

НАВОДНЕНИЯМ ПОСТАВЛЕН ЗАСЛОН

К событию, которое произошло на комплексе защитных сооружений Санкт-Петербурга от нагонных наводнений (в обиходе – дамбы) 27-28 сентября, город шёл долгих 30 лет.

Если быть совсем точным, то проблеме защиты города от водной стихии со стороны Финского залива пытались решить ещё при императоре Петре I. Но так и не решились: либо проекты оказывались несостоятельными, либо возникали административные или экономические препоны.

Так или иначе, но за 306 лет существования Северной столицы наводнения обрушивались на город более 300 раз, и многие из них были разрушительными, с человеческими жертвами, приносящими огромный материальный ущерб. Отныне всё это – в прошлом, достойные истории. А новую строку в историю «дамбы» внёс Метрострой. В частности, ЗАО «СМУ №13», ЗАО «Тоннельный отряд-3», ЗАО «СМУ-13» ЗАО «Компакт» со всеми подразделениями и субподрядные организации всего за три с небольшим года (после выигрыша тендера в 2006 году) не только обеспечили связь Санкт-Петербурга морем с «остальным» миром через новый 200-метровый судопропускной канал (ширина старого была вдвое



Вадим Александров,
Сергей Нарышкин:
«Море будет на замке!»

меньшей), но и предоставили надёжную гарантию от «набегов» на город коварной Балтики.

Официально эта громада длиной 100, высотой более 20, шириной 13 метров и весом под 5 тысяч тонн называется ботапорт – затвор судопропускного канала гидротехнического сооружения. А строители «дамбы» называют эти затворы-

ботапорты «подводными лодками», и это, в принципе, вполне соответствует назначению этих гигантских сооружений. Балластная система затвора позволяет через шлюзы принимать забортную воду, обеспечивая возможность вертикального погружения в точно рассчитанное ложе на бетонном дне судоходного канала.

Таких ботапортов – два. В случае штормового предупреждения, грозящего нагонным наводнением городу, затворы сомкнутся в течение 20-25 минут и наглухо перекроют 200-метровый фарватер по всей его 16-метровой глубине.

Так вот, 27 сентября как раз поступило штормовое предупреждение... В 12 часов дня главный инженер проекта запорных устройств Александр Гаркаво скомандовал: «Поехали!» И ботапорт, управляемый людьми и компьютерами, поехал, остановившись лишь один раз, для проверки показаний приборов. А в точно рассчитанное время, через 25 минут, успешно выдержав испытание ударами волн, встал точно на «штатное» место, перекрыв ровно половину фарватера. А затем и под нагрузкой, заполненная водой, «подводная лодка» сдала экзамен



Южный ботапорт

ВНИМАНИЕ!

Объявляется подписка на газету «Метростроитель» на 2010 год. Подписная кампания продлится с 20 октября по 30 ноября 2009 года.

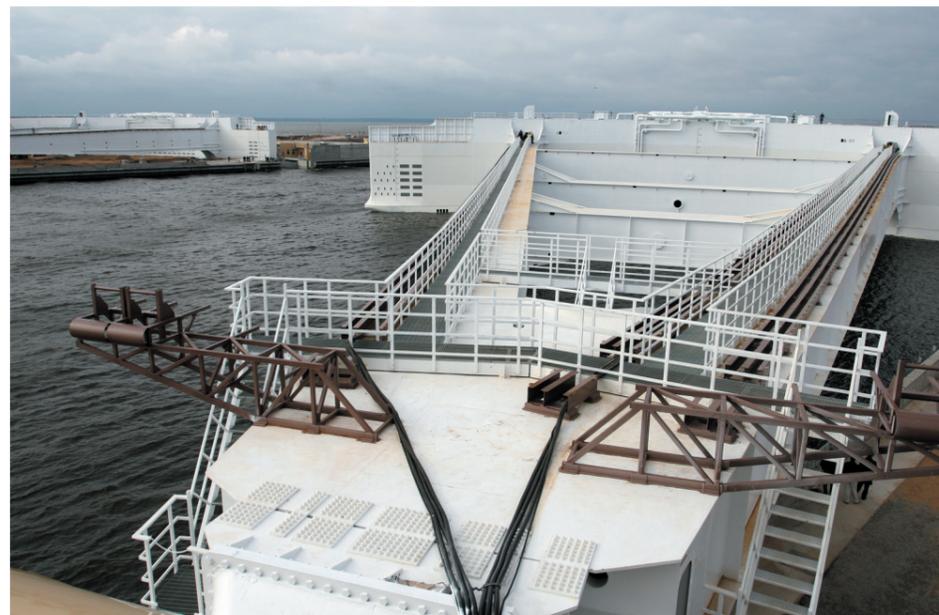
Подписной индекс издания – 16925. Цена годовой подписки для физических лиц остаётся прежней – 70 рублей за один комплект – 12 номеров со спецвыпусками. Цена годовой подписки для предприятий и организаций – 450 рублей. Для пенсионеров Метростроя цена годовой подписки остаётся бесплатной, за счёт предприятий и организаций, в которых трудились ветераны до выхода на пенсию.

Подписка производится через редакцию газеты по адресу: Загородный проспект, 52, каб. 205. Все справки – по телефонам 635-77-67 ил и 932-90-45.

Расчёт для предприятий и организаций – безналичный, через бухгалтерию ОАО «Метрострой». Необходимо предоставить гарантийное письмо с указанием реквизитов.

Расчёт для физических лиц (индивидуальных подписчиков) – наличный, через редакцию газеты.

Доставка газеты будет осуществляться: для пенсионеров и индивидуальных подписчиков – через отделения связи по месту жительства, для предприятий и организаций – централизованно, через редакцию ОАО «Метрострой».



Северный ботапорт: экзамен сдан

В НОМЕРЕ:

Наводнениям поставлен заслон
.....1 стр.

Объект N1: «Обводный канал»
.....2 стр.

ОПС - объединяя усилия
.....3 стр.

Награждения и назначения
.....4-5 стр.

«Метробетон» - «Обводному каналу»
.....6 стр.

ЛИИЖТу - 200 лет
.....7 стр.

Юбилеры
.....8 стр.

на «отлично». Кстати, произошло это по-настоящему знаковое для города, а по большому счёту – и для России, и для Европы (в смысле морских грузоперевозок) событие в присутствии руководителя Администрации Президента Сергея Нарышкина.

... На следующий день, 28 сентября, так же успешно выдержал испытания и второй, южный ботапорт. На очереди – контрольная отладка и доводка всех систем Комплекса защитных сооружений и совместное, полное комплексное испытание – одновременное закрытие фарватера ботапортами на «замок» с юга и севера. Прецедента такой операции в России ещё не было.

Валерий ХЛОПОТОВ

ВАЛЕРИЙ КУЗНЕЦОВ: СЛОЖНО, НО ИНТЕРЕСНО



4 октября на строительстве наклонного хода станции «Обводный канал» произошло событие, значение которого трудно переоценить: монтажники Управления механизации – филиала ОАО «Метрострой» совместно со специалистами немецкой фирмы HERRENKNECHT AG практически завершили подготовительные монтажные и наладочные работы на тоннелепроходческом механизированном комплексе (ТПМК). Впереди – собственно проходка наклонного хода – последнего «штриха» вестибюля новой станции Фрунзенского радиуса «Обводный канал».

О том, что сделано и что предстоит сделать на Обводном канале, наш разговор с директором Управления механизации-филиала ОАО «Метрострой» Валерием КУЗНЕЦОВЫМ

– Валерий Дмитриевич, какую работу проделала Ваша организация к началу октября?

– Произведён монтаж портального (козлового) крана грузоподъёмностью 120 тонн,

смонтирован проходческий комплекс наклонного хода фирмы HERRENKNECHT AG. И предварительно мы готовили котлован под этот комплекс методом буросекущих свай

– Эта работа для УМ, для Метростроя – впервые?

– Конечно. И комплекс наклонного хода, и вся работа по нему – впервые. И впервые занимались созданием котлована из буросекущих свай.

– Насколько сложно было выступать первоходцами?

– Не столько сложно, сколько интересно. В принципе, современные технологии не так уж и заковыристы. И сами механизмы, и технологии разработаны настолько качественно, что остаётся только дисциплинированно выполнять все технические требования, всё, что записано в регламенте – и проблем не будет.

– Но ведь не только для инженеров, а и для непосредственных исполнителей – рабочих, даже опытных, этот объект отличается от прежних?

– Конечно, но и на буровой технике, и на монтаже комплекса не все люди были новичками. Многие смонтировали за свою жизнь столько всяких механизмов... В принципе, монтаж здесь, на «Обводном канале», сам по себе ничем не отличается от любого другого, просто объёмы больше. И смонтировать около 1000 тонн деталей узлов и агрегатов – это действительно достаточно сложно. Всё габаритное, вес 30-40 тонн – обыденный вес одного узла

комплекса. В этом, конечно, была своя специфика. Но управились – с помощью вот этого крана, ещё двух кранов – 300-тонного и 80-тонного, которые сейчас уже находятся в УМе. Плюс в нашем распоряжении – хорошие 100 и 60-тонный трейлеры. Плюс современнейшая «человекоуправляемая» гидравлическая вышка, которая доставит монтажников в любое место, где надо вести работы.

время непрерывно велась сварка. Задействованы в ней были 10 сварщиков. Все они аттестованы в Северо-Западном сварочном центре, так что в этом плане проблем не было. Справились.

– Как складывается взаимодействие с фирмой HERRENKNECHT AG? Долго «притирались»?

– «Притираться» нам не требуется. Язык специалистов – международный, они пони-

мостью пробьет наклонный ход здесь, на Обводном?

– Хотелось бы, чтобы это произошло как можно быстрее. Желательно, чтобы месяца за два. Если «сюрпризов» не будет: кто знает, с чем мы встретимся в наклонном ходе...

Но даже если что-то вдруг не «срастётся», всё равно весь процесс займёт намного меньше времени, чем раньше. Сравните: прежде с помощью наклоноукладчика наклон-



Электрослесари-монтажники группы монтажного участка УМа Вячеслав Срыбный, Константин Богатырев, Сергей Сысоев, Иван Мурзак

Если продолжить тему об объёмах как специфике этого объекта, то очень много, безумно много было сварки. Причём сварка была только ручная – таковы условия фирмы HERRENKNECHT. Два месяца длился монтаж комплекса, и почти всё это

мают друг друга с полуслова, английского... Небольшой языковой барьер существует, но проблемой этот барьер не является: мы понимаем их, они понимают нас. Техника построена везде одинаково, другое дело, что вот эта техника – более современная, в России такой мало. Мало такой гидравлики, мало такой электрики. А ТПМК «Херренкнехт» монтируется в наклонном ходе впервые в мире.

– Какая часть работы осталась для Управления механизации?

– Проходка на ТПМК и его демонтаж. Наши пилоты, машинисты тьюбингоукладчика, изолировщик, слесарная группа, электрики, ремонтники будут продолжать работать. А по окончании проходки предстоит демонтаж комплекса. Это тоже работа Управления механизации. Демонтируем, положим на площадке, приведём в порядок, а потом, когда будет готова площадка «Адмиралтейской», перевезём туда. Так что перерыва у нас не будет.

– Как скоро, если все пойдёт нормально, ТПМК пол-

ные ходы проходились за 11-12 месяцев. Почувствуйте разницу. Получается прямая выгода, причём не только во времени, но и в качестве, и технологическая – ТПМК исключает осадку грунта. То есть, выгода – в комплексе выгод. Остаётся пожелать всем нам удачи.

Записал
Валерий ХЛОПОТОВ

P.S. К середине октября на наклонном ходе станции «Обводный канал» специалисты Управления механизации – филиала ОАО «Метрострой», ЗАО «СМУ №13 Метрострой» и немецкой фирмы HERRENKNECHT AG смонтировали 5 временных «колец». Всего таких «колец» по проекту 8, и они являются своего рода отправной точкой для ведения основного процесса. По окончании их установки «ложные кольца» будут демонтированы, после чего начнётся непосредственно механизированная проходка наклонного хода, представляющего собой тоннель под будущий эскалатор из 95 постоянных «колец».



25 сентября. Первый тьюбинг первого «кольца». Начало монтажа наклонного хода

Объединяя усилия



Подземное строительство по праву считается одним из сложнейших видов работ. Для того чтобы более полно реализовать потенциал этого рынка, повысить качество и безопасность проектов, профессионалы объединяют свои усилия.

О создании СРО для подземных строителей мы беседуем с генеральным директором ОАО «Метрострой» Вадимом Александровым.

Вадим Николаевич, чем объективно обусловлена необходимость создания СРО ориентированного именно на подземных строителей, решению каких задач подобная «специализация» будет способствовать в первую очередь?

— Дело в том, что подземное строительство наиболее сложное среди всех прочих видов строительных работ. Между тем нормативно-техническая база резко упала. Если раньше было Министерство транспортного строительства, Главки, специализированные институты, на которых возлагалась задача по разработке нормативно-технической базы, то сейчас этого нет. В результате наша нормативная база явно отстает от прогресса. Подтянуть ее уровень до требований сегодняшнего дня в общестроительных СРО не смогут ввиду специфики технологий подземных работ. Поэтому логичным решением стало создание нами около года назад профессионального Некоммерческого Партнерства «Объединение строителей подземных сооружений, промышленных и гражданских объектов». Буквально на днях мы подаем заявку на регистрацию соответствующего СРО. Единомышленникам, говорящим на одном профессиональном «языке» проще учесть все технические нюансы и разработать современную нормативную базу. Сейчас очень важный этап — надо зарегистрировать СРО и показать всем участникам рынка его возможности. При этом мы пошли не по территориальному принципу приема членов, а ориентировались именно на их подземную профильность. Мы приглашаем подземных строителей не только из Санкт-Петербурга и Северо-Западного региона, а со всей России. Уже подали заявления на вступление в нашу СРО, например, организации из Челябинска, Сочи, Волгограда, Самары... Считаю принцип формирова-

ния СРО основанный на специализации работ наиболее целесообразным и продуктивным.

Насколько универсальны условия приема и уровень требований к компаниям, ведущим собственное подземное строительство (метро, тоннели, подземные паркинги, путепроводы и т.д.) и к организациям специализирующимся на работах нулевого цикла для заглубленных объектов или по прокладке инженерных сетей?

— Сейчас на начальном этапе создания СРО мы стараемся учитывать потенциал развития вступающих организаций на будущее, то есть не обязательно они должны быть признанными «флагманами» в своей профессиональной сфере. Однако среди основных универсальных требований для всех рассматривается высокий уровень квалификации персонала компаний. Учитывая повышенную сложность и ответственность подземных работ, иначе никак. К сожалению, во многих организациях не проводится повышение квалификации сотрудников. Но этот недостаток можно и нужно устранять. Тем более, что в ОАО «Метрострой» накоплен мощный потенциал, которым смогут воспользоваться участники нашей СРО. У нас действуют договоры на обучение в рамках повышения квалификации сотрудников с ЛИИЖТ, ЛИСИ, Гостехнадзором. Процесс этот непрерывный — согласно графикам, разработанным для каждого отдела нашей компании. Аналогично мы готовы систематизировать обучение персонала и вступающих в нашу СРО компаний. С нашей стороны — это и помощь, и требование одновременно.

Насколько, по Вашему мнению, могут оказаться эффективными СРО в области внедрения инновационных проектных, технологических решений в подземном строительстве, что планируется делать, чтобы уровень квалификации специалистов, состояние нормативно-технической базы поспедало за стремительной поступью прогресса?

— Безусловно, решению данных задач СРО будет способствовать. Приведение в соответствие нормативно-технической базы с достижениями в области подземного строительства, а также мероприятия по повышению квалификации специалистов объективно будут стимулировать более широкое применение инновационных технологий. Мы и сейчас приобретаем много современной техники, и с успехом используем ее на важных городских стройках. С другой стороны, учитывая актуальность кадрового вопроса, еще раз отмечу, что качество обучения специалистов приобретает все более определяющую роль. Кстати, одной из отличительных особенностей СРО по подземному

строительству можно назвать гораздо более жесткие требования к квалификации персонала по сравнению с общестроительными СРО. Например, у нас проблематично использование труда, так называемых гастарбайтеров — наши технологии по наукоемкости и ответственности многократно превосходят, например, кладку кирпича или заливку бетона. Чтобы стать проходчиком, надо учиться два года. Для решения кадрового вопроса необходимо улучшать условия труда, технику безопасности, внедрять средства механизации. СРО и в этих аспектах должно сыграть положительную роль.

Принято считать, что конкуренция — двигатель прогресса, насколько корпоративные интересы участников СРО согласуются с этим тезисом, где грань между общими целями организации и частными интересами каждого ее участника?

— Конечно, надо понимать, что внутри СРО сохранится соперничество за получение заказов, выигрыш тендеров — рынок есть рынок. С другой стороны благодаря корпоративным усилиям всех участников будут успешно решаться вопросы совершенствования нормативной базы, повышения квалификации, внедрения инновационных технологий и т.д., что создаст объективные предпосылки для более эффективной работы каждой компании без исключения. Цивилизованная конкуренция — нормальное явление.

Ваши прогнозы относительно дальнейшего развития российского рынка подземного строительства и роли СРО в повышении как количественных, так и качественных его показателей?

— На мой взгляд, в России, если сравнивать с общемировой практикой, подземное строительство — пласт, который еще и не поднимали. В российских городах даже элементарные подземные переходы — дефицит. В Санкт-Петербурге дело осложняется сложными грунтами, однако сейчас уже имеются эффективные и безопасные технологии подземного строительства. Если их не применять, город просто задохнется в транспортной петле. Пропускная способность мостов уже исчерпала себя, новые переправы в центре города строить негде из-за плотности застройки. Поэтому необходимо строить тоннели. По моим оценкам — как минимум 6-7. Учитывая сотни островов, перспективы строительства подземных магистралей огромны. По развитию метро город отстает от сегодняшних потребностей уже лет на 20. Считаю, что наша СРО как регулирующая и контролирующая данные процессы, должна сыграть определяющую роль.

Андрей Мельников
«Строительный еженедельник»

НОВОСТИ

В сентябре были подведены итоги ежегодного рейтинга «Эксперт-400» за 2008 год. По результатам рейтинга петербургский Метрострой занял 15-е место среди российских строительных компаний. Из четырех петербургских строительных компаний, попавших в этот список, Метрострой занимает 1-е место, опередив такие сильные компании как ЛенСпецСМУ, Мостоотряд № 19 и Севзапэлектросетьстрой.

В качестве главного критерия составления рейтинга «Эксперт-400» организаторами принят показатель, характеризующий объем реализации продукции (работ, услуг) в 2008 году.

Рейтинг составляется уже 13-й год подряд рейтинговым агентством «Эксперт РА».

С 2003 года участие в рейтинге не имеет ограничений отраслевого характера. В нем принимают участие компании из машиностроительной, нефтегазопроводной, металлургической, пищевой, телекоммуникационной и других отраслей. Лидирует в общем списке за 2008 год Газпром, а замыкает его РКК «Энергия» им. С.П.Королева. В общем списке ОАО «Метрострой» улучшил свои показатели по сравнению с прошлым годом на 25 пунктов.

ЛАЭС-2. УДВОЕНИЕ ОБЪЕМОВ



К первому «ядерному острову» с семью зданиями, в строительстве которых участвуют метростроевцы, добавился второй. «Острова» находятся рядом и полностью повторяют друг друга. По плану, сдача первого реактора намечена на конец 2012 года. Для того чтобы к этому сроку завершить монтаж оборудования АЭС на первом реакторе, строителям необходимо сдать объект примерно через год.

Котлован под второй ядерный остров уже разрабатан, в нем ведутся подготовительные работы под «большой» бетон. К примеру, в момент нашего посещения выполнялись подбетонные работы под здание ядерного реактора. Далее предстоит сооружение самой фундаментной плиты. Расход бетона здесь составит около 3700 кубометров. Это очень серьезная цифра. До этого объемы не превышали 2500 кубометров. Поэтому для удачного выполнения задания необходимо четкое взаимодействие между исполнителями и двумя бетонными заводами.

Параллельно ведутся работы и на других зданиях. Выполнен пластовый дренаж под здание управления и паровой камеры. Это объекты ЗАО «Компакт». На сооружении здания вспомогательного корпуса и здания хранилища ядерного топлива трудятся специалисты ЗАО «ТО-3».

Сооружается насосная станция, которая включает в себя не только здание, но и целую систему колодцев и труб.

Конечно, по сравнению с первой площадкой, которая уже практически полностью «поднялась» выше нулевой отметки, второй котлован выглядит иначе. Однако сроки,

отведенные на строительство, никто не отменял, поэтому сомневаться в том, что в скором времени и второй «остров» вырастет, не приходится.

...Полным ходом продолжают работы на первом «острове». Глядя на здание ядерного реактора трудно поверить, что когда-то на этом месте было голое поле. Сегодня здесь возвышается массивная круглая конструкция из арматуры и бетона диаметром около 10 м.

В здании управления вяжется арматура, выставляется опалубка для сооружения перекрытий. Чуть поодаль, на площадке охлаждающей градирни, — гигантская колоннада — объект ЗАО «СМУ № 13 Метрострой». Вес каждой колонны — 20 тонн. Над колоннадой на первом опорном кольце уже выставлена «шагающая» опалубка. Как только кольцо будет готово, опалубка перенесется выше — и так до вершины на высоту 150 метров.

С мая в процессе монтажа опалубки задействованы специалисты Управления механизации. В самое ближайшее время начнется разработка котлована и подготовка территории под вторую градирню (всего, напомним, их будет четыре). Решается вопрос о конструкции основания второй градирни: делать его полностью из буронабивных свай или только по окружности. Во втором случае будет усилена плита водосборного бассейна.

Всего на объектах ЛАЭС-2 сегодня трудится около 400 человек. При увеличении объемов будет возрастать и количество рабочих.

Благодарим начальника отдела строительного контроля по сооружению ЛАЭС-2 Олега Княгичева за помощь в подготовке материала.

ПОЗДРАВЛЯЕМ!

МИНИСТЕРСТВО РЕГИОНАЛЬНОГО РАЗВИТИЯ
РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

ПРИКАЗ

От 17 сентября 2009 г.

**О присвоении почётных званий и награждении работников
строительного комплекса и жилищно-коммунального хозяйства России**

Отмечая многолетний труд и успешное выполнение производственных заданий,

ПРИКАЗЫВАЮ

1. Присвоить почётное звание «Почётный строитель России»
ГУБИНСКОМУ Юрию Николаевичу, заместителю главного инженера по производству ЗАО «СМУ-11 Метрострой»

ДЕНИСОВУ Валерию Михайловичу, заместителю главного инженера по промышленной безопасности и охране труда ОАО «Метрострой»

ИВАЩЕНКО Марине Владимировне, заместителю генерального директора ЗАО «Метроподземстрой»

ЛУЧУТЕНКОВУ Владимиру Михайловичу, заместителю генерального директора ЗАО «Тоннельный отряд-3»

МИХАЙЛОВУ Анатолию Ивановичу, начальнику отдела главного механика ЗАО «СМУ №13 Метрострой»

СМИРНОВУ Евгению Алексеевичу, неосвобождённому бригадиру слесарей-механосборочных работ Управления механизации-филиала ОАО «Метрострой»

СОЛОНЦУ Виктору Григорьевичу, заместителю главного инженера ЗАО «Управление-20 Метрострой»

2. Наградить Почётной грамотой Министерства регионального развития Российской Федерации

АЛЕКСАНДРОВА Николая Вадимовича, заместителя генерального директора по развитию ОАО «Метрострой»

БРУЕВА Александра Михайловича, начальника участка ЗАО «СМУ-9 Метрострой»

ГУРИНА Алексея Николаевича, неосвобождённого бригадира арматурщиков ЗАО «Тоннельный отряд-3»

ДАНИЛОВА Николая Александровича, водителя автомобиля ЗАО «Автотранспортное предприятие Метростроя»

ЕФИМОВА Александра Ивановича, водителя автомобиля ЗАО «Управление-15 Метрострой»

ИЛЬИНА Игоря Валерьевича, заместителя главного инженера по подготовке производства ЗАО «Семнадцатое управление Метрострой»

ИЛЬИНА Николая Викторовича, проходчика ЗАО «Управление №10 Метростроя»

КАЧУРИНА Андрея Николаевича, начальника участка ЗАО «СМУ-№13 Метрострой»

КЛЕПЦОВУ Ольгу Владимировну, главного экономиста ЗАО «Автотранспортное предприятие Метростроя»

ЛЫСОВА Евгения Алексеевича, начальника участка ЗАО «Управление-15 Метрострой»

МИШУНИНА Сергея Борисовича, формовщика ручной формовки ЗАО «Литейно-механический завод Метростроя»

ПАРАЯ Алексея Михайловича, сменного механика Управления механизации-филиала ОАО «Метрострой»

ПОТАШЕНКОВА Николая Васильевича, водителя автомобиля ЗАО «Автотранспортное предприятие Метростроя»

СЕМЁНОВА Анатолия Николаевича, плотника ЗАО «Управление-15 Метрострой»

ТРОФИМОВА Александра Михайловича, начальника отдела охраны труда и промышленной безопасности ЗАО «Управление-20 Метрострой»

ШЕСТЕРИКОВА Сергея Олеговича, неосвобождённого бригадира проходчиков ЗАО «Монтаж Строительство Проектирование»

Министр
В. Ф. БАСАРГИН

Почётные строители России



В. М. Денисов



В. Г. Солонец



М. В. Иващенко



В. М. Лучутенков



*Сидят: А. М. Бруев, А. М. Трофимов, В. И. Мальцева, В. Н. Александров, М. В. Иващенко, Ю. Н. Губинский, В. М. Лучутенков, А. Н. Гурин;
Стоят: Е. Б. Мишунин, И. В. Ильин, С. О. Шестериков, В. Г. Солонец, А. Н. Кучерин, Н. В. Ильин, Е. А. Смирнов, Н. А. Данилов, А. И. Парай, Е. А. Лысов, А. Н. Семенов*



Е. А. Смирнов



Ю. Н. Губинский

НОВЫЕ НАЗНАЧЕНИЯ

ПОЗДРАВЛЕНИЕ ОТ ГЕНЕРАЛЬНОГО ДИРЕКТОРА ОАО «МЕТРОСТРОЙ» В. Н. АЛЕКСАНДРОВА

Сегодня мне выпала приятная и почётная миссия: вручить награды большой группе метростроевцев. Такого количества отмеченных людей в нашем городе практически нет. И это, в первую очередь, ваша заслуга и заслуга всего коллектива Метростроя. Могу сказать, что те задачи, которые сегодня решают наши организации на строительстве метро, «дамбе» – главных морских ворот Петербурга, Мариинском театре, ЛАЭС-2, Пулковском аэропорту и других являются важнейшими не только для нашего города. И отзывы о нашей работе, которую мы ведём на этих объектах – самые лучшие.

Особенно приятно то, что авторитет Метростроя постоянно растёт, укрепляется. Например, сложная ситуация была на Мариинском театре с выбором исполнителя работ. Кого просят? Метрострой. И мы, вы оправдали репутацию Метростроя: работы по подземной части театра заканчиваются, и не трещат по швам, не рушатся близлежащие дома.

В конце прошлого года мы приступили к строительству сложнейшего и очень интересного в инженерном отношении атомного реактора ЛАЭС-2. Очень нас там не принимали, очень не хотели. И это понятно: ведь Соосновный Бор специально создан для того, чтобы обслуживать и строить всё, что касается этого атомграда. Но, тем не менее, сегодня люди уже понимают, что если бы сюда не пришёл Метрострой, то те проблемы, которые там сегодня нами уже решены, было бы не решить. И это ещё раз подчёркивает: что бы нам ни поручали, мы всё выполняем.

Сейчас, после очередного выигрыша тендера, очень активно готовим документацию на реконструкцию ещё одного важнейшего объекта – аэропорта Пулково. Такой работы у нас ещё не было на Северо-Западе: освоить 1 миллиард евро за 3 года – это непросто, это фантастика. Надеемся, что здесь мы тоже себя обязательно проявим.

Сегодня к Метрострою – большое доверие, и вот вы – живое свидетельство тому, что это доверие полностью оправдывается. От души благодарю вас за ваш вклад в наше общее дело и ещё раз поздравляю с теми наградами, которые вы сегодня получили.



СМИРНОВ РОМАН ЮРЬЕВИЧ

Коренной ленинградец, 34 года. Образование - высшее: в 1998 году окончил Санкт-Петербургский университет путей сообщения. Трудовую деятельность по окончании университета начал в Метрострое: был принят на должность районного инженера производственно-распорядительного отдела (ПРО) Управления. В конце 1998 года переведён на ту же должность в отдел инженерно-технической подготовки (ОИТП).

После 8 лет работы районным инженером в 2006 году Роман Юрьевич был назначен заместителем начальника ОИТП.

10 сентября 2009 года приказом генерального директора ОАО «Метрострой» и по рекомендации уходившего на заслуженный отдых руководителя отдела Александра Сергеевича Анисимова назначен начальником отдела инженерно-технической подготовки Управления ОАО «Метрострой».

Удачи Вам, Роман Юрьевич, и дальнейшего роста!



СТАРАТЕЛЕВА
ОКСАНА АЛЕКСАНДРОВНА

Трудовую деятельность начинала в городе Сланцы, где с 1990-го по 1998-й годы работала бухгалтером в АОТ «СРСУ «Сланцы». В том же городе с 1998-го по 2006-й годы последовательно освоила профессии от техника строительно-конструкторского отдела ОАО «Завод «Сланцы» до инженера по организации и нормированию труда и заработной платы.

С 2006-го по 2009-й годы работала в структуре, тесно связанной с Метростроем - экономистом по труду и зарплате ООО «Тоннельный отряд-4».

Последнее место работы - ведущий экономист по труду и заработной плате ЗАО «Северо-Западная инвестиционно-строительная корпорация».

С 15 сентября нынешнего года приказом генерального директора

Оксана Александровна Старателева назначена на должность экономиста по труду 1-й категории Управления ОАО «Метрострой».



ОВЧИННИКОВ
ВЛАДИМИР ИВАНОВИЧ

53 года. Профессиональный военный, полковник в отставке. 25 лет служил в Вооружённых силах СССР и РФ по местам дислокации воинских частей. Образование - высшее: в 1977 году окончил Саратовское высшее инженерное училище химической защиты, в 1989 году - командный факультет Московской военной академии химической защиты.

В 2006 году 50-летний военный пенсионер окончил Сахалинский государственный университет, получив квалификацию менеджера по специальности «Государственное муниципальное управление».

С 1998-го по апрель 2009 года Владимир Иванович работал в различных должностях на Сахалине, в том числе 5 лет возглавлял кафедру ГО и основ медицинских знаний в Сахалинском государственном университете.

Награждён медалями «За безупречную службу в Вооружённых силах СССР» трёх степеней и «За трудовое отличие».

С сентября 2009 года работает в Управлении ОАО «Метрострой» инженером по гражданской обороне и чрезвычайным ситуациям-инженером по подготовке кадров.

НОВОСТИ

12 октября в зале заседаний Управления ОАО «Метрострой» состоялось совещание представителей организаций и подразделений, входящих в структуру Метростроя. Вели собрание главный инженер ОАО «Метрострой» А. Ю. Старков и заместитель генерального директора ОАО «Метрострой» А. А. Петров. Предметом совещания были вопросы повышения квалификации инженерно-технических работников предприятий и организаций Метростроя, а также получения новых и смежных специальностей рабочими.

Собравшиеся выразили общую заинтересованность к обсуждаемым темам и готовность взаимовыгодного сотрудничества с отделом переподготовки кадров (ОАО «Метрострой», В. И. Овчинников), Объединением подземных строителей (С. Н. Алпатов) и профессиональным Лицеом Метростроя (А. Д. Филатов). О развитии обсуждаемой темы – в последующих номерах газеты.



Ветераны Метростроя у мемориала
«Разорванное кольцо»

В начале октября традиционную поездку по Дороге Жизни – во Всеволожский район Ленинградской области – совершили ветераны ОАО «Метрострой». Конечно, пунктами таких экскурсий уже многие годы являются 45-й и 47-й километры Дороги Жизни – здесь, в посёлке Осиновец на берегу Ладожского озера, находятся Филиал Главного военно-морского музея и Музей Дороги Жизни Октябрьской

железной дороги. Отсюда, из Осиновца, в годы Блокады грузы, доставленные с Большой Земли, из Кобоны, перевозились в осаждённый Ленинград.

Следующую поездку ветераны совершат весной 2010 года, накануне празднования 65-летия Победы, на другой берег Ладоги, в Кобону, где расположено мемориальное кладбище, на котором захоронены метростроевцы-строители ледовой Дороги Жизни.

МЕТРОБЕТОН - ОБВОДНОМУ КАНАЛУ

Сентябрь выдался для ЗАО Метробетона горячим – именно в это время прошел заключительный этап изготовления блоков будущей обделки эскалаторного тоннеля станции «Обводный канал». В присутствии представителей СКС, Управления Метростроя и ЗАО «СМУ №13 Метрострой» формовались два последних блока для лотка наклонного хода станции «Обводный канал». Помещение одного из огромных ангаров Метробетона было полностью заполнено новенькими гладкими 600-килограммовыми тубингами.

Для того, кто впервые оказался на заводе, первое время очень непривычно переносить шум от работы вибраторов, кранов, лязга металла. Однако шум – лишь фон к мощному и в чём-то даже неповторимо красивому производственному процессу. А неповторим он ещё и в том, считает главный инженер ЗАО «Метробетон» Валентин Евгеньевич Назаренко, что в данном конкретном случае является технологической новинкой.

- Валентин Евгеньевич, расскажите немного о технологии изготовления блоков обделки.

– Готовится форма (сначала очищается, затем смазывается специальным составом), в нее вставляют арматурный каркас, и после этого происходит заполнение формы бетоном.

На изготовление одного

кольца (8 тубингов) у нас уходило 24 часа (сутки). По проекту после изготовления первых 60-ти колец должна осуществляться контрольная сборка кольца и формовка. Специально для этого на площадке нами был простроен стенд. Но, на мой взгляд, такой подход уже является анахронизмом. При наличии современных измерительных приборов нет смысла вручную проверять параметры готового изделия на его соответствие проекту.

- Чем отличается нынешняя обделка наклонного тоннеля от той, которую завод изготавливал раньше?

– Новизна заключается в нескольких моментах. Во-первых, формы для обделки поставлены нам из Германии фирмой Херренкнехт. Это входит в условия общего контракта по поставке ТПМК. Если раньше мы сразу снимали форму, и бетон достигал своей прочности без нее, то по немецкой технологии бетон твердеет прямо в форме. Во-вторых, бетон для тубингов применяется более высокой марки. Такой же бетон использовался на Размыве. В-третьих, гидроизоляция тубингов выполнена по другой технологии, благодаря которой даже небольшие дефекты в бетонном изделии устраняются и обеспечивают полную его защиту от воздействия грунтовой

влаги. Отсюда и изменения внешнего вида готового изделия, его гладкость. Кроме того, новую обделку назвали высокоточной не случайно. Допуск по тубингу здесь составляет 1-2 мм, что для подобного изделия является очень серьезным требованием. Отличается также арматура – она гораздо мощнее той, которую мы ставили раньше. Для вязки каркасов из новой арматуры нам пришлось переделать несколько своих механизмов, в том числе сварочную машину.

Несколько месяцев коллектив Метробетона трудился по шесть дней в неделю, чтобы на площадке смогли вовремя принять готовую продукцию. Начиная с 17 сентября на площадке стали появляться первые блоки. Вся партия, а это 95 постоянных и 8 временных колец, на небольшой территории «Обводного канала» не разместится, поэтому Метробетон будет завозить блоки постепенно по мере освобождения территории.

Сегодня уже проведено испытание первых блоков – установлены так называемые «ложные» или временные кольца. Технология их изготовления не отличалась от технологии изготовления блоков постоянных колец. То есть можно смело говорить о том, что практическое испытание новой высокоточной обделки началось.

Новый подход к контролю прочности бетона



Опубликован стандарт контроля прочности бетона ГОСТ Р 53231-2008. Наименование стандарта почти такое же, как и давно знакомого строителям ГОСТ 18105-86 : «БЕТОНЫ. Правила контроля и оценки прочности». Почти, потому что появилось дополнительное требование – оценка прочности.

При внимательном чтении нового стандарта видно, что в нём содержатся требования и положения, которых нет в ГОСТ 18105. В разделе «Термины и определения» есть термины, содержащиеся в других стандартах на бетоны, например, БСГ – бетонная смесь готовая (ГОСТ 7473), и новые термины – «Зона конструкций», «Текущий контроль», «Захватка»; основные термины контроля остались прежние.

В новом стандарте установлено разделение контроля прочности по схемам А, Б, В, Г. Как схемы контроля, так и большинство других положений стандарта, относятся к проведению контроля и оценки прочности на предприятиях изготовителей БСГ и сборных бетонных конструкций.

Многие требования стандарта направлены на проведение контроля прочности неразрушающими методами не только сборных, но и монолитных конструкций.

При изучении нового стандарта работникам строительных организаций стоит обратить внимание на положения существенно отличающиеся от ранее установленных требований.

Вот два из них, наиболее важных, с моей точки зрения. Первый (п. 4.4):

«Контроль прочности мо-

нолитных конструкций проводят по схеме В, при этом допускается:

– по согласованию с проектной организацией или организацией, осуществляющей научно-техническое сопровождение строительства, серии контрольных образцов для контроля нормируемой прочности бетона не изготавливать, а оценивать прочность бетона по данным сплошного неразрушающего контроля прочности бетона в конструкции;

– в случаях невозможности проведения неразрушающего контроля прочности бетона монолитных конструкций по схеме В проводить контроль либо по схеме Б по результатам испытания образцов, изготовленных на строительной площадке и твердевших по 5.4, либо по схеме Г.»

Второй (п.5.4):

«Контрольные образцы бетона, изготовленные на строительной площадке при осуществлении входного контроля прочности бетона партий БСГ, должны твердеть в нормальных условиях. Контрольные образцы бетона, изготовленные на строительной площадке для контроля и оценки прочности бетона партий монолитных конструкций (по схеме В) должны твердеть в условиях, предусмотренных технологическим регламентом на производство монолитных бетонных железобетонных конструкций.»

Необходимо обратить внимание на требование предусматривать условия твердения в технологическом регламенте. Это значит, что одной из первоочередных задач является разработка этого технологического регламента. Времени для изучения стандарта и разработки технологического регламента остаётся немного: согласно постановлению Федерального агентства по техническому регулированию и метрологии ГОСТ Р 53231-2008 вводится в действие с 01 января 2010г. С этого числа прекращается действие на территории Российской Федерации ГОСТ 18105-86 «БЕТОНЫ. Правила контроля прочности».

Старший помощник
главного инженера
ОАО «Метрострой»
А. И. Шафер



Главный инженер ЗАО «Метробетон»
Валентин Евгеньевич Назаренко



Процесс формовки

СПАСИБО, УНИВЕРСИТЕТ!



Два столетия институт-университет готовит высококвалифицированных специалистов для транспортной и строительной сферы. За это время он стал своеобразным символом всех петербургских метростроителей и кузницей кадров Метростроя. Спустя годы понимаешь, что образование, данное университетом – это самый ценный багаж, это пропуск в жизнь, насыщенную интересными проектами, идеями, людьми. От лица всех выпускников, которые трудятся на нашем предприятии, я говорю тебе – ЛИИЖТ – ПГУПС – огромное спасибо!

Наше предприятие – ровесник Метростроя, основано в 1941 году. После Великой Отечественной войны это был небольшой коллектив Пульверма №1, а сегодня у нас работают порядка тысячи человек, и основные руководящие должности занимают выпускники ЛИИЖТа.

Приятно осознавать, что и среди молодого поколения метростроителей ЗАО «СМУ №13 Метрострой» также немало выпускников университета.

Существуют у нас и институтские династии. Например, главный инженер Владимир Черняк – потомственный ЛИИЖТовец. Его отец, Александр Соломонович Черняк, окончил институт, и долгое время руководил ЗАО «СМУ-19 Метрострой».

Вот уже почти 70 лет мы строим петербургское метро, выполняя горнокапитальные работы по тоннелям, станциям, ведём проходку стволы и наклонных ходов. Все это время наша работа неразрывно связана с Университетом, учёные которого регулярно разрабатывают для нас проекты тех или иных объектов, анализируя и подсказывая решения сложнейших геологических и строительных задач. Так, например, когда обрушился козырек вестибюля станции «Сенная», проект

восстановления и усиления разработали именно специалисты ЛИИЖТа во главе с Владимиром Егоровым.

На будущий год по проекту ПГУПС запланирован капитальный ремонт станции «Балтийская». Также в ближайшем будущем мы планируем привлечь кафедру «Тоннели и метрополитены» к обследованию тоннелей станции «Спасская», которую строило наше тринадцатое СМУ.

Если говорить о сегодняшних объектах метрополитена, в строительстве которых наше СМУ принимало непосредственное участие, то наиболее интересным, сложным и трудозатратным проектом стал Фрунзенский радиус и, в частности, станция «Спасская». На плечи нашей организации легла одна треть всего пускового объема, включая монтаж новых эскалаторов, произведенных на Кировском заводе. На этот участок были брошены все силы и трудовые ресурсы. И наши люди не подвели, мы уложились в намеченные сроки. Впрочем, сомнений в том, что так и будет, не было изначально ни у кого – ни у проектировщиков, ни у нас.

Сейчас мы участвуем в не менее интересном и значимом проекте – проходке наклонного хода станции «Обводный канал». Впервые 100-метровый эскалаторный тоннель будет сооружаться без заморозки с использованием тоннелепроходческого механизированного комплекса. То, что нашему СМУ доверяют новые, еще никем не выполнявшиеся ранее работы, говорит, во-первых, о нашем постоянном профессиональном росте, и, во-вторых, о растущем доверии к нашему коллективу. Об этом сви-

1. «Ленинский проспект»
2. «Площадь Александра Невского I»
3. «Елизаровская»
4. «Московская»
5. «Лесная»
6. «Технологический институт -II»
7. «Обухово»
8. «Улица Дыбенко»
9. «Пионерская»
10. «Садовая»
11. «Чкаловская»
12. «Спасская»

детельствует и тот факт, что с 2004 года именно наше СМУ первым стало субподрядчиком на строительстве судопропускного сооружения С-1 в комплексе защитных сооружений Петербурга от наводнений. В рамках контракта на этом объекте, который, кстати, курирует лично премьер-министр Владимир Путин, ЗАО «СМУ №13 Метрострой» выполняет работы на строительстве автодорожного тоннеля и самого судопропускного сооружения С-1.

Количество уложенного нами бетона на этом объекте исчисляется сотнями тысяч кубометров, а арматуры – десятками тысяч тонн. Дополнительную нагрузку на нашу работу накладывают погодные условия, сжатые сроки строительства, наличие сложной структуры и взаимосвязи с другими многочисленными подрядчиками стройки. Однако это только усиливает наш профессиональный азарт.

Еще одним важнейшим объектом с прошлого года для нас стала вторая очередь Ленинградской АЭС, а точнее –

Объекты ЗАО «СМУ №13» на метростроении

строительство станции и подземных пешеходных переходов
строительство станции, наклонного хода, вестибюля
строительство станции, наклонного хода, вестибюля
строительство южного наклонного хода, вестибюля
строительство станции, наклонного хода, вестибюля
реконструкция станции, строительство наклонного хода
строительство станции, наклонного хода, вестибюля
строительство станции, вестибюля
строительство наклонного хода, вестибюля
строительство подземного вестибюля с пешеходными переходами и наклонного хода станции
строительство станции
строительство станции и переходных коридоров, монтаж эскалаторов

строительство охлаждающей градирни. Это сооружение с инженерной точки зрения совершенно уникально и требует от нас нестандартного, во многом творческого подхода к работе.

... Представьте себе монолитную трубу формы усечённого конуса высотой 150 метров и диаметром у основания 130 метров, опирающуюся на колоннаду высотой более 10 метров. Именно эту красавицу, а таких надо возвести четыре, мы сейчас строим.

Сама градирня сооружается из монолитного бетона, и для такой громады необходимо было обеспечить устойчивое основание. Грунт на этом участке очень неоднороден. Для его укрепления установлено более 1800 буронабивных свай. Кстати, это технология, применяемая нами при строительстве метро, и поэтому мы взяли её на вооружение и здесь, на ЛАЭС.

Конечно, ЗАО «СМУ №13 Метрострой» должно было пройти определенный путь, чтобы достичь нынешнего профессионального уровня и

авторитета. В сложные 90-е, когда объемы метростроения были минимизированы, мы брались и за реставрационные работы, и за строительство заводов, жилых и административных зданий.

Работы велись не только в Петербурге, но и в Кингиссепе, Мордовии, Твери. Все это позволило предприятию закалиться, накопить опыт выживания, повысить профессионализм, многим работникам достичь универсальности навыков, взаимозаменяемости на рабочих местах. И, безусловно, не последнюю роль в становлении и развитии организации, способности принимать единственно верные инженерные и экономические решения, добиваться нужного результата сыграли знания, полученные в родном вузе. Основы, заложенные в нас «альма матер», помогали находить выход всегда и в любых сложных ситуациях.

В заключение хочется еще раз поблагодарить профессорско-преподавательский состав университета, который всегда поддерживал нас, практиков, направлял, помогал, подсказывал. Сегодняшнюю роль ПГУПС в образовательной сфере, развитии метростроения, тоннелестроения, прокладке железных дорог сложно переоценить. Мы искренне надеемся, что Петербургский Государственный Университет путей сообщения будет продолжать свою славную историю еще много-много лет!

Сердечно поздравляем коллектив ПГУПС – главного железнодорожного высшего образовательного учреждения России – с 200-летием!

Сергей СЕПИТЫЙ,
выпускник ЛИИЖТа,
генеральный директор ЗАО
«СМУ №13 Метрострой»



ДВЕ ПЯТЁРКИ ЕЛЕНЫ ИВАНОВОЙ



Путь в Метрострой у Елены Анатольевны Ивановой получился не совсем прямым. Сразу после школы она пошла работать – чертёжником-конструктором в институт Ленгипротранс, а уже в следующем, 1972 году поступила в ЛИИЖТ, по окончании которого получила профессию инженера путей сообщения-строителя по специальности «Мосты и тоннели». До прихода в Метрострой оставалось ещё 6 лет, в течение которых молодая выпускница одного из главных железнодорожных вузов страны занималась конструкторской работой: вначале - в качестве инженера института «Ленгипротранс», затем, ещё 3 года – на такой же должности в Ленинградском отделении ЦНИИ «Проектстальконструкция».

Потерянными эти годы Елена Анатольевна, конечно, не считает, но тогда ей хотелось попробовать

себя в «живом» деле. И она его нашла: в 1982 году пришла работать в Управление Ленметростроя инженером сметно-договорного отдела. А через полгода перешла непосредственно на производство – инженером ПТО в строительном-монтажном управлении №11 Ленметростроя.

В Управление Ленметростроя Елена Анатольевна вернулась спустя 4,5 года, когда была назначена старшим инженером планово-экономического отдела.

Этот отдел и является для неё «последним причалом» до сегодняшнего дня: вот уже 8 лет Елена Анатольевна Иванова возглавляет один из ведущих отделов ОАО «Метрострой» – экономический.

Елена Анатольевна четырежды награждена Почётными грамотами ОАО «Метрострой», а в 2003 году ей была вручена Медаль «В память 300-летия Санкт-Петербурга».

Она зарекомендовала себя не только как грамотный профессионал и руководитель. Елена Анатольевна – красивая и обаятельная женщина, интереснейший и остроумный собеседник. Она не пропускает ни одного культурного мероприятия, ни одной поездки, которые организует Метрострой – и на экскурсии по памятным местам и на туристические слёты. Ей интересно жить, воспитывать внучат, для неё нет плохих людей, и люди отвечают ей той же «монетой», искренним уважением – просто за то, что она такая, за то, что она есть. А то, что Елена Анатольевна достигла «переходного возраста», «двух пятёрок» – прекрасно, тем более что ничего не изменилось ни в ней, ни в нашем отношении к ней. Однако поздравляем Вас, Елена Анатольевна с новым статусом. Успехов Вам и удачи во всём!

НА АУКЦИОН ПРЕДЛАГАЕТСЯ

Отдел имущества, кадров и социального развития ОАО «Метрострой» предлагает вниманию выставаемый на аукцион:

Автомобиль УАЗ 31514, 1997 года выпуска, идентификационный номер (VIN)

ХТТ315140V0002392, двигатель № 417800V0104874, кузов № 0002392, № шасси – отсутствует, цвет кузова – песочный, пробег – 193 028 тыс. км.

Стартовая цена – 25000 (Двадцать пять тысяч) рублей.

Место стоянки – Управление механизации – филиал ОАО «Метрострой» (СПб., ул. Маршала Говорова, д. 39).

Заявки на участие в аукционе принимаются в течение двух недель со дня публикации в ОИКиСР ОАО «Метрострой» по адресу: 1900013, СПб, Загородный пр. дом 52а, ком. 207 и 208.

Дата проведения аукциона через один месяц после публикации данного объявления.

О месте и времени аукциона будет сообщено дополнительно.

Справки по телефонам:

ОАО «Метрострой» - 635-77-66, 635-77-39

Управление механизации - 252-47-70

13.10.2009 года

ЮБИЛЯРЫ ОКТЯБРЯ

85-летие отмечают:

ИВАНОВА Инна Васильевна, работавшая главным технологом ЗАО «Метрокон»

ШЕСТОВ Павел Константинович, бывший главный механик Управления ОАО «Метрострой»

70-летие отмечают:

ДУБИНИН Валентин Иванович, работавший горным мастером в ЗАО «Семнадцатое управление Метрострой»

ЗАМЦИНСКИЙ Гурий Петрович, экспедитор ЗАО «Семнадцатое управление Метрострой»

КАРПОВ Михаил Михайлович, трудившийся проходчиком в ЗАО «СМУ №13 Метрострой»

КОЛПАКОВ Николай Петрович, бывший проходчик ЗАО «Тоннельный отряд-3»

КУЗНЕЦОВА Галина Андреевна, работавшая фельдшером в ЗАО «Поликлиника Петербургского Метростроя»

6:0 В ЕГО ПОЛЬЗУ



Михаил Дмитриевич Глухарев. Его в Метрострое знают все. И не только потому, что он – заместитель главного диспетчера, а ещё и потому, что он метростроитель-старожил и потому, что просто очень хороший человек. Правильный, сильный, с рождения сохранивший надёжность, основательность.

Родился Михаил в российской глубинке – деревне Заболотье Коношского района Архангельской области 10 октября 1949 года. Уже в 16 лет вроде бы определился с будущей профессией: стал студентом Архангельского лесотехнического техникума. На последних курсах был направлен на производственную практику - слесарем-автоэлектриком в войсковую часть, а по окончании техникума - автослесарем в свой Коношский леспромхоз.

Казалось бы, определился 20-летний парень на всю оставшуюся жизнь, однако всё повернулось иначе. В том же 1969 году Михаила призвали в ряды Советской армии, и после служ-

бы он уже не вернулся в деревню.

Выбрал Ленинград, а в Ленинграде – Метрострой: до 1977 года работал монтажником горнопроходческого оборудования в СМУ №9 Ленметростроя. Работал хорошо, на совесть: в 1974 году Михаил Глухарев был награждён Знаком «Победитель социалистического соревнования 1973 года Министерства транспортного строительства». В том же году за успешное выполнение производственных заданий, проявленную инициативу в работе и активное участие в общественной жизни коллектива ему были вручены именные часы Министерства транспортного строительства СССР.

Работа нравилась, притягивала, хотелось знать о ней и уметь в профессии больше. И Михаил поступил на вечернее отделение ЛИИЖТа, после чего практически сразу был переведён инженером в производственно-технический отдел того же СМУ №9.

В этой должности студент-вечерник Глухарев проработал 7 лет, почти до окончания института. В 1985-м, получив диплом инженера-строителя и специальность «Мосты и тоннели», Михаил Дмитриевич перевёлся на «линию» мастером, а затем сменным инженером в СМУ №9.

В 1989 году уже 28-летний производственный опыт, приобретённый Глухаревым, дал руководству Метростроя основание доверить Михаилу Дмитриевичу очень ответственный пост диспетчера Управления. Через пять лет он был назначен заместителем главного диспетчера, и в этой должности работает по сей день. Работает так, как работал всегда, все 38 лет в Метрострое: честно, чётко и ответственно, прекрасно осознавая важность доверенного ему дела. И оставаясь всё таким же простым, доступным и искренним. С юбилеем, Михаил Дмитриевич, с 60-летием! От всей души!

УЧРЕДИТЕЛЬ:
Акционерное общество открытого типа по строительству метрополитена в Санкт-Петербурге «Метрострой»
Газета зарегистрирована региональной инспекцией по защите свободы печати и массовой информации Российской Федерации (Санкт-Петербург) 10.11.93 г.
Регистрационный номер П 0597

Редактор: Валерий ХЛОПОТОВ
Фото: Виктор ЧУМАКОВ
Вёрстка и дизайн: Максим ХЛОПОТОВ
Изготовление фотоформ и печать тиража: ЗАО «Белл»

АДРЕС РЕДАКЦИИ:
198013, Санкт-Петербург,
Загородный пр., д. 52а.
ТЕЛЕФОН: 635-77-67
Отзывы направлять по адресу редакции
Тираж 1200 экземпляров.