кадрам УПТК – филиала
ОАО «Метрострой»



Ольга Николаевна
ДОЛГОВА,
старший специалист по
кадрам РЭУ – филиала
ОАО «Метрострой»



Дора Анатольевна
БУРАВЦЕВА,
инспектор по кадрам –
секретарь ЗАО
СМУ-9 «Метрострой»



Светлана Вячеславовна
АВДЕЕВА,
старший инспектор
отдела кадров
ЗАО «Управление № 10
Метрострой»



Мария Мефодиевна
ЛУКЯНЧУК,
старший инспектор
отдела кадров
ЗАО «СМУ-11
Метрострой»



Любовь Викторовна
МАЛЬЦЕВА,
инспектор
отдела кадров
ЗАО «СМУ-11
Метрострой»



Татьяна Николаевна
БЕРЕЖКОВА,
начальник
отдела кадров
ЗАО «СМУ № 13
Метрострой»



Надежда Ивановна
АСКРОВА,
инспектор
по кадрам
ЗАО «Специальстрой
№ 6»



Ирина Ивановна
СУНКО, старший
инспектор отдела кадров
ЗАО «Управление-15
Метрострой»



Евгения Васильевна
РАХОВСКАЯ,
старший инспектор
отдела кадров
ЗАО «Семидесятное
управление Метрострой»



Валентина Николаевна
СМИРНОВА,
инспектор отдела
кадров
ЗАО «СМУ-19
Метрострой»



Светлана Георгиевна
ДРУЖИНИНСКАЯ,
зам. ген. дир. по персоналу
и управлению имуществом
ЗАО «Управление-20
Метрострой»



Марина Евгеньевна
БОРОДИНА,
начальник отдела кадров
ЗАО «Управление-20
Метрострой»



Людмила Михайловна
ШАРАФУТДИНОВА,
инспектор по кадрам
ЗАО «Управление-20
Метрострой»



Ольга Васильевна
ЛАПТЕВА,
старший инспектор
отдела кадров ЗАО
«Тоннельный отряд-3»



Галина Васильевна
ЗЯТИКОВА,
инспектор отдела кадров
ЗАО «Тоннельный
отряд-3»



Наталья Владимировна
КУКИНА,
старший специалист
по кадрам
ЗАО «АТП Метрострой»



Елена Ивановна
СКВОРЦОВА,
ведущий специалист по
кадрам ЗАО «Литейно-
механический завод
Метрострой»



Галина Николаевна
МИХАЙЛОВА,
зам. ген. директора
по управлению
персоналом
ЗАО «ЖБКД»



Ирина Александровна
ФИРОВА,
менеджер по персоналу
ЗАО «ЖБКД»
и ООО «ТО-4»



Любовь Васильевна
ГИЖИНСКАЯ,
начальник
отдела кадров
ЗАО «Метробетон»



Надежда Александровна
СУХАНЬКОВА,
старший инспектор
по кадрам
ЗАО «Метробетон»



Надежда Александровна
ПОПОВА,
начальник службы
персонала
ЗАО «Компакт»



Александра Олеговна
АНТИПОВА,
менеджер
по персоналу
ЗАО «Компакт»



Елена Александровна
АРТАМОНОВА,
специалист службы
персонала
ЗАО «Компакт»



Наталья Александровна
ДЯТЛОВА,
инспектор
по кадрам
ЗАО «Метроподземстрой»



Нина Васильевна
ХАРЛАМКОВА,
инструктор
Территориального
комитета профсоюза
ОАО «Метрострой»

Поздравляем!



**Георгий
Анатолевич
ДРУЖИНИНСКИЙ**
Генеральный
директор
ЗАО «Управление-20
Метрострой»

Родился 6 мая 1951 года в Ленинграде. Закончил Ленинградский институт инженеров железнодорожного транспорта (ныне Петербургский государственный университет путей сообщения), факультет «Мосты и тоннели».

В 1975 году начал работу в Ленметрострое, с 1984 года – в СМУ-20, которое возглавляет с 1991 года.

Является автором более 30 рационализаторских предложений, которые внедрены в производство, имеет патент на изобретение.

Имеет звания «Почетный транспортный строитель», «Почетный строитель России», «Заслуженный строитель России».

Женат, две дочери, две внучки.

«РАБОТАТЬ И РАБОТАТЬ...»

Генеральный директор Управления-20 отметил 60-летие

Георгий Анатольевич Дружининский в Метрострое работает уже более 35 лет. Пришел по распределению из Ленинградского института инженеров железнодорожного транспорта (ЛИИЖТ) и остался на всю жизнь. Можно сказать, стал основателем новой метростроевской династии: обе дочери и зять тоже закончили ЛИИЖТ и работают в Метрострое. О знаменательной дате философствовать не любит. На вопрос: «Какие мысли вызывает юбилейная дата?» отмахивается: «Да никаких... работать и работать».

– *Расскажите, как вы выбрали профессию? Почему поступили в ЛИИЖТ?*

– Потому что мне туда дали направление. Я с 12 до 17 лет работал на Малой Октябрьской железной дороге – была раньше такая от Озерков до Шувалово. Я последние два года был машинистом тепловоза и после окончания школы получил направление на механический факультет. К стати, знаю, что сейчас эту дорогу пытаются опять открыть, уже от Шувалово до Пушкина. Надеюсь, получится, и может меня как ее «ветерана» пригласят поучаствовать.

– *То есть вы с детства увлекались железной дорогой. А как оказались в Метрострое?*

– У меня дядя работал в девятнадцатом мостотряде. Убедил поменять факультет. Так что закончил я не механический, а факультет «Мосты и тоннели», по окончании которого получил распределение в Метрострой. Вначале отслужил положенный срок в армии – в железнодорожных войсках. А потом вышел на работу – в СМУ-13. Помню, тогда как раз сдали «Площадь Мужества», и я строил следующую за ней «Академическую».

– *В этом году можно отметить и еще один юбилей – 20 лет руководства, так как начальником СМУ-20 вы стали в 1991 году. Что, на ваш взгляд, самого важного сделано за эти годы?*

– Ну, руководил я 20 лет с перерывами, – смеется Георгий Анатольевич. –

А что сделано? Я считаю одним из наших достижений то, что мы добились права работать в подземных условиях. Ведь в 1977 году СМУ-20 создавалось в качестве организации для строительства и расширения производственной базы Метростроя, Метрополитена, жилищного строительства. И, конечно, важно, что удалось сохранить коллектив даже в самые «непозитивные» 90-е годы.

– *Чем сейчас занимается Управление-20 под вашим чутким руководством?*

– В текущем строительном режиме заканчиваем работы и сдаем объекты на юго-западной ТЭЦ – очень важный для города объект. По метростроению работаем на «Международной» вместе с Семнадцатым управлением. Также скоро будем сдавать вторую очередь электродепо «Выборгская» за станцией «Парнас». Один наш участок работает на реконструкции здания в электродепо «Автово». Еще продолжаем содержание 2 стволков на объекте 61-25 – это спецобъект, как раньше называлось, гражданской обороны, который, к сожалению, заморозили, но поддерживать его надо.

– *Как отпраздновали прошедший юбилей? Поделитесь, какие интересные подарки получили?*

– Подарили очень много, всего не перечислить. Конечно, хочется коллег поблагодарить за то, что не забыли и поздравили. В Метрострое вообще принято поздравлять с днями рождения, эта традиция заведена очень давно, и это очень хорошо. Ведь приятно, когда люди о тебе помнят.

– *А родные чем вас порадовали?*

– Своим присутствием, – шутит Георгий Анатольевич. – Дома 6 мая мы отмечаем сразу три праздника. Кроме моего дня рождения, еще день Георгия Победоносца (благодаря которому я стал Георгием) и день рождения старшей внучки Веры. Да, мне 13 лет назад дочь на день рождения преподнесла вот такой – самый лучший – подарок. Так что празднуем все вместе!

ОЛЬГА ВЛАДИМИРОВНА ЛАНТУХ
30 апреля отметила 50-летие



ЗАО «Управление № 10 Метростроя» поздравляет секретаря-референта Ольгу Владимировну Лантух с юбилеем. Восемнадцатилетней девушкой пришла она на работу в вычислительный центр Метростроя. Работала оператором, была профгруппоргом. С 2003 года Ольга Владимировна трудится секретарем ЗАО «Управление №10 Метростроя». Она всегда терпелива и приветлива, радушно встречает посетителей и сотрудников, знает все нюансы своей работы. Ее без преувеличения можно назвать лицом ЗАО «Управление №10 Метростроя». От всей души поздравляем Ольгу Владимировну с юбилеем, желаем здоровья, успехов, семейного благополучия и личного счастья.

ОКСАНА АЛЕКСАНДРОВНА СЕВЕРИНА
7 мая отпраздновала 55-летие



ЗАО «Управление № 10 Метростроя» от всей души поздравляет начальника сметно-договорного отдела Оксану Александровну Северину. В 1984 году она в числе первых уехала в далекий и не обустроенный поселок Шаста в Архангельской области, где началась история современного ЗАО «Управление №10 Метростроя». Она профессионал высочайшего уровня, мудрый и терпеливый наставник, позитивный и отзывчивый человек, привлекательная и обаятельная женщина. Многолетний непрерывный и безупречный труд О.А. Севериной отмечен медалью «В память 300-летия Санкт-Петербурга», почетной грамотой ОАО «Метрострой». Желаем Оксане Александровне здоровья, успехов, семейного благополучия и личного счастья.

**ЮБИЛЕИ
ВETERANОВ МЕТРОСТРОЯ**

ИЮНЬ

- 1 **Татьяна Константиновна ЦВЕТКОВА** (Поликлиника, работает акушеркой) – 55-летие
- 2 **Вера Васильевна БУРОВА (СМУ-19)** – 80-летие
- 4 **Вячеслав Гаврилович ВОЛГИН** (Управление-15) – 70-летие
Раиса Степановна АБРАМОВА (РЭУ) – 70-летие
- 7 **Петр Радионович ОДИНОКИЙ** (ТО-3, работает бригадиром проходчиков) – 70-летие
Валентина Ульяновна КУТУЗОВА (СМУ-11) – 65-летие
- 8 **Сергей Владимирович ЛУКЪЯНЧУК** (СМУ-9, работает зам. гл. инженера) – 65-летие
Надежда Михайловна ГАШЕВА (Управление-15) – 60-летие
- 10 **Лидия Павловна КЛЕВЦОВА (УПТК)** – 70-летие
Елена Викторовна ПАВЛОВА (ТО-3) – 55-летие
- 13 **Николай Иванович МИГИТИН (УМ)** – 65-летие
- 14 **Анна Даниловна АНДРЕЕВА** (Управление-15) – 90-летие
- 15 **Петр Федорович ИГНАШИХИН** (СМУ-19) – 80-летие
- 17 **Валентина Георгиевна ГОРШКОВА** (Поликлиника) – 90-летие
- 20 **Владимир Яковлевич КУДРИН** (СМУ-11) – 70-летие
Анатолий Николаевич НАЗАРКИН (СМУ-11) – 70-летие
Ольга Самуиловна СЕМЕНОВА (ЛМЗ) – 75-летие
- 23 **Анатолий Меерович САЛГАНИК** (УМ) – 75-летие
- 25 **Вера Евгеньевна НИЖМАК (ВЦ)** – 60-летие
Леонид Владимирович СЕРЕБРЯКОВ (СМУ-9, генеральный директор) – 70-летие
- 30 **Николай Алексеевич ГЕРАСИМОВ** (СМУ №13, работает электрослесарем-монтажником) – 60-летие

Приносим извинения Владимиру Дмитриевичу ЕГЕРЕВУ (СМУ № 13), которого в прошлом выпуске газеты «омолодили» на 10 лет, и еще раз поздравляем с юбилеем – 70-летием, который он отметил 12 апреля.

Новости

ЛИЦЕЙ МЕТРОСТРОЯ ПРИНЯЛ УЧАСТИЕ В МЕЖДУНАРОДНОМ КОНКУРСЕ

Международный конкурс по сухому строительству среди учащихся, организованный компанией Кнауф, прошел 3 мая в финском городе Куопио. Представитель Профессионального лицея метростроя занял на нем четвертое место.

В конкурсе приняли участие команды из Бельгии, Финляндии, Чехии и России, проявившие себя на региональных состязаниях. Конкурсантам предлагалось выполнить облицовку плиткой части стены по выданному техническому заданию. По завершении работы, на которую отводилось 4 часа, первые два призовых места достались «хозяевам»-финнам, набравшим по 36 и 30 баллов, а третье место занял участник из Кемерово с 25 баллами. Участник из лицея Метростроя Алексей Припоров набрал 23 балла.

– Алексей допустил небольшую ошибку по техническому заданию, – рассказал старший мастер лицея Метростроя Эдуард Гравичович Симонян, – он, видимо, переволновался... За эту досадную ошибку нам сняли 3 балла, но качество работы Алексея было на высоком уровне.

К слову, кроме лицея Метростроя, Санкт-Петербург на конкурсе в Финляндии представляли также команды из ГОУ «Колледж строительной индустрии и городского хозяйства» и строительного профессионального лицея №50, однако по результатам работы представители этих команд оказались в замыкающей части списка.

<p>УЧРЕДИТЕЛЬ: Акционерное общество открытого типа по строительству метрополитена в городе Санкт-Петербурге «Метрострой».</p> <p>Газета зарегистрирована региональной инспекцией по защите свободы печати и массовой информации Российской Федерации (Санкт-Петербург) 10.11.93 г. Регистрационный номер П 0597</p>	<p>Редактор: <i>Светлана Дмитриева</i> Фото: <i>Виктор Чумаков</i> Корреспондент: <i>Ирина Сидорина</i> Верстка и дизайн: <i>Елена Тальянова</i></p> <p>Номер подписан в печать 20.05.2011 г. Газета отпечатана в типографии «Белл», Санкт-Петербург, ул. Книпович, д.12, к.2, www.bell-print.spb.ru.</p>	<p>АДРЕС РЕДАКЦИИ: 190013, Санкт-Петербург, Загородный пр., д. 52А Телефон: (812) 635-77-28 metrostroitel@mail.ru www.metrostroy-sp.ru Отзывы направлять по адресу редакции.</p> <p>Тираж 1700 экземпляров.</p>
--	---	--