

## СЕГОДНЯ В НОМЕРЕ:

БЫЛА БЫ РАБОТА,  
А МЫ ЕЕ ОБЯЗАТЕЛЬНО  
ВЫПОЛНИМ

**СТР. 2-3**

ГУБЕРНАТОР ПОСМОТРЕЛ,  
КАК ИДУТ РАБОТЫ  
НА «СПОРТИВНОЙ-2»

**СТР. 4**

ДЕНЬ СТРОИТЕЛЯ-2014.  
ПЕТЕРБУРГ НАГРАЖДАЕТ  
МЕТРОСТРОИТЕЛЕЙ!

**СТР. 7-10**

АНАТОЛИЙ ПЛАУМ:  
«В ЖИЗНИ ГОЛОВЕ РУКАМИ  
НУЖНО ПОМОГАТЬ»

**СТР. 11**

## БРОНЯ КРЕПКА?

Все ремонтные работы на тоннелепроходческом комплексе S-782 направлены на то, чтобы не только полностью восстановить, но и максимально усилить режущую поверхность ротора. Ее износ оказался настолько существенным, что УМовцы были вынуждены пойти по пути тотальной замены режущих и скалывающих элементов, в том числе, резцов и резцедержателей.



Главный инженер Управления механизации – филиала ОАО «Метрострой» Сергей Юрьевич Чумаков:

– Приступив к ремонту, мы прежде всего тщательно отработали технологию и последовательность восстановительных работ. В первую очередь изготовили шаблоны и по ним на станке плазменной резки вырезали специальные пластины из сплава особой твердости. Эти мощные пластины из карбида хрома приваривались по всей поверхности ротора, подвергшейся во время проходки сильнейшим абразивным нагрузкам.

Таким образом, нам удалось в сжатые сроки восстановить уровень рабочей плоскости основного металла режущего органа. Идея и практическое воплощение такой технологии целиком и полностью принадлежит инженерам и механикам Управления механизации, она с успехом может быть использована на сложных участках проходки тоннелей большого диаметра, особенно в зонах концентрации крупногабаритных валунов. На следующем этапе ремонта в восстановленную поверхность были вварены новые резцедержатели собственного изготовления – в целом, более ста пятидесяти элементов. Эти важнейшие части необходимо установить строго в одной плоскости, в противном случае, в каменно-глинистом конгломерате ослабляется и быстро разрушается вся монолитная структура режущей поверхности ротора: один за другим выходят из строя резцы, а если вовремя не остановить проходку, за резцами «летят» резцедержатели. Собственно, это и произошло в нашем случае – такой вот «эффект домино».

Сменный механик Управления механизации – филиала ОАО «Метрострой» Евгений Чуев:

– В процессе ремонта мы выполнили замену практически всех датчиков износа, всех каналов пеногенерации, заменили уплотнитель на главном подшипнике режущего органа, усилили противоположную плоскость ротора со стороны рабочей камеры «неубиваемой броней» – листами карбида хрома. Замене подлежали также все ковши и шарошки.

Помимо восстановительных работ на режущем органе, был выполнен целый ряд дополнительных ремонтов: механики УМа перебрали все насосы первичного нагнетания с заменой подшипников, колец и кареток, практически полностью сменили щеточное уплотнение, силами наших специалистов был выполнен серьезный ремонт подающего устройства тубингов.

Главный инженер Управления механизации – филиала ОАО «Метрострой» Сергей Юрьевич Чумаков:

– Хочу особо подчеркнуть, что к такому всестороннему ремонту мы тщательно готовились и, в первую очередь, заранее (за два месяца до остановки щита!) заказали полный комплект всех заменяемых элементов режущего органа. Со стороны Метростроя это был очень правильный и своевременный ход, в противном случае, если бы мы не «подсустились», начало ремонта отодвинулось бы на неопределенный срок.

Сейчас, благодаря коллективным усилиям нашего предприятия, каждая функциональная деталь режущего органа надежно защищена от любых комбинированных нагрузок. В целом, режущий орган подвергся такому глобальному и масштабному усилению с использованием новейших и надежнейших материалов, что у меня нет ни малейших сомнений в успехе предстоящей проходки.



# БЫЛА БЫ РАБОТА, А МЫ ЕЕ

**Сергей Коновалов: «КАК МЫ ГОТОВИЛИСЬ К РЕМОНТУ ЩИТА»**

К моменту выхода ТПМК S-782 в вентиляционный ствол сотрудники производственно-технического отдела Управления механизации довольно отчетливо представляли себе картину предстоящего ремонта. Мало того, вся последовательность ремонтных работ была не только в головах, но и детально изложена на бумаге. Но, увидев масштаб разрушения собственными глазами, инженеры пришли в замешательство.



**З**аместитель начальника ПТО, ведущий инженер по подготовке ППР Сергей Александрович Коновалов:

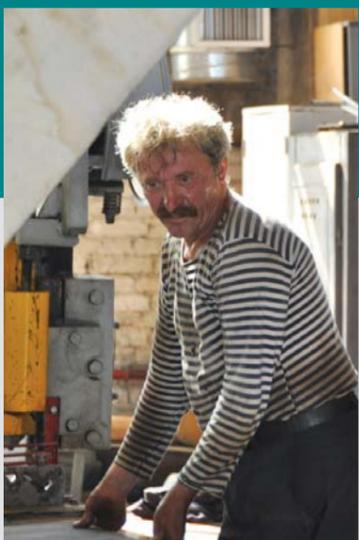
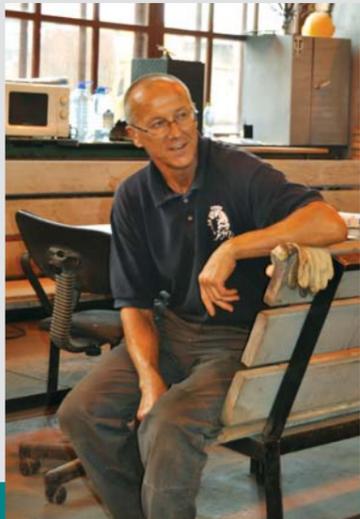
– Нашу готовность к ремонту до осмотра щита сейчас можно оценить процентов на девяносто. Конечно, реальное состояние ротора мы заранее представить себе не могли. Первое впечатление было тяжелым: нам показалось, что исправить такие масштабные повреждения невозможно. Но других вариантов просто не было: мы должны были придумать способ быстрого, но эффективного ремонта. Идей было много, но, оценив повреждения, решили попытаться восстановить плоскость ротора, приварив «внахлест» по всей его площади твердосплавные пластины карбида хрома. Это был реальный выход из положения! Работу начали с замеров изношенного металла и создания картонных шаблонов основных участков износа. Далее произвели сканирование шаблонов и вос-

создали конфигурацию формы твердосплавных пластин уже в цифровом макете. Это была большая и сложная работа, но мы справились с ней и перешли к следующему этапу: электронные модели пластин мы передали в механосборочный цех, на установку плазменной резки «Кристалл». Началось реальное изготовление «брони». Наши специалисты, операторы станка плазменной резки Алексей Минаков и Дмитрий Федоров, работу выполнили безупречно. С точностью до миллиметра готовые пластины повторяли наши чертежи. Не все получилось сразу: пришлось приноравливаться, кое-что подточить, но дело пошло, и через несколько дней сварщики УМа фактически восстановили плоскость ротора, приварив в местах наибольшего истирания пластины карбида хрома, точно вырезанные по контуру разрушения. Судя по толщине приваренных пластин, глубина истирания основного металла ротора доходила до 30 мм и более. Сейчас на усиленной поверхности режущего органа уже установлены новые резцедержатели, резцы, шарошки и многое другое.

Еще я хотел бы добавить, что за месяц до начала ремонта мы не только знали, что конкретно придется ремонтировать и на щите, и на его периферийных устройствах, но и детально

подготовились к этому. Мы заранее заказывали и приобретали все необходимые материалы и запчасти – металл, инструменты, электроды, комплекты режущих элементов, датчики износа и многое другое. Нашим механикам предстояла замена масла, фильтров, сальникового уплотнения привода ротора, изношенной ленты транспортера, изношенных барабанов привода транспортера, щеточного уплотнения в зоне установки железобетонных блоков и многого другого. Перед нами стояла задача обеспечить коллег всем необходимым, и мы эту задачу выполнили достойно.

Сегодня целый ряд режущих элементов ротора мы можем изготавливать сами, на производственной базе нашего механосборочного цеха. То, что мы создаем на бумаге или чаще в виде файлов, в цеху воплощается в конкретную деталь, устройство, функциональный узел, действующую горную машину, подъемный механизм и т.д. Например, все новые державки, которые идут по периметру ротора, изготовлены в механосборочном цехе УМа нашими мастерами, а сейчас мы работаем над технологией изготовления шарошки: готовим чертежи, попытаемся весь цикл изготовления этого элемента выполнить на своем оборудовании.



## ДОСЬЕ МЕТРОСТРОИТЕЛЯ

**З**аместитель начальника ПТО, ведущий инженер по подготовке ППР Сергей Александрович Коновалов в 2005 году закончил факультет «Горные машины и оборудование» Санкт-Петербургского Горного Университета. В 2003-2004 гг. проходил практику в Управлении механизации, будучи студентом подрабатывал слесарем на участке эксплуатации и ремонта горнопроходческого оборудования, параллельно выполнял задания отдела ПТО – рисовал чертежи. По окончании института был зачислен в ПТО «автоматом». Активно внедрял в свой отдел цифровые технологии, электронный документооборот, отбирал для работы в отделе новых талантливых и трудолюбивых сотрудников, руководил производственной практикой подающих надежды студентов. Принимал участие в инновационных технических проектах на реконструкции и строительстве станций «Волковская», «Горьковская», «Адмиралтейская» и многих других, а также на ЛАЭС-2, на второй сцене Мариинского театра, на Дамбе и т.д. Общительный, увлеченный, знающий инженер.

# ОБЯЗАТЕЛЬНО ВЫПОЛНИМ

Темирхан Абдурашович Атаев:

«НЕ ЗАТЯГИВАТЬ С «ПЕРВИЧКОЙ», ВРЕМЯ-ТО ИДЕТ...»

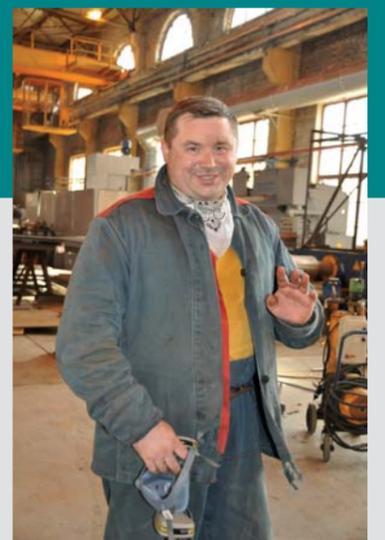
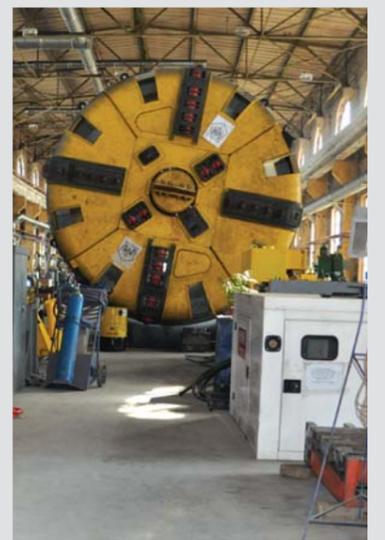
Начальник производственно-технического отдела УМа Темирхан Абдурашович Атаев:



— Наш отдел существует в Управлении механизации Ленметростроя. Ни для кого не секрет, что Метрострой и Управление механизации существует неразрывно, а скромные ребята нашего отдела, пять человек, фактически разрабатывают и детализируют весь производственный цикл любых строительных проектов Метростроя в части механизированного труда и внедрения машин и механизмов. Чертежи

Ленметрогипротранса в основном включают общестроительные работы. Мы же к их проектам разрабатываем техническую документацию в русле применения на строительном объекте соответствующей механизации и под таким углом шлифуем, сверяем, доводим до рабочего состояния, согласовываем все проектные материалы. Только после этой доработки исполнители получают готовую рабочую документацию. Сейчас, например, для Красносельско-Калининской линии формируем

предварительный заказ механизированного оборудования, проектируем горный комплекс, резервируем проходческую технику. Поэтому особо болезненно наш отдел реагирует на отсутствие согласованных проектов, утвержденной первичной документации от проектной организации. Нет первичной проектной документации — значит, мы не можем разработать комплект необходимого тоннелепроходческого оборудования, а ведь Управление механизации должно обеспечить оборудованием и механизмами все производственные участки Метростроя... Например, если передача «первички» по перспективным станциям «Беговая» и «Новокрестовская» будет серьезно затягиваться, нашему отделу будет очень непросто своевременно выдавать готовые технические решения, те самые ППР, проекты производства работ... Хорошо, что уже есть пилотные варианты документации, вот по ним мы сейчас и работаем. Какие-то предложения по техническому оснащению этих объектов уже формулируются. Работа большая, но очень интересная, и мы ее обязательно выполним.



Сергей Коновалов о «московском эксперименте» (приход московских проектировщиков вместо ЛМГТ):

«Это чья-то глобальная ошибка. У нас совершенно другие условия строительства, другая геология, другая глубина залегания строительных пластов. Наш отдел буквально сразу почувствовал на себе последствия этой ошибки. Мы в одночасье перестали получать проектную документацию. Какие-то сотрудники московского института звонили нам и спрашивали: «а что такое отсечка?». Как можно инженеру не знать, что такое отсечка при производстве стены в грунте... Наш отдел активно сотрудничает с Ленметрогипротрансом, у нас сложились хорошие рабочие отношения, мы имеем возможность в режиме диалога оперативно решать и согласовывать любые технические вопросы. Из Москвы же раз в неделю приезжал товарищ с перерисованными чертежами, с ошибками, без представлений о сути строительства...».

СМИ о нас

# ГУБЕРНАТОР ПОСМОТРЕЛ, КАК ИДУТ РАБОТЫ НА «СПОРТИВНОЙ-2»

## НА «СПОРТИВНОЙ-2» БУДУТ ГОРИЗОНТАЛЬНЫЕ ЭСКАЛАТОРЫ

Руководители города осмотрели вестибюль станции, помещение кассового зала и установленные эскалаторы. По словам гендиректора «Метростроя» Вадима Александрова, при строительстве была использована технология «стена в грунте».

На «Спортивной-2» установили четыре эскалатора. Губернатор Георгий Полтавченко заинтересовался о возможности использования аналогичного оборудования при реконструкции действующих станций. Руководители метрополитена отчитались о перспективах строительства петербургской подземки. Обсуждались этапы строительства участков Красносельско-Калининской линии, Невско-Василеостровской линии, Лахтинско-Правобережной линии, а также участка Фрунзенского радиуса.

[www.kp.ru](http://www.kp.ru)

Город сохраняет планы по закрытию станции метро «Василеостровская» после окончания строительства второго выхода со «Спортивной». Об этом журналистам сообщил врио губернатора Георгий Полтавченко.

«Спортивную-2» стоимостью 7 млрд начали строить в 2012 году. В качестве основной причины для строительства называлась необходимость скорейшей реконструкции наклонного хода «Василеостровской». Как пообещал во время сегодняшнего обхода стройплощадки глава «Метростроя» Вадим Александров, «Спортивную-2» откроют 27 мая 2015 года, ко Дню города.

[fontanka.ru](http://fontanka.ru)

## ВТОРОЙ ВЫХОД СО СТАНЦИИ МЕТРО «СПОРТИВНАЯ» ОТКРОЮТ В МАЕ 2015 ГОДА

Врио губернатора Петербурга Георгий Полтавченко и вице-губернатор Марат Оганесян

несян ознакомились с ходом строительства «Спортивной-2». Полтавченко осмотрел вестибюль станции, помещение кассового зала и установленные эскалаторы.

– Работы уникальные. Многие инженерные и технические решения не имеют аналогов в Петербурге, – отметил Георгий Полтавченко.

Как пояснил генеральный директор ОАО «Метрострой» Вадим Александров, при строительстве была использована технология «стена в грунте». Художественное оформление станции выполняется в спортивной тематике. Таким образом, будет выдержано стилевое единство с первым выходом станции «Спортивная». Как сообщил вице-губернатор Марат Оганесян, открыть станцию метростроевцы обещают не в сентябре 2015 года, как планировалось ранее, а в мае того же года, в День города. После ввода в эксплуатацию станции метро «Спортивная-2» будет закрыта на реконструкцию станция «Василеостровская».

[kurier-media.ru](http://kurier-media.ru)

## ГЕОРГИЙ ПОЛТАВЧЕНКО: ПРИМОРСКОМ РАЙОНЕ БУДУТ ПОСТРОЕНЫ ЧЕТЫРЕ НОВЫХ СТАНЦИИ МЕТРО

31 июля администрация Приморского района отчиталась об итогах социально-экономического развития в первом полугодии 2014 года. Во встрече с общественностью приняли участие временно исполняющий обязанности губернатора Санкт-Петербурга Георгий Полтавченко и председатель Законодательного Собрания Вячеслав Макаров.

«Транспортные проблемы, вопросы безопасности дорожного движения по-прежнему остаются для района крайне острыми и актуальными», – отметил в ходе встречи врио губернатора Петербурга. – Особое значение придается развитию метро. До 2020 года в городе планируется открыть 13 новых



станций метро и электродепо «Южное». В настоящее время ведется проектирование новых станций. Четыре из них должны быть построены в Приморском районе. В том числе, на Невско-Василеостровской линии: станция «Улица Савушкина» на пересечении с улицей Туристской, станция «Улица Яхтенная» на пересечении с Богатырским проспектом, станция «Зоопарк» на пересечении Планерной улицы с Шуваловским проспектом.

Также Полтавченко пояснил, что проектирование станции «Улица Савушкина» уже завершено. В этом году в рамках городской адресной инвестиционной программы начнется ее строительство. При условии своевременного финансирования в дальнейшем также планируется продолжить Фрунзенско-Приморскую линию от станции «Комендантский проспект» до будущей станции «Шуваловский проспект».

[kurier-media.ru](http://kurier-media.ru)

## ВИЦЕ-ГУБЕРНАТОР: НОВЫЕ ЛИНИИ МЕТРО ПОСТРОЯТ В СРОК

Вице-губернатор Марат Оганесян выразил уверенность в том, что сроки строительства Фрунзенского радиуса, Невско-Василеостровской и Лахтинско-Правобережной линий петербургского метрополитена не будут сорваны. «Невзирая ни на какие обстоятельства, мы должны их

сдать в срок, который обозначен в контракте. Поверьте, правительство города, профильные комитеты, проектные институты делают все возможное, чтобы это осуществить. Пока у меня сомнений нет, что сроки будут выполнены», – объявил Марат Оганесян журналистам. Недавние претензии УФАС, которое отменило несколько конкурсов на строительство линий петербургской подземки, по словам вице-губернатора, не должны стать препятствием. «Пока все складывается в пользу города», – отметил он. Напомним, ранее УФАС по Петербургу аннулировало конкурсы по подготовке площадок для строительства трех новых станций петербургского метрополитена, в том числе, и «Новокрестовской». Станция должна появиться на намывных территориях рядом со строящимся стадионом «Зенит-Арена», который примет матчи Чемпионата мира по футболу 2018 года. Смольный подал на УФАС в суд и победил. Арбитражный суд Петербурга и Ленобласти принял сторону комитета по развитию транспортной инфраструктуры в деле о подготовке территорий для строительства станций метро «Большой проспект», «Новокрестовская», «Театральная» и «Беговая» и отменил решение УФАС об аннулировании тендеров на строительство метро.

[rosbalt.ru](http://rosbalt.ru)



Метростроение

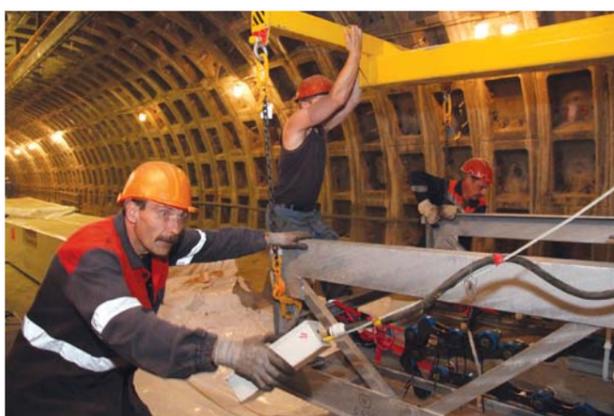
# СКОРО ПОКАТАЕМСЯ НА ТРАВОЛАТОРЕ?

Сборку траволаторов в переходном коридоре под Невой монтажники ЗАО СМУ-9 «Метрострой» начали в первой декаде августа. Такелажные работы – спуск и доставку секций четко по графику обеспечивают специалисты ЗАО «СМУ №13 Метрострой». Часть секций завозилась мотовозами к месту установки в ночное время через действующую станцию «Спортивная», другая часть в вертикальном положении и с предельной осторожностью опускалась по вентиляционному шахты 516 шахты, через специальный технологический проем. Внутри секции все навесное оборудование – например, части лестничного полотна, цепи, ступени – было тщательно закреплено, чтобы во время спуска по стволу полностью исключить падение любых отдельных деталей.



Заместитель начальника строительного участка №1 ЗАО СМУ-9 «Метрострой» Роман Сергеевич Кудряшов:

– Монтаж секций ведется в две смены – утреннюю и вечернюю. Мы должны укладываться в утвержденный график работ, поэтому ЗАО «СМУ №13 Метрострой» и ЗАО СМУ-9 «Метрострой» работают в тесной коопера-



ции. Поставка секций к переходному коридору производится такелажными бригадами ЗАО «СМУ №13 Метрострой» с помощью специальной техники – транспортной телеги, которую подтягивают по тоннелю небольшие дизельные колесные экскаваторы. Доставка секций производится просто ювелирно – качественно и без задержек, а мы, со своей стороны, должны своевременно принимать их «из рук в руки» и устанавливать в определенном порядке. Технология монтажа траволаторов отличается от сборки эскалаторов: эскалаторы монтируются преимущественно по одной «нитке», то есть последовательно, а траволаторы мы устанавливаем и монтируем единым фронтом – все три линии одновременно. Таким образом, мы постепенно продвигаемся в направлении



станции «Спортивная». Вся система имеет две траволаторные группы длиной по 114 метров, каждая из которых содержит три траволатора. Между группами небольшой пешеходный переход. Плита перекрытия переходного коридора содержит специальные железобетонные фундаменты, на которые опираются установленные секции траволаторов. Все монолитные конструкции выполнены специалистами ЗАО «СМУ №13 Метрострой» с высокой точностью, хочется поблагодарить коллег за качество и ответственное отношение к работе.

По переходному коридору в зону монтажа секция доставляется по электрифицированной тельферной балке, смонтированной специалистами ЗАО «СМУ №13 Метрострой» точно по оси свода переходного коридора. Предварительно крепление балки было испытано тестовым грузом. Крайние секции траволаторов устанавливаются на свои места с помощью специально сконструированной телеги с регулируемой по высоте опорами. На 11 августа в переходном коридоре установлено 26 траволаторных секций. График монтажа выполняется с небольшим опережением.



## ИДЕМ ПО ГРАФИКУ!

О проходке наклонных ходов станции «Проспект Славы», а также о строительстве одного из двух пешеходных переходов «Метростроителю» рассказывают руководители строительных работ.



**З**аместитель начальника участка ЗАО «Управление №10 Метростроя» Сергей Александрович Тырсин:

– На 18 августа проходчики нашего участка заканчивают монтаж 73-го постоянного кольца.

Геологическая обстановка относительно спокойная, основной массив породы – кембрийские глины. По сводовой части грунт заморожен на глубину до 3 метров. Средняя скорость проходки – 20 см за смену, на кольцо получается четыре полных рабочих смены, в сутки выполняем 2/3 цикла, это примерно 60 см. Сейчас средняя скорость проходки оказывается выше, чем в предыдущем месяце, это объясняется, в первую очередь, более благоприятными условиями проходки. Если в июле мы были вынуждены бороться с крупными прослойками песчаника, а скорость проходки падала до шести смен на цикл, то сейчас скоростные показатели зависят в основном от плеча откатки породы. С каждым кольцом длина откатки увеличивается, и это тормозит проходку: отгрузка должна производиться постоянно, в противном случае, весь забой будет завален породой. Поэтому если в начале месяца нам удавалось поставить кольцо и за три смены, то сейчас – только за четыре. Но, так или иначе, плановые двадцать колец в месяц мы монти-



мороженного грунта, это довольно тяжелый участок проходки. Ко всему прочему, попадаются крупные валуны, встречаются прослойки крепкого песчаника. Заморозка по сводовой части будет сохраняться вплоть до 104 кольца. А из лотковой части она уйдет совсем скоро, и тогда выбирать лоток будет намного проще. Несмотря на определенные технические трудности, мы укладываемся в утвержденный план работ – 17 колец в ме-

сками проектировщиками, повторная передача функций Ленметрогипротрансу – вся эта бумажная волокита, конечно, не способствует ускорению рабочего процесса.

### О ПЕШЕХОДНОМ ПЕРЕХОДЕ ПОД УЛИЦЕЙ БУХАРЕСТСКАЯ

– На следующем участке строительства пешеходного перехода непосредственно в зоне проезжей части улицы Бухарестской силами Управления механизации было сооружено шпунтовое ограждение. Это ограждение обезопасит полотно дороги от провалов грунта. УМовцами отстроена и «стена в грунте», обозначившая контур второго котлована. В этом подготовленном котловане мы уже приступили к разработке грунта. В дальнейшем здесь, как и в первом котловане, будет произведена черновая бетонная подготовка, гидроизоляция, бетонирование стен с установкой поясов раскрепления и расстрелов. Закончив монолитные работы в этой части пешеходного перехода, мы установим перекрытие и восстановим трамвайные пути, ко-



Бригада Дмитрия Смирнова (в центре) – победитель июля! (СМУ №13)

руем в обязательном порядке. Лидером июля стала бригада Дмитрия Смирнова: за месяц коллектив установил 5,34 кольца. Бригада Сергея Огурцова в упорной борьбе уступила коллегам всего несколько сантиметров – 5,28 кольца. Две другие бригады показали результаты послабее – 4,8 и 4,7 кольца.

К состоянию тоннелепроходческого оборудования пока больших претензий нет, однако мелкие проблемы периодически возникают. На тубингоукладчике изредка выходит из строя захват, 15 июня сломалась «ложка» породопогрузочной машины. Ремонтные работы выполняли специалисты Управления механизации, механик нашего управления Алексей Дерипалка отлично выполнил замену гидравлики, золотников, сборку и наладку отремонтированного механизма. Проходка во время ремонта не приостанавливалась, отгрузка породы в течение месяца велась вручную.



**Н**ачальник участка ЗАО «Управление-15 Метрострой» Евгений Геннадьевич Никитин:

– В настоящее время смонтировано 83 кольца, из них 35 постоянных. Сейчас проходка ведется в основном массиве за-

сая. На кольцо получается чуть больше пяти смен. Основной состав наших проходческих бригад сохраняется неизменным, небольшие корректировки в пределах 2-3 человек были внесены в процессе работ: бригадиры расстаются с «балластом»: проходчики отсеивают



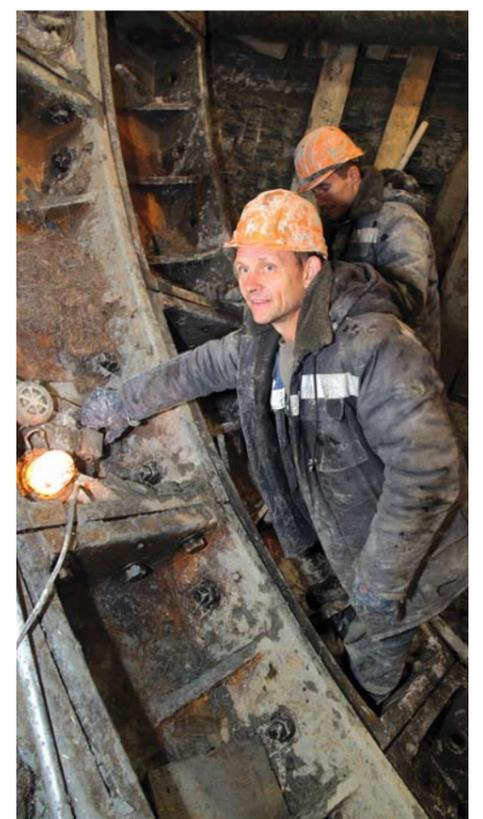
В июле лучшей была бригада проходчиков Евгения Шарова (Управление-15)



Пешеходный переход под улицей Бухарестская

бездельников и меняют на более трудоспособных работников. В июле лучшей была бригада Евгения Шарова. Молодой перспективный бригадир, способный грамотно организовать работу и повести за собой коллектив, отлично справляется с поставленной задачей.

В пределах строительной площадки полностью выполнены ограждающие конструкции пешеходного перехода. Как только этот объем работ будет выполнен, проезжая часть восстановят, а строительство перенесут на противоположную сторону Бухарестской улицы. В целом, устройство пешеходных переходов тормозится из-за отсутствия проектной документации: пертурбации с москов-



Начинаем контрольное нагнетание

торые сейчас вынесены в дорожный карман. Таким образом, трамвайное движение по Бухарестской будет восстановлено. В дальнейшем на противоположной стороне Бухарестской будет разбита новая стройплощадка, на этом этапе продолжение работ по пешеходному переходу будет вестись навстречу уже отстроенному участку перехода.

Метростроение

# «ТРЕТИЙ ТОННЕЛЬНЫЙ» БУДЕТ СТРОИТЬ ДВЕ СТАНЦИИ ОДНОВРЕМЕННО



О трудовых буднях родного коллектива рассказывает главный инженер прославленного ЗАО «Тоннельный отряд-3» Виктор Вячеславович Тишкин.

## «ПРОСПЕКТ СЛАВЫ»: ГОТОВЫ ПРИСТУПИТЬ К СТРОИТЕЛЬСТВУ СРЕДНЕГО ЗАЛА

По состоянию на первое августа нами полностью пройдена и готова к эксплуатации 624 шахта, включая рассечку, построенную в течение четырех месяцев. Производится армирование ствола, а также сооружение горного комплекса на шахтной поверхности. Наша главная задача – перевод транспортировки строительных грузов с шахты № 622 на шахту № 624. Но для этого необходимо выполнить еще достаточно большой объем подземных работ. В настоящий момент со стороны ранее пройденного пилот-тоннеля готов руддвор №2. Напомним, что из пилот-тоннеля мы сделали врезку, построили подходной вентиляционный тоннель, вышли на границу околоствольного двора и построили руддвор №2. Через ствол была сооружена верхняя монолитная часть рассечки, под нее мы подвели 12 колец сборной обделки диаметром 8,5 метров. Теперь нам необходимо пройти руддвор №1, который расположен за рассечкой. В отличие от руддвора №2, его горизонтальный диаметр расположен ниже: идея заключается в том, чтобы нижнюю часть этого руддвора использовать в качестве водосборника. Обычно водосборник (зумпф) оборудуется непосредственно под стволем. В водосборники собирается не только вода из ствола, но и откачивается грязная вода из тоннелей, поэтому небольшой по размеру зумпф быстро заливается и, как следствие, часто возникает необходимость его очистки. На период ручной очистки зумпфа приходится останавливать работу шахтного подъема. Это неудобно и непродуктивно. Мною было предложено другое техническое решение:

запроектировать водосборник в нижней части руддвора. Для этой цели руддвор №1 понижен на 1,5 метра. На техническом совещании в Ленметрогипротрансе такой вариант водосборника был одобрен и внесен в рабочий проект.

С 1 августа горнопроходческие бригады ЗАО «Тоннельный отряд-3» приступили к сооружению пониженного руддвора №1. Собрано первое прорезное кольцо, ведется разработка грунта под второе. Длина руддвора составляет 20 колец диаметром 7,9 м. Проходка руддвора №1 должна быть закончена в сентябре.

В июле мы закончили проходку камеры блока служебных помещений и станционного санузда между нижним вентузлом и наклонным ходом №2. Практически завершено строительство основных конструкций натяжной камеры №2, к которой по наклонному ходу должны подойти проходчики ЗАО «Управление-15 Метрострой». На участке сопряжения натяжной камеры со средним станционным тоннелем завершается устройство водосборников местной водоотливной установки. Также в натяжной камере подготовлена эстакада и смонтирован тубингоукладчик. Ждем документации по среднему залу – готовы начинать его строительство. На первом этапе будет пройден начальный (20-25 колец) участок тоннеля, затем этот тубингоукладчик будет демонтирован, вместо него собран большой укладчик КП-21, и начнется основная проходка. Общая длина среднего зала составит 110,2 метра, или 145 колец. Геологическая обстановка на проходке ожидается непростая: в кембрийской глине на этом участке много мощных прослоек крепкого песчаника. Станция «Прспект Славы» – первая в России станция пилонного типа с увеличенным диаметром среднего

зала из железобетонной обделки. В Москве такие станции строятся только из чугуна. И это намного дороже. Если не будет проблем с поставкой специальных металлических тубингов для сооружения проемов между тоннелями, а геология не подкинет новых сюрпризов, мы пройдем средний зал к июню 2015 года. Но какова будет реальная скорость проходки, конечно, пока сказать не могу.

## Главный инженер ЗАО «Тоннельный отряд-3» В.В. Тишкин о «московском эксперименте» (приход московских проектировщиков вместо ЛМГТ):

– Коней на переправе не меняют. К чему приводит такая смена, все почувствовали на себе. В первую очередь, к недопустимым задержкам сроков выдачи рабочей документации. И, как следствие, к невозможности организовать ритмичную, стабильную работу. Всегда проще и продуктивнее работать со специалистами, имеющими богатый практический опыт проектирования в конкретных горных условиях. У Метростроя с Ленметрогипротрансом наработанный десятилетиями рабочий тандем. Так зачем изобретать велосипед?

## ВЫШЛИ НА УЛИЦУ САВУШКИНА

К чемпионату мира по футболу 2018 года принято решение построить первые две из четырех запланированных станций Невско-Василеостровской линии на севере Приморского района – «Беговую» и «Новокрестовскую». Между будущими станциями «Беговая» (южнее пересечения улиц Савушкина и Туристской) и «Туристская» (севернее пересечения улиц Оптиков и Туристской) наши коллеги из ЗАО «Управление-15 Метрострой» уже вышли на строительную площадку для подготовки стартового котлована. Отсюда начнется строительство двухпутного тоннеля, который соединит «Новокрестовскую» и «Беговую» (рабочее название «Улица Савушкина»). Стартовый котлован будет построен по образцу и подобию котлована у станции «Южная». Технология строительства этого участка отчасти напоминает строящийся участок двухпутного тоннеля со станциями «Южная», «Дунайский проспект» и «Прспект Славы» Фрунзенско-Приморской линии. Наблюдается такой же постепенный переход от станций мелкого заложения на севере Приморского района к глубокому типу станции «Приморская». Нашему Тоннельному отряду поручено сооружение станционного комплекса станции «Беговая» («Улица Савушкина»). С определенной натяжкой, ее можно назвать станцией мелкого заложения. В целом, строительство станции «Беговая», возможно, будет происходить по аналогии со строительством станции открытого типа «Дунайский проспект». Но проекта я еще не видел. В рамках выигранного Метростроем контракта нам сейчас необходимо выполнить лишь подготовку территории строительной площадки: поставить забор, по периметру площадки оборудовать поверхностный дренаж и отстойники для воды, смонтировать автомайки, но главное – выполнить строительные работы по сооружению ограждающего контура: форшахту стены в грунте. Сроки предельно сжатые – 16 недель (декабрь 2014 года). Дело в том, что подго-



товка этой конкретной территории связана с определенными сложностями технического и административного характера. Площадка буквально напичкана действующими подземными коммуникациями. Перекладку подземных высоковольтных электрокабелей должны выполнять специалисты другой организации – компании «Петрострой». Наш отряд не может начать строительство отстойников и форшахты до перекладки высоковольтного кабеля со строительной площадки. Для освоения этой площадки необходимо также разрешение Комитета по транспорту на долгосрочное перекрытие движения по ул. Туристская. Добавлю, что по данной строительной площадке проходит высоконапорный водопровод диаметром 325 мм, а также водопровод диаметром 529 мм, который питает водой прилегающие жилые дома. Там же, по территории площадки, непосредственно под трассой форшахты, проходит общесплавная действующая канализация – железобетонная труба диаметром 800 мм. Не выполнив перекладку всех этих коммуникаций, обеспечить подготовку строительной площадки не представляется возможным. Поэтому реальные сроки подготовки площадки очень сильно зависят от своевременного освобождения территории от действующих подземных коммуникаций.

В августе 2014 года главный инженер ЗАО «Тоннельный отряд-3» Виктор Вячеславович Тишкин отметил прекрасный юбилей – 25 лет работы в ТО-3! Мы благодарим Виктора Вячеславовича за подробный рассказ о трудовых буднях родного предприятия и от всего дружного коллектива питерского Метростроя поздравляем юбиляра с замечательной датой. Желаем здоровья, благополучия, семейного счастья и новых производственных побед!



## Метромир

САЛТОВСКОЙ ЛИНИИ ХАРЬКОВСКОГО МЕТРО – 30 ЛЕТ



«Синяя» ветка была пущена в эксплуатацию 11 августа 1984 года. Изначально на Салтовской линии метро было 5 станций: «Исторический музей», «Дзержинская» (ныне «Университет»), «Пушкинская», «Киевская» и «Барабашова» (сейчас «Академика Барабашова»). 24 октября 1986 года Салтовская линия была продлена до станции «Героев труда». В будущем планируется продолжить участок линии от «Исторического музея» до станции «Площадь Урицкого», а также продлить ветку в направлении Северной Салтовки: от станции «Героев труда» до станции «Дружбы Народов».

## FILDER TUNNEL – НОВЫЙ ЭТАП РАЗВИТИЯ ТОННЕЛЕСТРОЕНИЯ В ГЕРМАНИИ

Начало строительства очередного подземного тоннеля «Filder» было торжественно отмечено в политических и деловых кругах Германии. Этот современный проект, без преувеличения, можно назвать техническим шедевром, подчеркнул генеральный директор Deutsche Bahn AG Рюдигер Грубе. Для осуществления проходческих работ компанией Herrenknecht AG был сконструирован современный многофункциональный тоннелепроходческий комплекс. Диаметр машины составляет 10,82 м. В верхней части тоннеля ТМПК работает в закрытом режиме винтового конвейера, в нижней – в открытом режиме ленточного конвейера. Это позволяет одновременно осуществлять разработку различных слоев породы: песчаника, мергеля, глины, известняка и т.д. В центральной части тоннеля механизированный комплекс использоваться не будет: это скальная зона, в которой порода будет разрабатываться взрывным методом, а затем удаляться из тоннеля с помощью экскаваторов.



День строителя-2014

# ДЕНЬ СТРОИТЕЛЯ-2014

 2014  
**День строителя**  
 Всероссийский профессиональный праздник

## КОНЦЕРТ В ЛЕДОВОМ

Вечером 7 августа в Ледовом дворце состоялся праздничный концерт, посвященный Дню строителя. В качестве почетных гостей на концерт в Ледовый дворец были приглашены врио губернатора Санкт-Петербурга Георгий Полтавченко, представители правительства города, Российского Союза строителей, профильных общественных структур, заслуженные строители.

Со сцены Ледового дворца строителей Санкт-Петербурга поздравили рок-хор Виктора Дробыша – финалисты популярного проекта «Битва хоров», Денис Майданов, Игорь Корнелюк, Василий Герелло, Методие Бужор, Максим Леонидов, Олег Газманов, группа «Мираж».



## ПУШКА НАРЫШКИНА БАСТИОНА ВЫСТРЕЛИЛА В ЧЕСТЬ ДНЯ СТРОИТЕЛЯ

7 августа в честь профессионального праздника строителей свой полуденный выстрел произвела пушка Нарышкина бастиона Петропавловской крепости. В церемонии приняли участие представители ССОО, Комитета по строительству, а также молодые строители Санкт-Петербурга, которым и доверили произвести выстрел из исторического орудия. Среди молодых строителей была и представительница Колледжа Метростроя, победительница конкурса «Лучший каменщик-2014» Татьяна Дунько.



## СТРОИМ ЗДОРОВО!

9 августа празднование Дня строителя-2014 продолжилось велопробегом и заездом на роликовых коньках под лозунгом «Строим здорово!». В мероприятии приняли участие работники ведущих строительных организаций Санкт-Петербурга, также к велосипедистам присоединился председатель Комитета по строительству Михаил Демиденко, а вел за собой колонну строителей-спортсменов на автомобиле вице-президент Российского Союза строителей, исполнительный директор Союза строительных объединений и организаций Олег Бритов. Маршрут спортивной делегации строителей пролегал от аллеи Смольного, далее – по Смольной набережной, набережной Робеспьера, набережной Кутузова, Дворцовой набережной, Суворовской площади и Миллионной улице. На Дворцовой площади участники велопробега соединились с мотопарадом Harley Davidson и далее до конца маршрута на площади Островского. Автомобильное движение по всему пути пробега было ограничено.

В велопробеге приняли участие и представительницы ОАО «Метрострой» Анжела Шабатура и Ирина Сидорина.



**Награждение**

# ПЕТЕРБУРГ НАГРАЖДАЕТ МЕТРОСТРОИТЕЛЕЙ!

Ежегодно в канун профессионального праздника Дня строителя лучших работников строительного комплекса награждают за успехи и трудовые достижения. И конечно же, среди лучших строителей всегда много метростроевцев, вложивших все свои знания, опыт и душу в строительство метрополитена в Санкт-Петербурге.  
**ПОЗДРАВЛЯЕМ!**

**5** августа в зале Фонда имущества в состоялась церемония награждения лучших сотрудников строительной отрасли Санкт-Петербурга, приуроченная к празднованию Дня строителя. Благодарности и дипломы вручали строителям председатель Комитета по строительству Михаил Демиденко и вице-президент Российского Союза строителей, исполнительный директор Союза строительных объединений и организаций Олег Бритов.

«В Петербурге более 200 тысяч строителей, – отметил Михаил Демиденко, – и традиция празднования профессионального праздника Дня строителя должна развиваться и поддерживаться. Низкий поклон за ваш труд, строители!».

Среди награжденных были и представители Метростроя.

**БЛАГОДАРНОСТЬ ВИЦЕ-ГУБЕРНАТОРА ОБЪЯВЛЕНА:**

**Дмитрию Сергеевичу Никулину**, руководителю ОП «Управление по реализации проекта ЛАЭС-2» Управления механизации – филиала ОАО «Метрострой»

**Татьяне Ивановне Кузьмичевой**, главному бухгалтеру ЗАО «СМУ-11 Метрострой»

**Вячеславу Николаевичу Пузикову**, электросварщику ручной сварки ЗАО «Метробетон»

**Любови Алексеевне Лукашенко**, секретарю офиса ЗАО «Метробетон»

**Николаю Павловичу Никоновичу**, арматурщику ЗАО «Метробетон»



*Дмитрий Сергеевич Никулин окончил Санкт-Петербургский Государственный политехнический университет по специальности «Подъемно-транспортные, строительные, дорожные машины и оборудование» и получил квалификацию инженера-механика. В 2007 году был принят на должность механика участка эксплуатации передвижных компрессоров и средств малой механизации Управления механизации – филиала ОАО «Метрострой». С первых дней работы Никулин Дмитрий Сергеевич зарекомендовал себя ответственным, исполнительным и трудолюбивым специалистом. За проявленные успехи был командирован на ЛАЭС-2, где показал свои высокие организаторские способности и в мае 2014 года был назначен руководителем ОП ЛАЭС-2.*

*Дмитрий Сергеевич Никулин пользуется заслуженным авторитетом и уважением в коллективе метростроителей. За проявленные успехи награждался Почетной грамотой ОАО «Метрострой».*

**ПРАВИТЕЛЬСТВО САНКТ-ПЕТЕРБУРГА  
КОМИТЕТ ПО СТРОИТЕЛЬСТВУ**

Приказ №249 от 23.07.2014 г.

**О поощрении**

**ПРИКАЗЫВАЮ:**

Объявить **Благодарность Комитета по строительству:**

Иванову Александру Вячеславовичу, заместителю главного инженера ЗАО «Метрокон»

Мезенцевой Татьяне Владимировне, ведущему конструктору ЗАО «Метрокон»

*Председатель Комитета*

*М.В. Демиденко*



*Свою трудовую деятельность Александр Вячеславович Иванов начал в 1976 года на Кузнечно-Механическом заводе Ленметростроя, затем после окончания ЛИИЖТ с 1982 года работал в Ленметрополитене в проектно-конструкторском бюро.*

*С 2004 по 2013 год избран генеральным директором ЗАО «Метрокон». За время работы под руководством А.В. Иванова была разработана проектная и технологическая документация, а также более 10 проектов машин и механизмов для строительства метрополитена.*

*А.В. Иванов является членом Совета саморегулируемой организации «Объединение проектировщиков подземных сооружений, промышленных и гражданских объектов», членом Тоннельной Ассоциации России.*

*За большой личный вклад А.В. Иванов награжден Почетной грамотой ОАО «Метрострой», Грамотой СРО «Объединение подземных строителей и проектировщиков», Почетной грамотой Совета национального объединения проектировщиков, Грамотой Союза строительных объединений и организаций, присвоено звание «Ветеран Метростроя».*

*После окончания ЛИИЖТа Татьяна Владимировна Мезенцева работала в территориальном отделе СКТБ Главтоннельметростроя, в 1994 г. перешла работать в ПКБ «Спецтоннельстрой» ведущим конструктором, а с 2004 года в ЗАО «Метрокон». При ее непосредственном участии в ЗАО «Метрокон» была разработана проектная и технологическая документация для строительства станций Санкт-Петербургского метрополитена «Обводный канал», «Спасская», «Международная», «Бухарестская».*

*В ЗАО «Метрокон» за высокие показатели и добросовестный труд была объявлена благодарность, награждена Почетной грамотой ОАО «Метрострой», Почетной грамотой Союза строительных объединений и организаций.*



*Светлана Георгиевна Дружининская начала трудиться в системе Метростроя с 1996 года в ЗАО «Управление №13 Метрострой». С 2003 года перешла в ЗАО «Управление-20 Метрострой», где работает заместителем генерального директора по персоналу и управлению имуществом.*

*За высокие показатели в работе и активное участие в жизни коллектива Светлане Георгиевне неоднократно объявлялись благодарности. В 2006 году она была награждена медалью «В память 300-летия Санкт-Петербурга».*



**ПРАВИТЕЛЬСТВО САНКТ-ПЕТЕРБУРГА  
КОМИТЕТ ПО СТРОИТЕЛЬСТВУ**

Приказ № 246 от 23.07.2014 г.

**О поощрении**

*За высокие профессиональные успехи, значительный вклад в развитие строительной отрасли Санкт-Петербурга и в связи с профессиональным праздником – Днем строителя*

**ПРИКАЗЫВАЮ:**

Объявить **Благодарность Комитета по строительству:**

Дружининской Светлане Георгиевне, заместителю генерального директора по персоналу и управлению имуществом – начальнику отдела кадров ЗАО «Строительно-монтажное Управление №20 Метрострой»

Казначееву Александру Ивановичу, районному инженеру производственно-распорядительного отдела ОАО «Метрострой»

Узикову Сергею Ивановичу, водителю автомобиля отдела эксплуатации и коммерческой работы ЗАО «АТП Метростроя»

Часову Андрею Владимировичу, заведующему складом УПТК – филиала ОАО «Метрострой»

Шахову Андрею Леонидовичу, заместителю генерального директора по производству ЗАО «Управление-15 Метрострой»

Щедрина Владимиру Николаевичу, заместителю руководителя проекта ЗАО «Тоннельный отряд-3»

*Председатель Комитета*

*М.В. Демиденко*



*Владимир Николаевич Щедрин окончил Ленинградский горный институт им. Плеханова по специальности «строительство подземных сооружений и шахт». В ЗАО «Тоннельный отряд-3» работает с 2008 года в должности заместителя руководителя проекта ОП ЛАЭС-2. Организует и принимает участие в разработке проектов производства работ, участвует во внедрении новой технологии производства работ и применении новых технических разработок, которые способствуют сокращению сроков строительства и повышают производительность труда.*



*Андрей Владимирович Часов начал свою трудовую деятельность менеджером отдела реализации металлопроката в УПТК – филиале ОАО «Метрострой» с 2008 года. С 2009 года занимает должность заведующего складом. Окончил Ульяновский Сельскохозяйственный институт. За время работы награждался Почетной грамотой ОАО «Метрострой».*

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

Распоряжение №158-р от 17.07.2014 г.

**О поощрении**

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

Александрову Николаю Вадимовичу, заместителю генерального директора по экономике и финансам ОАО «Метрострой»

Андрееву Сергею Сергеевичу, электрослесарю на проходке ЗАО «СМУ-11 Метрострой»

Андрееву Геннадии Дмитриевичу, заместителю генерального директора ЗАО «СМУ №13 Метрострой»

Бородину Андрею Владимировичу, заместителю начальника участка ЗАО «Тоннельный отряд-3»

Ветрову Сергею Николаевичу, электрослесарю-монтажнику ПППО Управления механизации – филиала ОАО «Метрострой»

Гаврилову Сергею Семеновичу, проходчику ЗАО «Метроподземстрой»

Зерщикову Сергею Александровичу, главному энергетика ЗАО «Управление №10 Метростроя»

Климкину Валерию Анатольевичу, бригадиру проходчиков ЗАО «Тоннельный отряд-3»

Клюшкину Михаилу Владимировичу, электрослесарю-монтажнику ПППО Управления механизации – филиала ОАО «Метрострой»

Кузнецову Владимиру Николаевичу, начальнику участка ЗАО СМУ-9 «Метрострой»

Нечухину Денису Александровичу, горнорабочему ЗАО «Семнадцатое управление «Метрострой»

Смирнову Алексею Михайловичу, изолировщику ЗАО «Гражданстрой-12»

Филиппову Игорю Ивановичу, сменному механику Управления механизации – филиала ОАО «Метрострой»

Шаброву Сергею Анатольевичу, горному мастеру ЗАО «Семнадцатое управление «Метрострой»

Шарову Евгению Николаевичу, проходчику ЗАО «Управление-15 Метрострой»

*И.о. председателя Комитета*

*А.В. Мишанов*

## Награждение

## СОЮЗ СТРОИТЕЛЬНЫХ ОБЪЕДИНЕНИЙ И ОРГАНИЗАЦИЙ

Приказ № 09-н от 02.07.2014 г.

## О поощрении

За добросовестный труд, значимый вклад в развитие строительного комплекса Санкт-Петербурга и в связи с профессиональным праздником – Днем строителя

## ПРИКАЗЫВАЮ:

Наградить Почетной грамотой Союза строительных объединений и организаций:

Линчевского Сергея Николаевича, маркшейдера участка ЗАО «Тоннельный отряд-3»

Ветлова Владимира Аркадьевича, проходчика ЗАО «Тоннельный отряд-3»

Чижикова Александра Яковлевича, бригадира изолировщиков ЗАО «Тоннельный отряд-3»

Сабурова Олега Геннадьевича, главного маркшейдера ЗАО «Метроподземстрой»

Новикова Алексея Викторовича, электрослесаря-монтажника ПГПО ЗАО «Метроподземстрой»

Яковлева Игоря Олеговича, заместителя генерального директора по подготовке производства ЗАО «Управление №10 Метростроя»

Виноградова Александра Геннадьевича, главного энергетика ЗАО «СМУ-19 Метрострой»

Дружаева Николая Николаевича, арматурщика ЗАО «СМУ-19 Метрострой»

Минаева Андрея Николаевича, механика участка ЗАО «СМУ-19 Метрострой»

Горячева Андрея Николаевича, распределителя работ ЗАО «Управление-20 Метрострой»

Прокопчика Владимира Васильевича, электросварщика ручной сварки 5 разряда ЗАО «Управление-20 Метрострой»

Бажина Дениса Юрьевича, горного мастера участка ЗАО «СМУ №13 Метрострой»

Большакова Владимира Николаевича, электрослесаря-монтажника ПГПО 5 разряда ЗАО «Гражданстрой-12»

Камальдинова Рената Ривхатовича, маркшейдера участка ЗАО «ГМС»

Курова Андрея Николаевича, кузнеца ручнойковки 5 разряда ЗАО «СМУ-11 Метрострой»

Киселева Вадима Александровича, сменного маркшейдера ЗАО «СМУ-11 Метрострой»

Майорова Виктора Николаевича, водителя 1 класса ЗАО «СМУ-11 Метрострой»

Трофимова Геннадия Сергеевича, термиста ЗАО «Литейно-механический завод Метростроя»

Зайцева Александра Николаевича, водителя автомобиля ЗАО «АТП Метростроя»

Мосиевского Ростислава Васильевича, водителя автомобиля ЗАО «АТП Метростроя»

Маскалика Виктора Сергеевича, начальника участка ЗАО «Управление-15 Метрострой»

Соловяна Игоря Сергеевича, проходчика 4 разряда ЗАО «Управление-15 Метрострой»

Савинову Нину Сергеевну, инженера 1 категории ЗАО СМУ-9 «Метрострой»

Хазова Николая Владимировича, машиниста буровой установки ЗАО СМУ-9 «Метрострой»

Сергеева Алексея Игоревича, начальника участка ЗАО «Семнадцатое управление «Метрострой»

Хайрединову Елену Ивановну, главного бухгалтера ЗАО «Семнадцатое управление «Метрострой»

Борзенкова Алексея Александровича, машиниста буровой установки Управления механизации – филиала ОАО «Метрострой»

Воротынцева Николая Афанасьевича, водителя автомобиля Управления механизации – филиала ОАО «Метрострой»

Герасимову Викторю Валерьевну, менеджера отдела комплектации металлопроката УПТК – филиала ОАО «Метрострой»

Гмызина Дмитрия Геннадьевича, районного инженера производственно-распорядительного отдела ОАО «Метрострой»

Коренькова Андрея Александровича, сменного механика участка монтажа подземных горнопроходческих машин и механизмов Управления механизации – филиала ОАО «Метрострой»

Слесареву Валентину Витальевну, старшего диспетчера Управления механизации – филиала ОАО «Метрострой»

Сазанович Ирину Владимировну, начальника отдела стройматериалов УПТК – филиала ОАО «Метрострой»

Фисенко Дмитрия Владимировича, электромонтера по ремонту и обслуживанию электрооборудования участка эксплуатации передвижных компрессоров и средств малой механизации

Управления механизации – филиала ОАО «Метрострой»

Исполнительный директор

О.А. Бритов

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

Приказ № 500-к от 17.07.2014 г.

## По личному составу:

10 августа 2014 года – День строителя.

Метростроитель – это не просто профессия. Это – призвание. Коллектив Метростроя всегда был, есть и будет одной большой сплоченной командой, которая работает на благо своего любимого города. Оглядываясь назад, можно увидеть, что история нашей организации – это история преодолений. Благодаря мужеству и стойкости наших предков, и благодаря вам, дорогие друзья, мы справлялись со всем, что преподносила нам судьба. Убежден, что традиции, заложенные в Метрострой со дня основания, наш бесценный опыт и знания и впредь будут приносить только положительные результаты, и наш коллектив будет по-прежнему востребован и успешен.

Поздравляю вас с праздником и желаю всем крепкого здоровья, благополучия и больших производственных успехов!

За добросовестный труд, профессиональное мастерство и в связи с праздником Днем строителя

## ПРИКАЗЫВАЮ:

1. Наградить Почетной грамотой ОАО «Метрострой»:

## По ЗАО СМУ-9 «Метрострой»

1. Журичева Виталия Александровича

– электрогазосварщика

2. Колко Дмитрия Валерьевича

– электросварщика ручной сварки

3. Попова Дмитрия Станиславовича

– электрослесаря-монтажника ПГПО

4. Принцева Дмитрия Александровича

– электрослесаря-монтажника ПГПО

5. Шаплыгина Валентина Анатольевна

– электрослесаря-монтажника ПГПО

## По ЗАО «Управление № 10 Метростроя»

1. Калегину Марию Николаевну

– мастера отдела снабжения

2. Коротких Анатолия Ивановича

– электрослесаря-монтажника ПГПО

3. Мойсеева Вячеслава Владимировича

– электрогазосварщика

4. Новикова Евгения Николаевича

– заместителя начальника участка

5. Попова Константина Алексеевича

– изолировщика

6. Попова Сергея Александровича

– горнорабочего

7. Селедец Александра Зиновьевича

– горного мастера

8. Соколову Веру Петровну

– машиниста подъемных машин

9. Тершонкову Яну Сергеевну

– инженера 1 кат. сметно-догов. отдела

10. Форсилова Александра Владиславовича

– проходчика

## По ЗАО «СМУ-11 Метрострой»

1. Андриенко Олега Валентиновича

– проходчика

2. Григорьева Василия Ивановича

– электрослесаря-монтажника ПГПО

3. Еременко Евгения Владимировича

– проходчика

4. Заозеру Валентину Николаевну

– распределителя работ

5. Лиханову Валентину Андреевну

– распределителя работ

6. Минайлова Евгения Юрьевича

– горного мастера

7. Мальцеву Любовь Викторовну

– инспектора отдела кадров

8. Пантелеева Владимира Евгеньевича

– проходчика

9. Суходолова Вячеслава Александровича

– горного мастера

10. Холода Виктора Анатольевича

## По ЗАО «СМУ № 13 Метрострой»

1. Гырдымова Сергея Анатольевича

– водителя автомобиля

2. Есенову Ольгу Владимировну

– машиниста подъемных машин

3. Ефремова Бориса Борисовича

– проходчика

4. Ивлева Евгения Трофимовича

– электрогазосварщика

5. Кобынина Анатолия Михайловича

– электрогазосварщика

6. Коровина Владимира Викторовича

– проходчика

7. Планидкина Сергея Ивановича

– электрогазосварщика

8. Рабаданову Анжелику Николаевну

– машиниста подъемных машин

9. Рохманова Владимира Ивановича

– электрослесаря-монтажника ПГПО

10. Яблочкину Елену Константиновну

– бухгалтера

## По ЗАО «Управление – 15 Метрострой»

1. Безногих Виктора Михайловича

– специалиста ПТО

2. Жукова Дмитрия Владимировича

– электрослесаря на проходке

3. Изотова Юрия Васильевича

– арматурщика

4. Кузнецова Геннадия Дмитриевича

– проходчика

5. Сунко Ирину Ивановну

– начальника отдела кадров

6. Уксузова Юрия Юрьевича

– заместителя начальника участка

7. Урунова Шермухаммада Набиевича

– проходчика

8. Филипова Сергея Васильевича

– электрослесаря на проходке

9. Шевчука Александра Анатольевича

– проходчика

10. Шеховцова Ивана Васильевича

– электрослесаря

## По ЗАО «Семнадцатое управление Метрострой»

1. Аристова Михаила Сергеевича

– электрослесаря-монтажника ПГПО

2. Васильева Михаила Юрьевича

– проходчика

3. Вишнякову Викторю Георгиевну

– сменного маркшейдера

4. Галимьянова Ильдара Фазыльевича

– проходчика

5. Кротова Вадима Витальевича

– сменного маркшейдера

6. Мазурину Светлану Петровну

– курьера

7. Наукина Владимира Ивановича

– электрослесаря-монтажника ПГПО

8. Пешкова Артема Сергеевича

– электрослесаря-монтажника ПГПО

9. Пешкова Сергея Ивановича

– слесаря строительного

10. Таболова Тимура Аланбековича

– проходчика

## По ЗАО «СМУ-19 Метрострой»

1. Канахина Анатолия Павловича

– монтажника стальных и ж.б. конструкций

2. Рыжих Алексея Сергеевича

– мастера

3. Терехова Виктора Владимировича

– подсобного рабочего

4. Шершукова Алексея Михайловича

– электросварщика ручной сварки

5. Чепижак Николая Валентиновича

– арматурщика

## По ЗАО «Управление-20 Метрострой»

1. Езерского Павла Федоровича

– каменщика

2. Коробань Светлану Ивановну

– облицовщика-плиточника



В.Н. Александров вручает О.А. Кахтанюк Грамоту ОАО «Метрострой»



В.Н. Провоторов



Н.С. Карелина



А.Л.Лазорко



Награждение Д.Г. Гмызина

**Награждение**



**НАГРАЖДЕНИЕ В УПРАВЛЕНИИ ОАО «МЕТРОСТРОЙ»**

Нижний ряд (слева направо): В.Н. Провоторов, А.В. Донорский, В.Н. Александров, О.А. Каштанюк, К.Ю. Панфилов; верхний ряд (слева направо): А.Л. Лазорко, Д.Г. Гмызин, Ю.В. Челноков, Г.Н. Селютин, А.И. Казначеев, А.А. Кривоусов

- 3. Коротай Ольгу Геннадьевну – машиниста по стирке и рем. спец.одежды
- 4. Степанову Елену Дмитриевну – маляра
- 5. Титова Яна Вадимовича – зам.главного инженера по производству
- По ЗАО «Тоннельный отряд-3»**
- 1. Белова Юрия Владимировича – бригадира проходчиков
- 2. Кечина Владимира Ивановича – электросварщика ручной сварки
- 3. Мельникова Евгения Александровича – зам. главного инженера по ПБ и ОТ
- 4. Натунча Александра Владиславовича – проходчика
- 5. Павлову Елену Викторовну – бухгалтера
- 6. Портнихина Юрия Владимировича – изолировщика
- 7. Саржана Владимира Юрьевича – горного мастера
- 8. Смирнова Антона Евгеньевича – бетонщика
- 9. Тубасова Владимира Юрьевича – электрогазосварщика
- 10. Чернышова Дмитрия Борисовича – проходчика
- По ЗАО «Литейно-механический завод Метростроя»**
- 1. Николаева Станислава Юрьевича – формовщика
- 2. Плишкина Дмитрия Сергеевича – слесаря-сборщика
- 3. Шкворова Михаила Александровича – начальника ПТО
- По ЗАО «Автотранспортное предприятие Метростроя»**
- 1. Емельянова Николая Алексеевича – водителя автомобиля
- 2. Игошева Владимира Ивановича – водителя автомобиля
- 3. Клещева Кирилла Васильевича – смазчика
- 4. Сахарова Василия Олеговича – водителя автомобиля
- 5. Шелкунова Геннадия Ивановича – водителя автомобиля
- По ЗАО «Метроподземстрой»**
- 1. Горпинченко Ивана Сергеевича – арматурщика
- 2. Запорожцева Андрея Владимировича – проходчика
- 3. Ионова Дениса Васильевича – главного инженера
- 4. Кичигина Сергея Геннадьевича – проходчика
- 5. Ревва Алексея Николаевича – зам. гл. инженера по производству

**По Управлению механизации – филиалу ОАО «Метрострой»**

- 1. Аитова Марата Шамиловича – слесаря механосборочных работ
- 2. Борисова Василия Геннадьевича – ведущего юриконсультанта
- 3. Ефимову Эмму Валентиновну – секретаря директора
- 4. Зибарева Александра Анатольевича – электрослесаря-монтажника ПГПО
- 5. Кузьмину Веру Владимировну – нормировщика
- 6. Курагина Эдуарда Васильевича – лектрогазосварщика
- 7. Любинского Станислава Станиславовича – начальника участка
- 8. Павлюка Игоря Михайловича – механика участка
- 9. Петрова Сергея Анатольевича – заместителя главного энергетика
- 10. Прудникова Сергея Ивановича – электрогазосварщика
- 11. Ратушного Вячеслава Владимировича – фрезеровщика

**По УПТК – филиалу ОАО «Метрострой»**

- 1. Аганова Алексея Александровича – эл.слесаря дежурного по рем. оборуд.
- 2. Григорьева Сергея Николаевича – стропальщика
- 3. Соловьева Александра Александровича – водителя автомобиля

**По РЭУ – филиалу ОАО «Метрострой»**

- 1. Бойко Вячеслава Андреевича – слесаря-сантехника
- 2. Рябова Максима Сергеевича – электросварщика

**По ЗАО «Метромаш»**

- 1. Галкина Михаила Евгеньевича – слесаря по сборке металлоконстр.
- 2. Нахаева Александра Владимировича – электрослесаря-монтажника ПГПО
- 3. Самойленко Игоря Борисовича – электрослесаря-монтажника ПГПО
- 4. Сташинова Андрея Николаевича – слесаря по сборке металлоконстр.
- 5. Фархутдинова Сергея Фаляхутдиновича – монтажника по монт.ст. и ж/б констр.

**По Управлению ОАО «Метрострой»**

- 1. Донорского Анатолия Владимировича – технического руководителя Проекта ОП «Управление по реализации проекта ЛАЭС-2»
- 2. Карелину Надежду Савельевну – бухгалтера 1 категории
- 3. Каштанюк Олеся Алексеевну – ведущего специалиста по кадрам
- 4. Кривоусова Андрея Алексеевича – ведущего инженера ИЦИиК
- 5. Лазорко Андрея Лавриновича – зам. нач. отд. технического надзора ОП «Управление по эксплуатации КЭС»
- 6. Панфилова Константина Юрьевича – районного инженера ОГМиЭМУ
- 7. Провоторова Вячеслава Николаевича – нач.эксплуатационно-рем.отдела ОП «Управление по эксплуатации КЭС»
- 8. Селютин Григория Николаевича – районного инженера ПРО
- 9. Челнокова Юрия Валерьевича – заместителя главного диспетчера

**По ЗАО «Метрокон»**

- 1. Гирник Ольгу Владимировну – гл. специалиста технологич. отдела

**По ЗАО «Метробетон»**

- 1. Ананичеву Алевтину Юрьевну – контролера ОТК
- 2. Ангельцева Дмитрия Сергеевича – мастера БСУ «Сосновый Бор»
- 3. Бизяеву Наталью Ливерьевну – начальника юридического отдела
- 4. Григорьева Владимира Петровича – электросварщика
- 5. Довганя Сергея Валентиновича – бриг. формовщиков ж/б изд. и констр.
- 6. Елисеева Андрея Михайловича – слесаря-ремонтника
- 7. Лазарева Андрея Александровича – оператора бетоносмесит. установки
- 8. Романова Александра Михайловича – водителя автомобиля
- 9. Тихомирова Ярослава Владимировича – оператора сушильных установок
- 10. Шашукова Андрея Валентиновича – водителя автомобиля

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

**Генеральный директор ОАО «Метрострой»**  
**Председатель Территориальной профсоюзной организации**

**В.Н. Александров**

**В.В. Зорька**

**ЛУЧШИЕ ТРУДОВЫЕ ДИНАСТИИ РАБОТАЮТ В МЕТРОСТРОЕ!**



5 августа во Дворце труда прошла церемония награждения победителей регионального этапа национального конкурса российских строителей «Строймастер-2014». В церемонии награждения принял участие врио губернатора Санкт-Петербурга Георгий Полтавченко, вице-губернатор Марат Оганесян, председатель Законодательного Собрания Санкт-Петербурга Вячеслав Макаров и вице-президент СРО НП «Объединение строителей Санкт-Петербурга» Алексей Белоусов.

В номинации «Лучшая трудовая династия России» дипломом II степени была награждена династия Кулеш, общий трудовой стаж которой составляет 163 года, из которых в строительном комплексе – 107 лет.

История трудовой династии Кулеш началась в 50-х годах прошлого века, когда глава династии, Иван Иванович Кулеш, стал работать бетонщиком-монтажником в Строительстве №20 Ленметростроя. Позже Иван Иванович работал в Строительстве №19, в СМУ-9 (монтажником горного оборудования), а также в РЭУ, участвовал в строительстве многих станций и в ликвидации аварии на «Размыве».

Супруга Ивана Ивановича, Александра Федоровна, трудилась чеканщицей, откатчицей породы, бетонщицей в Строительстве №15 и №20 на сооружении первых станций метрополитена. Их сын, Сергей Иванович Кулеш, начал свой путь метростроевца с работы проходчиком в Тоннельном отряде-3, а с 2004 года трудится в СМУ-11. Супруга Сергея Ивановича, Анна Ивановна Кулеш, с 1982 года работает заведующей архивом Метростроя.

Дочери Сергея Ивановича и Анны Ивановны, Екатерина и Татьяна, также работают в Метрострое. Екатерина – главный специалист по корпоративному управлению ОАО «Метрострой», а Татьяна – специалист по кадрам в Управлении механизации – филиале ОАО «Метрострой».

В 2013 году лучшей трудовой династией России стала династия Лепиных (Диплом I степени, Управление механизации – филиал ОАО «Метрострой»). Признание трудовых династий Метростроя лучшими второй год подряд убедительнее любых слов доказывает, насколько славится Метрострой своими трудовыми династиями, где преемственность поколений – дело чести и совести, где каждый представитель поколения с гордостью может сказать: «Я – метростроевец!».

**Поздравляем династию Кулеш с победой! Счастья, здоровья и успехов!**



Дипломом Победителя III степени в номинации «Ветеран строительной отрасли России» регионального этапа национального конкурса российских строителей «Строймастер-2014» награжден начальник участка монтажа подземных горнопроходческих машин и механизмов Управления механизации – филиала ОАО «Метрострой» Сергей Дмитриевич Шалмаков.

Сергей Дмитриевич работает в УМЕ с 1983 года, руководит и принимает активное участие во всех работах по монтажу горнопроходческого и строительного оборудования, необходимого для успешного строительства метро. При его непосредственном руководстве и участии проведены уникальные работы по монтажу и демонтажу ТПМК немецкой компании Herrenknecht AG, предназначенного для проходки наклонных ходов глубиной до 75 метров. Он переработал, адаптировал и внедрил в производственный процесс уникальные технологии демонтажа этого ТПМК, что позволяет выполнять производственные задачи качественно и в максимально короткие сроки. Любую, даже самую технически сложную и ответственную работу участок Сергея Дмитриевича Шалмакова выполняет к установленному сроку и качественно.

Трудовая деятельность Сергея Дмитриевича является примером для всего коллектива Управления механизации. За многолетний добросовестный труд ему присвоено звание «Ветеран Метростроя», он награжден медалью «В память 300-летия Санкт-Петербурга» и Почетной грамотой Министерства регионального развития РФ.

# АНАТОЛИЙ ПЛАУМ: «В ЖИЗНИ ГОЛОВЕ РУКАМИ НУЖНО ПОМОГАТЬ»



Тому, что Анатолий Иванович стал тем, кем стал, немало поспособствовал военный доктор в училище, куда он хотел изначально поступать по направлению военкомата. Побеседовав с Анатолием Плаумом, дальновидный врач открыто заявил: «Ты способен на большее, нежели просто военное училище. Даю сутки на размышления, и если передумаешь поступать к нам – напишу, что не годен по состоянию здоровья». Так военное училище перестало быть перспективой, и Анатолий Иванович поступил на обучение в Метростроевское ПТУ №66.

– Нужно было получить профессиональное образование, чтобы как-то зарабатывать на жизнь, – рассказывает Анатолий Иванович. – Наша семья – из латышей немецкого происхождения. Улицу в деревне, где мы жили, называли «чухонской», и что такое геноцид, я знаю не понаслышке. Жили с мамой, бабушкой и дедушкой, помощи ждать было неоткуда и становиться на ноги предстояло самому.

22 августа 1964 года после окончания ПТУ №66 Анатолий Плаум был направлен проходчиком на работу в СМУ-17. Тогда же поступил и на вечернее отделение механического факультета ЛИИЖТа. Во время учебы был призван в армию, а вернувшись со службы, продолжил работу слесарем в СМУ-17. Уже на 3 курсе обучения Анатолий Плаум был назначен механиком на строительстве станции метро «Купчино», где начальником участка был Вадим Николаевич Александров.

– С того времени и не помню, чтобы в одной должности «засиживался» дольше года, – вспоминает Анатолий Иванович. – Не хочу себя хвалить, но думаю, что и мое быстрое продвижение по службе объясняется моей любознательностью.

В 1975 году Анатолий Иванович был направлен в Кировск главным механиком, где в составе Тоннельного отряда №10 проработал 5 лет.

– Это была совершенно иная по своей специфике работа, – вспоминает он. – Разрабатывали горизонты буровзрывным способом. Но главное, там было много порядочных, способных и хороших людей.

Из Кировска Анатолий Иванович вернулся в СМУ-17, где стал главным механиком.

– Мне очень комфортно было работать в этой должности, – делится Анатолий Иванович. – Опыта к тому моменту поднакопилось, любое задание, которое я давал, мог выполнить и сам, поэтому знал, и что спрашивать.

Руководитель «Метромаша» любит повторять, что «все идет от головы, и в жизни нужно голове руками помогать». Этой фразой легко охарактеризовать и самого Анатолия Ивановича. Любознательность и пытливые ум не раз выручали его на работе.

– Когда я вернулся из Кировска и работал на строительстве станции метро «Проспект Большевиков», – рассказывает Анатолий Плаум, – для проходки верхнего свода односводчатых станций применяли первый механизированный агрегат – АМК-1 (агрегат механический колотный). Позже изобретателям этого агрегата была присвоена госпремия. Тогда во главу угла ставились рационализаторские предложения, а мне это было близко и понятно. За внедрение на той проходке АМК-1 меня в 1989 году наградили Золотой медалью ВДНХ.

## ЗАРОЖДЕНИЕ «МЕТРОМАША»

В 90-е годы в Метрострое возникла потребность в ремонте шахтных электровозов. Шла сквозная проходка перегона «Проспект Большевиков» – «Пл. Александра Невского» со скоростью 600 метров в месяц.

– На одном участке работало 18 электровозов. – вспоминает Анатолий Иванович, – а это очень много. Всего же на тот момент во всем Метрострое из 98 имеющихся электровозов на ходу были только 22. Тогда по распоряжению Вадима Николаевича Александрова была создана экспериментальная организация «Метромаш» для разрешения вопросов эксплуатации электровозов. Я в то время оставался главным механиком СМУ-17. Проработал им еще 3 месяца, тогда же и понял, что решению вопроса следует уделить больше времени. В нашем штате работал профессор Владимир Сергеевич Кордаков, доцент Олег Иванович Сергеев, мы объехали чуть ли не все рудники, начиная с Полярного и заканчивая Сланцами, все изучили... и произвели на свет достаточно простую, но емкую теорию. Если раньше ремонт электровозов осуществлялся под землей, где зачастую мы имеем ограниченные возможности для работы людей и техники, то сейчас нужно было делать упор на ремонт на поверхности. Электровозы из рук умельцев «Метромаша» выходили порой лучше, чем с заводского станка. Тогда нам достаточно быстро удалось довести количество электровозов с 22 до 46, 36 из которых до сих пор в ходу.

Одновременно мы разработали спаренный электровоз для эксплуатации в Апатитах, на севере.

Помимо электровозов, в «Метромаше» есть и другое обширное поле деятельности: нами разработаны, успешно изготавливаются и устанавливаются противопожарные двери для метрополитена. Их неоспоримое преимущество в том, что они открываются в обе стороны, что делает их более функциональными. Кроме нас подобные двери никто не производит.

Кроме противопожарных дверей преуспел «Метромаш» и в конструировании и производстве гермозатворов для метрополитена. Дело было так: гермозатворы, спроектированные московским «Метрогипротрансом», имели ряд недочетов. Мы решили довести их до ума, пообщавшись на эту тему с московскими специалистами. Москвичи на контакт с нами шли без особого энтузиазма, объяснив, что на изготавливаемые затворы получен патент, и мы должны заплатить за лицензионное соглашение. Оно, соглашение, нами в конечном итоге было получено. В сотрудничестве с талантливейшим конструктором Борисом Алексеевичем Хихлухой и его коллегой Натальей Анатольевной Востриковой мы немало потрудились над совершенствованием гермозатворов и, считаю, у нас получилось: если первый гермозатвор подобного рода весил 35 тонн, то сегодня – всего 14 тонн и имеет двигатель 2 кВт. Тема гермозатворов для нас не закрыта, и мы «держим руку на пульсе». Такие гермозатворы будут установлены на строящихся станциях метрополитена.

22 августа генеральный директор ЗАО «Метромаш» Анатолий Иванович Плаум отметил 50-летие трудовой деятельности в Метрострое. Пройдя длинный путь метростроевца от проходчика до генерального директора, последние 22 года трудовой деятельности он посвящает своему «детищу», компании «Метромаш». А ведь могло быть и так, что стал бы он не талантливым метростроителем, а военным, но с судьбой не поспоришь!

В годы, нелегкие для всего Метростроя, когда метро строилось медленно и с перебоями, «Метромаш» занимался производством металлоконструкций.

– Новое здание Пулковского аэропорта, второй корпус завода Метробетон, ТРК «Планета Нептун», здание Цетробанка на Фонтанке и многое другое – все это наша работа, – с гордостью рассказывает Анатолий Иванович. – Участвовали мы и в «стройке века» – сооружении подводного автодорожного тоннеля КЗС под судопропускным сооружением С1, например, деформационные швы, соединяющие секции тоннеля, – наших рук дело и наша гордость. Ну и куда же без объектов метростроения! Новый вестибюль станции «Горьковская», оформление станции «Обводный канал», стартовый комплекс для ТПМК на «Южной», самая ответственная и трудоемкая наша работа за последнее время.

Так, начав с электровозов, «Метромаш» со временем значительно расширил сферу своей деятельности. С уверенностью можно сказать, что благодаря сплоченному коллективу и заинтересованности в развитии ее бессменного «капитана» Анатолия Ивановича Плаума у компании большое будущее.



Анатолий Иванович с супругой на праздновании Дня строителя в Ледовом дворце»



В свободное от работы время Анатолий Иванович, по его собственному признанию, предпочитает отдых на природе.

– Люблю лес, за грибами белыми ходить, люблю озера и воду вообще, – говорит он. – Умею и люблю ловить хищную рыбу, щуку, но всегда руководствуюсь принципом «поймал – отпусти». Не в том, конечно, смысле, что рыбу не беру совсем, но не возвожу это в степень «промышленной ловли». По тому же принципу и охотник из меня не вышел: слишком я жалею природу, предпочитаю созерцать. Моя жена, моя поддержка и опора во всем и, кстати, моя одноклассница, долгое время работала в Метростроевской поликлинике. Сейчас она увлекается цветоводством, и я со временем начал этим интересоваться. Вот такие обычные, но доставляющие радость у меня увлечения...

За многолетний и добросовестный труд Анатолию Ивановичу Плауму присвоено звание «Ветеран труда». Министерством регионального развития Российской Федерации за успешное выполнение производственных заданий в 2008 г. ему присвоено почетное звание «Почетный строитель России», а в 2012 г. за заслуги в области строительства и многолетнюю добросовестную работу – звание «Заслуженный строитель Российской Федерации».

**Уважаемый Анатолий Иванович!**

**Примите от метростроителей искренние поздравления с Вашим замечательным трудовым юбилеем! Крепкого Вам здоровья и благополучия, а ЗАО «Метромаш» – успехов и процветания!**

## Спорт

# НАГРАДА КАПИТАНУ КОМАНДЫ – В ДЕНЬ ФИЗКУЛЬТУРНИКА

50 лучших спортсменов и тренеров Санкт-Петербурга получили награды из рук врио губернатора города Георгия Полтавченко. Одной из первых Георгий Сергеевич тепло поздравил капитана женской команды «МЕТРОСТРОЙ» по хоккею на траве Олесю Петрову.



11 августа 2014 года в Смольном наградили 50 спортсменов и тренеров. Награды и благодарности за подписью президента России Владимира Путина в ходе торжественной церемонии петербургским спортсменам и тренерам вручил врио губернатора города Георгий Полтавченко. «Мы празднуем замечательный день – День физкультурника. Это добрый и светлый день, праздник тех, кто любит активный образ жизни и реально доказывает, что в здоровом теле – здоровый дух», – сказал Георгий Полтавченко.

**Поздравляем и желаем новых побед!**

**Поздравляем!**

**ПРЕДСЕДАТЕЛЮ ТЕРРИТОРИАЛЬНОЙ  
ПРОФСОЮЗНОЙ ОРГАНИЗАЦИИ  
ОАО «МЕТРОСТРОЙ» – 60!**



**Б**олее сорока лет работает Виктор Владимирович Зорька в Метрострое, крупнейшей строительной организации Санкт-Петербурга, из них почти половина отдана профсоюзной работе, которая началась для него в 1987 году в СМУ-11 Ленметростроя с должности председателя профсоюзного комитета организации. За эти годы накоплен огромный опыт и авторитет не только среди работников Метростроя, но и в целом в отрасли транспортного строительства.

Сегодня первичные профсоюзные организации Метростроя объединяют в своих рядах более 3000 членов профсоюза, но, как всегда, в центре внимания профсоюзной организации остается трудовой человек – проходчик, слесарь, механик, горный инженер...

За долгие годы профсоюзная организация Метростроя переживала непростые периоды. Бывали и острые ситуации, требующие от профсоюзного лидера четкой гражданской позиции, твердости и принципиальности в решении сложных вопросов. Было время стачковок, демонстраций, пикетов, протестов. Реалии жизни, особенно в переломное время, выдвигали сложные задачи, и их грамотное решение во многом зависело от позиции Профсоюзного комитета и его председателя.

Возглавляя профсоюз Метростроя, Виктор Владимирович всемерно способствует единению большой метростроевской семьи. Заинтересованность, отзывчивость, стремление помогать людям в сложных жизненных ситуациях вызывают искреннее уважение метростроителей.

Вникая во все сферы социальной жизни и профессиональной деятельности организаций, входящих в состав Метростроя, председатель Профсоюзного комитета старается сам и требует от подчиненных не оставлять без внимания случаи нарушения прав членов профсоюза, внимательно разбираться по каждому обращению людей и принимать конкретные решения.

Соприкасаясь с человеческими судьбами, решая их насущные проблемы, председатель профсоюза остается скромным, простым человеком и надежным товарищем, поэтому так тепло отзываются о нем его многочисленные друзья и коллеги.

С назначением Виктора Владимировича Зорьки на должность председателя Профсоюзного комитета и последующим обновлением административного состава Профкома в подведомственных организациях Метростроя стала более целенаправленно и масштабно проводиться спортивная работа, уделяется больше внимания оздоровлению работников, коллективному отдыху, улучшению условий труда, а о метростроевском турслете, детище председателя профсоюза, ходят легенды! Грамотный, принципиальный организатор, уделяющий большое внимание социально-экономическому положению Метростроя, Виктор Владимирович Зорька успешно решает многие социальные вопросы при непосредственной поддержке руководителей подрядных организаций, администрации Метростроя, а также Российского профсоюза железнодорожников и транспортных строителей.

История действительно развивается по спирали. Сегодня профсоюзу Метростроя приходится отстаивать права трудящихся, когда-то уже завоеванные... Сменился общественно-политический строй. Но по-прежнему важными остаются вопросы обеспечения законности, роста заработной платы, соблюдения требований охраны труда, укрепления здоровья, наконец, элементарного уважения к наемному работнику.

Коллектив Метростроя поздравляет Виктора Владимировича с Днем рождения! Здоровья, бодрости духа, оптимизма, новых друзей и больших успехов на Вашем очень нужном Метрострою поприще!

**С ЮБИЛЕЕМ!**

**30 августа 2014 года отметил (отметит) 50-летие Владимир Васильевич Минаков, начальник участка №2 ЗАО «СМУ-11 Метрострой»**



Рабочий путь Владимир Васильевич начал в августе 1985 года электрослесарем монтажником ПГО в ЗАО «СМУ-11 Метрострой». Поднимался по «трудовым ступеням» от электрослесаря до механика участка, а в 2010 году возглавил участок спецтехники и автотранспорта. Сегодня Владимир Васильевич успешно руководит своим коллективом, обеспечивая бесперебойную работу спецтехники и автотранспорта. Глубокие знания, профессионализм, организаторские способности обеспечили Владимиру Васильевичу авторитет и уважение коллектива.

Коллектив ЗАО «СМУ-11 Метрострой» сердечно поздравляет Владимира Васильевича с юбилеем и желает ему крепкого здоровья, личного счастья и новых трудовых побед!

**23 августа 2014 года исполнилось 50 лет Константину Юрьевичу Курушину, главному энергетiku ЗАО «СМУ-11 Метрострой»**



Константин Юрьевич пришел в коллектив ЗАО «СМУ-11 Метрострой» в декабре 1985 года дежурным электрослесарем на проходке. Пройдя трудный, но славный путь от дежурного электрослесаря до главного энергетика, Константин Юрьевич пользуется в трудовом коллективе непререкаемым авторитетом. Приобретенные знания и опыт позволяют Константину Юрьевичу грамотно руководить подчиненными и обеспечивать безаварийную работу ЗАО «СМУ-11 Метрострой». За многолетний и добросовестный труд Константин Юрьевич был отмечен медалью ордена «За заслуги перед Отечеством II степени», медалью «В память 300-летия Санкт-Петербурга», ему присвоено звание «Ветеран труда России», «Ветеран Метростроя».

Желаем Вам, уважаемый Константин Юрьевич, крепкого здоровья, благополучия, любви близких, успехов в труде на благо метростроения!

Коллектив ЗАО «СМУ-11 Метрострой»



**12 августа 2014 года отметил 50-летие заместитель директора УПТК – филиала ОАО «Метрострой» Игорь Иванович Слосаренко**

Свою трудовую деятельность в УПТК Игорь Иванович начал в 2002 году с должности начальника отдела оборудования, а затем был назначен заместителем директора. По образованию инженер-электромеханик, окончил Высшее морское училище подводного плавания им. Ленинского комсомола в 1988 году.

Под руководством И.И. Слосаренко осуществляется деятельность трех отделов: комплектации металлопроката, продаж металлопроката, строительных материалов. Благодаря высокому уровню профессиональных качеств Игоря Ивановича коллектив отделов совершенствует систему поставок и комплектации строящихся объектов Метростроя. Значительна заслуга Игоря Ивановича в определении стратегии коммерческой деятельности, расширении прямых и длительных хозяйственных связей, способствующих увеличению конкурентоспособности УПТК как поставщика строительных материалов на рынке Санкт-Петербурга.

За достойный вклад в строительство метрополитена в Санкт-Петербурге Игорь Иванович награжден Почетной грамотой ССОО, Почетными грамотами ОАО «Метрострой», УПТК.

Игоря Ивановича отличают высокая работоспособность, требовательность, ответственность, целеустремленность, аналитическое мышление, организаторские способности.

Уважаемый Игорь Иванович! В день Вашего юбилея примите теплые и сердечные поздравления! Пусть Ваш оптимизм поможет справиться с любыми сложными ситуациями! Здоровья Вам, неиссякаемой энергии и благополучия!

Коллектив УПТК – филиала ОАО «Метрострой»



**2 августа отметил 60-летие заместитель генерального директора по производству ЗАО «Тоннельный отряд-3» Владимир Михайлович Лучутенков.**

Владимир Михайлович окончил ЛИИЖТ с дипломом инженера путей сообщения в 1976 году и сразу же пришел на работу в Строительно-монтажное объединение №11 Ленметростроя начальником смены. Через 10 лет был переведен начальником смены в Тоннельный отряд №3 и практически сразу же призван на службу в армию. После службы Владимир Михайлович вернулся в Тоннельный отряд №3, пять лет проработал сменным инженером, а затем начальником подземного участка. С 2004 года и по сей день Владимир Михайлович – заместитель генерального директора по производству. Его общий стаж работы в системе Метростроя – 38 лет.

За многолетний добросовестный труд Владимир Михайлович Лучутенков неоднократно поощрялся благодарностями и почетными грамотами. Награжден медалью «В память 300-летия Санкт-Петербурга», является ветераном Метростроя и имеет звание «Почетный строитель России».

Уважаемый Владимир Михайлович!

Примите самые искренние поздравления с 60-летием! Здоровья Вам, счастья, новых профессиональных достижений и благополучия во всем!

Коллектив ЗАО «Тоннельный отряд-3»

**ЮБИЛЕИ  
ВETERANОВ МЕТРОСТРОЯ  
СЕНТЯБРЬ**

- 1** Людмила Константиновна БОГДАНОВА (СМУ №13) – 60-летие
- 3** Нина Михайловна СМИРНОВА (ТО-3) – 60-летие
- 3** Анатолий Иванович МАКСИМОВ (СМУ-9) – 75-летие
- 5** Александр Ефимович ШМЫЧКОВ (УМ) – 90-летие
- 5** Татьяна Александровна ТИТОВА (Управление) – 80-летие
- 6** Зинаида Михайловна ПРОХОРОВА (РЭУ) – 85-летие
- 8** Римма Ивановна КРЮКОВА (АТП) – 75-летие
- 8** Наталья Николаевна КУЗНЕЦОВА (Управление-20) – 55-летие
- 11** Григорий Федорович ДРОЗДОВ (СМУ-19) – 60-летие
- 15** Анатолий Васильевич ТАРАСОВ (СМУ №13) – 90-летие
- 16** Татьяна Николаевна ДОБРЫНИНА (УПТК) – 55-летие
- 17** Анатолий Александрович СМИРНОВ (УПТК) – 60-летие
- 22** Светлана Геннадьевна ЛЕПИНА (УМ) – 55-летие
- 23** Валентина Алексеевна АСЕЕВА (СМУ-19) – 60-летие
- 24** Ольга Васильевна ЛАПТЕВА (ТО-3) – 55-летие
- 27** Николай Анатольевич ДОБРЫНИН (Управление-20) – 55-летие
- 28** Александр Мударисович ШАРАФУТДИНОВ (Управление-20) – 50-летие

**УЧРЕДИТЕЛЬ:**

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



Редактор: Андрей Бергнер  
Редактор выпуска: Ирина Сидорина  
Фото: Виктор Чумаков  
Верстка и дизайн: Елена Тальянова  
Номер подписан в печать 26.08.2014 г. 11.00 ч.  
Газета отпечатана в типография «Кириллица», Санкт-Петербург, Синопская наб., д. 64, литера А.

АДРЕС РЕДАКЦИИ:  
190013, Санкт-Петербург, Загородный пр., д. 52а  
Телефон: (812) 635-77-28  
metrostroy@mail.ru  
www.metrostroy-spb.ru  
Отзывы направлять по адресу редакции.  
Тираж 1700 экземпляров.