Мосметрострой

Москва, 2016

Уважаемые друзья!

От имени Министерства строительства и жилищно-коммунального хозяйства Российской Федерации и от себя лично позвольте поздравить весь коллектив АО «Мосметрострой» с 85-летним юбилеем компании!

Являясь одной из лидирующих строительных организаций Москвы, Мосметрострой реализовал десятки масштабных проектов, связанных не только с развитием, расширением городского метрополитена, но и с транспортным, гражданским строительством.

За десятилетия существования компании её название превратилось в бренд, символизирующий профессионализм, надёжность и качество.

Хочу поблагодарить всех сотрудников АО «Мосметрострой» за труд, который, безусловно, ценят жители столицы.

Желаю всем душевного подъёма, успешной работы и оптимизма. Благополучия вам и вашим близким!

Михаил Александрович Мень
Министр строительства и жилищно-коммунального хозяйства

Дорогие друзья!

Вы держите в руках книгу о легендарном Мосметрострое, которому в 2016 году исполняется 85 лет.

История этого предприятия неразрывно связана с зарождением и развитием Московского метрополитена как основы транспортного комплекса столицы. За прошедшие десятилетия метростроевцы построили более 180 станций и свыше 300 км линий подземки, по которым было перевезено почти 150 миллиардов пассажиров. Десятки станций метро стали памятниками архитектуры и достопримечательностями Москвы, привлекающими многочисленных туристов.

Сегодня специалисты Мосметростроя продолжают играть ключевую роль в реализации масштабной программы развития столичного метро. Им по силам решение самых сложных задач по строительству новых линий, станций и других уникальных объектов транспортной инфраструктуры нашего города. Залогом этого являются высокий профессионализм, богатый производственный опыт, мастерское владение современными технологиями и техникой.

Эта книга позволит вам больше узнать о прошлом и настоящем Мосметростроя, его людях и достижениях. О том, как, сохраняя славные традиции и динамично развиваясь, предприятие прокладывает стальные рельсы метро в новые районы. И тем самым улучшает транспортное обслуживание миллионов москвичей.

Сергей Семёнович Собянин
Мэр Москвы

Уважаемые метростроевцы!

Сердечно поздравляю коллектив и ветеранов АО «Мосметрострой» с 85-летием организации!

На протяжении всей своей истории Московский метрострой играет важную роль в жизни столицы России. Вами построены сотни станций самого красивого и совершенного в мире Московского метрополитена, многие из которых по праву считаются не только шедеврами инженерной мысли, но и памятниками архитектуры — настоящими подземными музеями. Кроме этого, вами построены десятки сложнейших автомобильных развязок и транспортных магистралей.

Высочайшее качество работы специалистов Мосметростроя прошло жёсткую проверку временем: станции и тоннели, построенные многие десятилетия назад, сохранили свои инженерные и эксплуатационные характеристики и сегодня в полной мере отвечают современным требованиям, предъявляемым к сооружениям подобного класса.

В ближайшие годы Москва будет активно осваивать подземное пространство, строить метро, новые дороги и транспортные развязки. Уверен, что коллектив Мосметростроя будет играть первостепенную роль в этом сложном процессе.

От всей души желаю всем сотрудникам и ветеранам АО «Мосметрострой» крепкого здоровья, новых творческих идей и интересных проектов!

Марат Шакирзянович Хуснуллин
заместитель Мэра Москвы в Правительстве Москвы
по вопросам градостроительной политики и строительства

Уважаемые коллеги!

В этом году вы отмечаете 85 лет со дня образования АО «Мосметрострой». Традиции российской школы метростроения начали складываться в далёкие 30-е годы прошлого века, когда было принято решение о строительстве первых линий этого перспективного вида общественного транспорта в нашей столице. Приходилось всё начинать с нуля, ветераны вашей отрасли стояли у истоков создания инфраструктуры, машин и механизмов для реализации амбициозных проектов по освоению подземного пространства.

Благодаря высокому профессионализму, ответственности и творчеству ваших предшественников, строителей и проектировщиков, Мосметрострой строил не просто линии городского транспорта, он возводил архитектурные шедевры. Поэтому сегодня перед пассажирами метрополитена предстают станции в прекрасном архитектурном и художественном исполнении, они по праву являются одной из основных достопримечательностей города, которыми любуются москвичи и гости столицы. Многие станции Московского метрополитена отмечены международными и отечественными премиями в области архитектуры.

Профессионализм московских метростроителей известен не только в Москве, но и в других регионах России, и даже за рубежом.

Специалисты АО «Мосметрострой» владеют всеми известными на сегодняшний день технологиями возведения линий метрополитена и других подземных сооружений. Вы осваиваете новую современную технику и технологии, что вместе с богатейшим производственным опытом и высоким профессионализмом инженеров и рабочих позволяет успешно решать грандиозные планы Московского правительства по интенсификации строительства Московского метрополитена.

Желаю вашему коллективу новых трудовых свершений, реализации интересных инженерных и архитектурных шедевров на пользу москвичей и во благо развития и процветания нашей столицы.

Добра и благополучия вам и вашим семьям!

Андрей Юрьевич Бочкарёв
Руководитель Департамента строительства
города Москвы

Уважаемые коллеги-метростроители!

От лица Департамента градостроительной политики и от себя лично поздравляю вас с 85-летием Мосметростроя!

Москва является признанным лидером Российской Федерации по объёмам и темпам строительства. В последние годы приоритет в городе отдан транспортному строительству, в первую очередь — строительству метро. Только в прошлом году в Москве возведены четыре новые станции столичной подземки, проложено более 100 км новых дорог и сооружений.

Одним из ведущих предприятий московского транспортного строительства является Мосметрострой, созданный в 1931 году. Метростроевцам довелось стать первопроходцами в освоении столичных недр и новых технологий, и в 1935 году в Москве открылась первая ветка столичной подземки, начавшая новую эпоху столичного транспорта. С тех пор организацией построено более 180 станций метро, 600 км тоннелей и 30 км автодорожных развязок и магистралей.

Решение уникальных инженерных и технологических задач, реализация сложных архитектурных решений, высокая квалификация специалистов — эти составляющие успеха позволили Мосметрострою на протяжении восьми с половиной десятилетий сохранять лидирующие позиции и успешно строить самые сложные участки столичной подземки.

Желаю всему коллективу АО «Мосметрострой» достойно справиться с непростыми задачами, поставленными сегодня, внести весомый вклад в реализацию программы развития транспортной инфраструктуры Москвы и претворить в жизнь самые амбициозные планы!

Сергей Иванович Лёвкин
Руководитель Департамента градостроительной политики
города Москвы

Уважаемые коллеги!

От имени Правительства города Москвы, Комитета по архитектуре и градостроительству, а также от себя лично хочу поздравить Московский метрострой с 85-летием со дня основания!

Столичный метрополитен по праву считается одной из визитных карточек нашего города. Основы отечественного метростроения заложил именно Мосметрострой, реализовавший за свою многолетнюю историю более 180 станций. Открывшееся 15 мая 1935 года, метро сразу создавалось не просто как утилитарный транспортный объект, но и как уникальное архитектурное сооружение, отражающее историю и ценности страны. К созданию подземного ансамбля привлекались лучшие архитектурные силы своего времени. Воплощение проектов, прославивших Московский метрополитен на весь мир, было бы невозможным без профессионализма инженеров и строителей Мосметростроя.

Я рад, что сегодняшнее руководство Москвы и лично мэр Сергей Собянин одним из ключевых приоритетов развития метро считают его архитектурный облик. В 2011 году мэром был дан старт новому этапу масштабного развития подземки. Новые станции сегодня строятся почти во всех районах города, и по темпам строительства современная Москва обгоняет даже ударные стройки советской эпохи. Конечно, реализация этой масштабной программы невозможна без постоянной оптимизации самого процесса строительства. С этой точки зрения опыт Московского метростроя бесценен.

Для меня как главного архитектора города особенно важно то, что в ситуации невиданного ускорения темпов строительства Москва не перестаёт уделять внимание внешнему облику станций и вестибюлей. Мы даже вернулись к идее архитектурных конкурсов на облик станций, которая в 1930-е годы использовалась очень активно.

Метро будет развиваться столько, сколько существует город! Я рад поздравить Мосметрострой с юбилеем и пожелать дальнейшей плодотворной работы на благо нашего города.

Сергей Олегович Кузнецов
Главный архитектор Москвы

Дорогие метростроевцы!

От лица коллектива Московского метрополитена и от себя лично поздравляю руководство и сотрудников Мосметростроя с юбилеем — 85-летием со дня основания!

Мосметрострой был и остаётся ведущей организацией в строительстве столичного метрополитена. История возникновения и становления вашей организации неразрывно связана с развитием транспортной инфраструктуры Москвы. Огромный опыт, умение работать в сложных гидрологических условиях и наличие уникальных технологий позволяют вам всегда идти в ногу со временем.

Дворцовые ансамбли, художественно-выразительные образы и формы производят, пожалуй, одно из сильнейших впечатлений на гостей столицы. О красоте убранства станций Московского метрополитена говорят во всём мире. И в этом, прежде всего, заслуга многотысячного сплочённого коллектива Мосметростроя. Своим трудом, знаниями, энтузиазмом вы не просто создаете удобный и быстрый способ передвижения граждан по городу, но и продолжаете лучшие традиции первопроходцев, строя образцовые современные станции столичного метрополитена.

Примите слова благодарности за качественный и добросовестный многолетний труд, высочайшую ответственность и умение мастерски справляться с задачами любой сложности. Желаю вам и впредь быть дружной командой, не останавливаться на достигнутом и с новыми силами идти навстречу успехам.

Дмитрий Владимирович Пегов
Начальник Московского метрополитена

МОСИНЖПРОЕКТ

Уважаемые коллеги!

От имени всех сотрудников АО «Мосинжпроект» и от себя лично позвольте поздравить вас с 85-летним юбилеем АО «Мосметрострой».

История вашей компании неразрывно связана с историей транспортного строительства Москвы. Достижения впечатляют: за эти годы построены 186 станций и не менее 600 километров тоннелей метрополитена, более 30 километров дорог. Именно Мосметрострой заложил основы и высокие стандарты строительства метро, а опыт и знания, накопленные сотрудниками компании, как никогда сегодня востребованы в деле развития современного мегаполиса, каким является Москва. С 2011 года в российской столице реализуется масштабная Программа развития метрополитена, и невозможно представить себе этот сложный многоуровневый процесс без такого именитого и опытного участника, как Мосметрострой.

Обеспечить жителей Москвы комфортным, быстрым и надёжным транспортом — задача, поставленная перед метростроителями руководством города. Приятно осознавать, что в этом деле у Мосинжпроекта есть надёжный партнер — Мосметрострой! Совместные усилия позволили в феврале текущего года открыть в московской подземке двухсотую по счёту станцию «Саларьево». Впереди — реализация других крупных и амбициозных проектов. Полным ходом идут работы на участке глубокого заложения Люблинско-Дмитровской линии, началось строительство Третьего пересадочного контура.

Высокий уровень ответственности за свою работу, понимание важности возложенной задачи всегда отличали сотрудников вашей компании — будь то простой рабочий или высококвалифицированный инженер. Каждый из вас не только знает своё дело, но и готов учиться, развиваться и открывать для себя новое. Благодаря уникальному коллективу АО «Мосметрострой», основываясь на огромном профессиональном опыте, смело отвечает вызовам настоящего и с уверенностью смотрит в будущее.

Примите искренние пожелания дальнейших успехов, процветания и, конечно же, большого количества новых, интересных и важных проектов.

Марс Мулланурович Газизуллин
Генеральный директор АО «Мосинжпроект»

Уважаемые труженики Московского метростроя!

Поздравляю вас со знаменательным событием — 85-летним юбилеем вашей компании!

Мосметрострой по праву считается основоположником отечественного метростроения, а также одним из наиболее значимых предприятий строительной отрасли.

За свою многолетнюю историю Мосметрострой внёс значительный вклад в развитие подземной транспортной системы столицы.

Во многом благодаря труду московских метростроевцев столичный метрополитен стал неотъемлемой частью города, самым комфортабельным видом общественного транспорта, а по красоте и художественному оформлению — лучшим в мире.

Кроме того, в настоящее время Мосметрострой принимает активное участие в строительстве транспортно-пересадочного узла «Площадь Гагарина» в рамках реконструкции и развития Малого кольца Московской железной дороги.

Данный проект обеспечивает интеграцию железнодорожного транспорта и метрополитена и направлен на создание нового современного транспортно-пересадочного контура Москвы.

Сегодня АО «Мосметрострой» является крупнейшей по численности организацией. В ближайшие годы коллективу предстоит выполнить значительный объём работ в рамках реализации программы развития Московского метрополитена до 2020 года.

Можно с уверенностью отметить, что накопленный опыт и высочайший профессионализм инженерно-технического состава позволят внести значительный вклад в развитие столичного метрополитена и других инфраструктурных объектов.

Хочу пожелать всем работникам Московского метростроя благополучия и дальнейших успехов в этой почётной и созидательной деятельности!

Олег Вильямсович Тони
Вице-президент ОАО «РЖД»

Глубокоуважаемые коллеги!

Многолетнее развитие метростроения в нашей стране опирается на памятные вехи в жизни Московского метростроя — от его создания до современности. Великие достижения этого долгого пути были обусловлены не слепым применением принципа проб и ошибок, а твёрдым и уверенным использованием точного инженерного расчета и высочайшим творческим отношением к делу.

На этом долгом 85-летнем пути Мосметрострой стал не только воплощением роста промышленной динамики страны, но и высшей школой подготовки инженерных, технических и рабочих кадров в сфере подземного транспортного строительства. По мере накопления практического опыта вырастал непобедимый легион специалистов, способных решить любые задачи и справиться с неожиданными и нестандартными проблемами.

Слияние практического и теоретического опыта происходило при тесной взаимосвязи между проектировщиками Метрогипротранса и инженерным составом Мосметростроя в рамках реализации государственных задач по развитию отечественных метрополитенов и строительству иных подземных сооружений.

В результате такого взаимодействия вам удалось не только поднять на высокий уровень отрасль, которой посвятили себя тысячи специалистов, но и подготовить не уступающих им по опыту профессионалов для других стран и городов-миллионеров.

Ваш неоценимый вклад заложил начало Киевского, Харьковского, Минского, Ташкентского, Тбилисского, Ереванского, Бакинского и других метрополитенов, все их истоки берут начало у Мосметростроя.

Современный опыт стал ярким подтверждением того, что уровень качества строительства и возникновение инженерных новаций напрямую зависят от той части вклада в общее дело, которая принадлежит Московскому метрострою.

Заканчивается первая эпоха вашего исторического существования, эпоха, принёсшая с собой масштабные результаты, приближается новый период развития, качественно иной, более совершенный, но не менее ответственный.

Усложняются стоящие перед вами задачи, сокращаются сроки их реализации, меняются концепции развития нашей отрасли, но неизменным остается одно – высочайшая профессиональная подготовка ваших специалистов, преемственность их деятельности и тесные связи с Метрогипротрансом.

Я уверен, что это ляжет в основу будущих достижений и свершений, которые, безусловно, ждут вас впереди.

Александр Маркович Земельман
Президент АО «Метрогипротранс»

Уважаемые коллеги!

От лица Совета директоров акционерного общества «Метрогипротранс» поздравляю одну из ведущих российских строительных компаний с её замечательным юбилеем!

Мосметрострой был и остаётся лидером в строительстве объектов метрополитена, подземных транспортных, гражданских и других сооружений.

Ваша многолетняя и плодотворная деятельность получила заслуженное признание не только в России, но и в странах ближнего и дальнего зарубежья.

Богатый производственный опыт, высочайший профессионализм инженерно-технического состава и рабочих, наличие оригинальных практических решений, связанных с реализацией уникальных строительных проектов, достойная техническая оснащённость — всё это говорит о том, что вы в состоянии следовать современным закономерностям развития нашей отрасли, порой предугадывая и опережая существующие тенденции.

Сложившийся в прошедшем столетии творческий союз — Метрогипротранс–Мосметрострой, ставший родоначальником Московского и других метрополитенов, в изменчивый экономический период не только сохранил выкованную десятилетиями практику взаимодействия на всех уровнях, но и сумел привнести умение быстро и точно принимать и реализовывать необходимые технические решения, сохраняя здоровый прагматизм.

Выражаю твёрдую уверенность, что вы успешно справитесь со стоящими перед вами задачами, в том числе с реализацией программы по ускоренному развитию столичного метрополитена.

Валерий Михайлович Абрамсон
Председатель Совета директоров АО «Метрогипротранс»

МЕЖДУНАРОДНАЯ АССОЦИАЦИЯ СОЮЗОВ АРХИТЕКТОРОВ

Дорогие мои метростроевцы!

85 лет назад 15 июня 1931 года пленум ЦК ВКП(б) принял решение о сооружении в Москве метрополитена. В этом же году был создан Московский метрострой, а в недрах самого метростроя на базе техотдела была организована проектная группа, которая в 1933 году преобразовалась в Метропроект, в 50-х годах он переименовался в Метрогипротранс. Вывод простой — Мосметрострой является матерью и отцом нашего проектного института Метрогипротранс. И соответственно наш институт любит и чтит Метрострой как своих родителей. Наш труд простых проектировщиков — изыскателей, инженеров, архитекторов — обрёл и обретает свое воплощение руками строителей метро. Практически весь метрополитен Москвы с самой первой станции «Сокольники» до самой последней — «Битцевский парк» — это плод совместных усилий двух выдающихся организаций — Метрогипротранса и Мосметростроя. Лучшие архитектурные объекты метро созданы нашими организациями.

Всегда подземные дворцы московского метро демонстрировали симбиоз технических новаций, высокой архитектуры с просветительской и эстетической функцией всех возможных средств изобразительного искусства. Реализация идей с использованием лучших отделочных материалов: мрамора, гранита, керамики, бронзы, стекла, нержавеющей стали — доказала со временем их главное свойство — умение благородно стареть, сохраняя высокие эксплуатационные характеристики. Изначально прогрессивная идея интерпретации пространства метро как общественно значимой зоны оказала заметное влияние на архитектурно-художественные решения всего мирового метростроения. Возникает даже ощущение некоего необъявленного мирового конкурса на самый красивый, самый концептуальный метрополитен. Теперь почти на всех метрополитенах мира, даже на таких старейших, как Лондонский, Парижский и Берлинский, лишённых «излишеств», нашлось место для произведений искусства, проводятся кастинги, музыкантам выдаются лицензии для работы в метро. В оформление станций вкладываются дополнительные средства, поскольку гуманитарное начало гасит агрессию в обществе, делает его более терпимым.

В последние годы ограниченного финансирования Мосметрострой не потерялся, как многие когда-то знаменитые советские бренды, а с достоинством вышел из сложной ситуации.

Продолжая и развивая традиции, Мосметрострой совместно с Метрогипротрансом всегда остаются актуальными и востребованными. Мы верим в светлое будущее нашего тандема. Победа всегда за нами!

Николай Иванович Шумаков
Президент Международной ассоциации союзов архитекторов

ПАТРИАРХ МОСКОВСКИЙ И ВСЕЯ РУСИ
КИРИЛЛ

Уважаемые метростроевцы!

Сердечно поздравляю всех сотрудников Московского метростроя со знаменательной датой — 85-летием со дня основания компании.

Вы совершаете важное и ответственное служение на благо страны и сограждан. Возведением объектов метрополитена, транспортных узлов, гражданских сооружений и других строений вы обеспечиваете достойные условия жизни соотечественников и вносите вклад в развитие инфраструктуры и украшение внешнего облика столицы.

Сочетая в работе богатый производственный опыт и использование современных технологий, вы являете пример высокого уровня профессионализма и качественного выполнения поставленных задач.

Сегодняшние достижения Мосметростроя — свидетельство уверенного роста и развития организации, имеющей впечатляющее прошлое и, уверен, такое же достойное будущее.

Искренне желаю всем сотрудникам компании душевных и телесных сил, Божией помощи и всяческого преуспеяния в добрых делах и начинаниях.

Патриарх Московский и всея Руси Кирилл

Централизованная мусульманская религиозная организация
СОВЕТ МУФТИЕВ РОССИИ

Уважаемые работники Московского метростроя!

От имени Совета муфтиев России, Духовного управления мусульман Российской Федерации и от себя лично поздравляю коллектив АО «Мосметрострой» с юбилеем!

На протяжении 85 лет АО «Мосметрострой» является одной из ведущих и крупнейших строительных организаций. Поистине, сотрудники Мосметростроя ежедневно работают во благо всех жителей и гостей столицы.

За почти вековую историю метростроевцами было построено 200 станций метро! Московское метро по праву считается самым красивым в мире.

Мы помним и о том, что и в годы Великой Отечественной войны Мосметрострой и Московский метрополитен не прекращали свою работу, и многие станции метро служили бомбоубежищами, тем самым спасая сотни человеческих жизней. Несколько тысяч метростроевцев ушли на фронт, чтобы защищать нашу Родину, более 40 из них удостоены звания Героя Советского Союза.

И сегодня самоотверженный и профессиональный труд наших московских метростроевцев получил высокую оценку не только в России, но и на международной арене.

Молитвенно желаю коллективу АО «Мосметрострой» новых интересных и масштабных проектов, плодотворной и успешной работы, духовных и физических сил, благополучия и процветания вашей богоугодной деятельности!

Муфтий Шейх Равиль Гайнутдин
Председатель Совета муфтиев России,
Председатель Духовного управления мусульман Российской Федерации

Федерация еврейских общин России

Дорогие метростроевцы!

От лица Федерации еврейских общин России и лично от себя сердечно поздравляю весь коллектив Московского метростроя с 85-летием со дня основания организации.

Значение Мосметростроя для Москвы и ее жителей — огромно. Вашими усилиями был построен Московский метрополитен — самый удобный и быстрый вид транспорта в мегаполисе, который за столько лет стал настоящим символом города!

Сегодня Московский метрополитен — это множество станций по всей Москве, и с каждым годом их количество растет благодаря вашей плодотворной работе. То, что миллионы людей могут ежедневно оперативно добраться в любую точку города, во многом заслуга именно Мосметростроя.

О всех трудностях работы сотрудников Мосметростроя я знаю не понаслышке, именно в этой организации начиналась моя карьера. И пусть сегодня направление моей деятельности кардинально поменялось, я с ностальгией и любовью вспоминаю годы работы в Мосметрострое.

От всей души желаю всему коллективу Мосметростроя счастья, крепкого здоровья, крепости сил и удачи во всех сопутствующих делах. Пусть ваша прекрасная организация растёт и развивается вместе с тем, как растёт и развивается наша столица!

Александр Моисеевич Борода
Президент Федерации еврейских общин России

Мосметрострой

Уважаемые работники Мосметростроя,
поздравляю вас с юбилеем — 85-летием!

За прошедшие десятилетия коллектив Московского метростроя ввёл в эксплуатацию более 600 километров тоннелей со 186 станциями, выполнил большие объёмы работ в области промышленного и гражданского строительства.

Сегодня городскими властями принята масштабная программа по развитию городской транспортной инфраструктуры, в частности по расширению действующих линий метро. И невозможно представить реализацию этого многоуровневого процесса без такого именитого и опытного участника как Московский метрострой, без вас — метростроителей!

Результаты вашего труда по праву заслужили глубокое уважение руководства города, москвичей и гостей столицы. С чувством благодарности и признательности обращаюсь к вам, нашим строителям — работникам, чьими руками, энтузиазмом, высоким профессионализмом и талантом строится лучшее в мире метро. Спасибо и нашим проектировщикам, инженерам, руководителям направлений и бригад за неустанный труд по организации строительства метро, освоению новых, прогрессивных технологий, повышению качества сооружаемых объектов и обеспечению строительства всеми необходимыми ресурсами.

Текущий год для нас очень сложный и ответственный. В феврале мы смогли благодаря слаженной работе и бескрайнему трудолюбию открыть в московской подземке двухсотую по счёту станцию «Саларьево». Впереди у нас — реализация других крупных и амбициозных планов. Полным ходом идут работы на участке глубокого заложения Люблинско-Дмитровской линии, началось строительство Третьего пересадочного контура, подписан новый контракт на строительство станционного комплекса «Стромынка», перегонных тоннелей с притоннельными сооружениями. Я убежден, что благодаря ежечасной деятельности нашего большого коллектива транспортная инфраструктура столицы будет и дальше развиваться, расширяться и с каждым годом совершенствоваться.

Хочу поблагодарить всех вас за преданность любимому делу, отличные показатели в работе, умение доводить задуманное до конца, терпение, мужество, созидательную энергию и сильный характер, объединяющие представителей нашей профессии.

Сергей Анатольевич Жуков
Генеральный директор АО «Мосметрострой»

СОДЕРЖАНИЕ

ГЛАВА 1. ГОД ОСНОВАНИЯ — 1931-й 36
НАЧАЛО 40

ГЛАВА 2. ПРОДОЛЖАЯ ТРАДИЦИИ ПЕРВОСТРОИТЕЛЕЙ 44
МОСМЕТРОСТРОЙ. ГОД ЗА ГОДОМ 52

ГЛАВА 3. ЦВЕТНОЙ БУЛЬВАР, 17 70
ГОЛОВНОЙ ОФИС АО «МОСМЕТРОСТРОЙ» 70
РУКОВОДСТВО АО «МОСМЕТРОСТРОЙ» 74

ГЛАВА 4. МОСМЕТРОСТРОЙ 76
ТОННЕЛЬ-2001 78
ТОННЕЛЬНЫЙ ОТРЯД №6 88
СТРОИТЕЛЬНО-МОНТАЖНОЕ УПРАВЛЕНИЕ №1 98
СТРОИТЕЛЬНО-МОНТАЖНОЕ УПРАВЛЕНИЕ №2 110
СТРОИТЕЛЬНО-МОНТАЖНОЕ УПРАВЛЕНИЕ №3 118
СТРОИТЕЛЬНО-МОНТАЖНОЕ УПРАВЛЕНИЕ №4 126
СТРОИТЕЛЬНО-МОНТАЖНОЕ УПРАВЛЕНИЕ №5 134
СТРОИТЕЛЬНО-МОНТАЖНОЕ УПРАВЛЕНИЕ №6 144
СТРОИТЕЛЬНО-МОНТАЖНОЕ УПРАВЛЕНИЕ №8 154
СТРОИТЕЛЬНО-МОНТАЖНОЕ УПРАВЛЕНИЕ №9 164
СТРОИТЕЛЬНО-МОНТАЖНОЕ УПРАВЛЕНИЕ №12 174
СТРОИТЕЛЬНО-МОНТАЖНОЕ УПРАВЛЕНИЕ №19 184
СТРОЙМЕХСЕРВИС МЕТРОСТРОЯ 192
УПРАВЛЕНИЕ МЕХАНИЗАЦИИ МОСМЕТРОСТРОЯ 202
УПРАВЛЕНИЕ СПЕЦИАЛЬНЫХ РАБОТ МОСМЕТРОСТРОЯ 212
СТРОИТЕЛЬНО-МОНТАЖНОЕ УПРАВЛЕНИЕ №23 224
СТРОИТЕЛЬНО-МОНТАЖНОЕ УПРАВЛЕНИЕ №25 230
ММС ИНТЕРНЭШНЛ 238
ПРОЕКТНО-КОНСТРУКТОРСКОЕ БЮРО «ИНЖПРОЕКТ» 246
ПОКРОВСКИЙ ЗАВОД ЖЕЛЕЗОБЕТОННЫХ ИЗДЕЛИЙ 254
ТОННЕЛЬСТРОЙКОМПЛЕКТ 262
МЕТРОТРАНСКОМПЛЕКТ 268
КОММУНАЛЬНО-СТРОИТЕЛЬНОЕ УПРАВЛЕНИЕ МОСМЕТРОСТРОЯ 274
ТЕХНИЧЕСКАЯ ШКОЛА МОСМЕТРОСТРОЯ 278
УЧЁТНЫЙ ЦЕНТР МОСМЕТРОСТРОЯ 284

ГЛАВА 5. МОСМЕТРОСТРОЙ — ЭТО КОЛЛЕКТИВ ЕДИНОМЫШЛЕННИКОВ 288

ГЛАВА 1 ГЛАВА

ГОД ОСНОВАНИЯ — 1931-Й

НАЧАЛО

15 июня 1931 года на Пленуме ЦК ВКП(б) было принято решение о строительстве метро в Москве.

Начавшаяся в 1928 году коллективизация сельского хозяйства совпала с неурожаем последующих лет, и масса крестьян, спасаясь от голода, отправилась в города, где на тот момент требовалось огромное количество рабочих рук. Страна делала первые шаги индустриализации под лозунгом «догнать и перегнать». Догонять нужно было передовые капиталистические страны в техническом и экономическом отношении, что тогда казалось почти невозможным. Лавинообразный рост населения промышленных центров предсказуемо создал две тяжелейшие проблемы, решать которые пришлось многие последующие десятилетия — жилья и транспорта. Дореволюционная инфраструктура губернских центров, и без того изрядно побитая, была не готова принять так необходимые стране рабочие силы. Их некуда было селить и не на чем перевозить.

К 1931 году численность населения Москвы приблизилась к трём миллионам человек. Это почти в два раза превосходило дореволюционные показатели. А ведь город по-прежнему представлял собой в значительной мере хаотичное нагромождение деревянных домов и узких кривых улочек. Главным общественным транспортом Москвы был трамвай. Ещё недавно новые прекрасные вагоны хорошо справлялись с перевозкой полуторамиллионного пассажиропотока. Однако с ростом населения ситуация изменилась, — трамвайные пробки росли росли, скорости падали, больше 3 км/ч по центру они уже не ездили, люди висели на подножках гроздьями. Москва ждала коллапса, и он случился. 6 января 1931 года город встал намертво, и всем стало очевидно — медлить больше нельзя. Нужен метрополитен.

Метро в Москве планировали и до революции. За «тучные нулевые» прошлого века был рассмотрен едва ли не десяток различных проектов, все они в том или ином виде предлагали построить на старейшей радиально-кольцевой структуре города сеть из преимущественно эстакадных линий, начинавшихся от только открытой Окружной железной дороги и сходившихся в центре в один большой вокзал. До Первой мировой войны так ничего и не было сделано, но совсем от планов строительства подземки не отказались. В трамвайном управлении (в те времена оно называлось Управление московских городских железных дорог — МГЖД) создали подразделение по проектированию метрополитена. В 1925 году заместителем начальника МГЖД был назначен замечательный русский инженер Семён Николаевич Розанов, единственный в стране специалист, который строил действующий метрополитен — в Париже.

К 1931 году проект МГЖД, сделанный по парижскому образцу, неоднократно обсуждался, но никаких решений по нему так и не было принято. В газетах писали, что Москва не может позволить себе никакого метро, когда для рабочих нет даже самых крохотных комнат в коммунальных квартирах. О метро многие мечтали, но в него никто не верил. В марте 1930 года в подразделении начала работать контрольная комиссия, которая заподозрила её работников во вредительстве. Это привело к его закрытию, а многих инженеров арестовали. В 1931 году всё изменилось. На проходившем 11–15 июня 1931 года Пленуме ЦК ВКП(б) руководитель столицы, первый секретарь Московского городского комитета ВКП(б) Лазарь Моисеевич Каганович выступил с трёхчасовым докладом по положению в коммунальном хозяйстве и перспективах развития города. По итогам Пленума решили «безотлагательно приступить к подготовительным работам по сооружению в Москве метрополитена как главного средства для решения проблемы скоростной и дешёвой перевозки пассажиров».

В самом центре Москвы, на улице Куйбышева (Ильинке), под боком у Московского комитета партии, были выделены три комнаты для новой, невиданной доселе организации — Московского метростроя. Великолепные инженеры — замечательный мостовик Виктор Леопольдович Николаи, объездивший и подробно изучивший европейские метрополитены, молодой перспективный инженер-путеец Вениамин Львович Маковский, вызволенный из-под ареста Розанов — все лучшие технические умы под руководством знаменитого к тому моменту бывшего главного инженера Днепростроя Павла Павловича Ротерта занялись доработкой проекта МГЖД для начала строительства пробного участка нового вида транспорта.

По проекту МГЖД линия заканчивалась нынешней станцией «Красносельская», тупики за ней уходили под Митьковский путепровод. Именно здесь, в самом начале будущей трассы, в декабре 1931 года и была заложена опытная наклонная шахта-бремсберг. Всесоюзную стройку начали без особой помпы, во дворе дома, лопатами. Строить пробный тоннель предстояло парижским горным способом, то есть без вскрытия дневной поверхности.

Путь в десять тысяч «ли» начинается с первого шага, говорит старая корейская пословица. Вслед за первой пройденной лопатами шахтой появились другие, сооружённые уже с помощью контурного замораживания. К ранее запланированному участку добавились станции «Сокольники», «Парк Культуры» и Арбатский радиус. Метростроевцы ушли в недра центра, отбойными молотками, перфораторами и взрывчаткой прошли тоннели под улицами, не перекрывая движения, под колоссальным горным давлением с риском для жизни раскрывали своды залов станций. Не хватало крепёжного леса, и первопроходцы отправлялись за ним в Архангельскую область, не хватало щебня для заполнения бетона, и они прокладывали железную дорогу к карьеру в Тульской области. Очень не хватало рабочих сил, и тысячи комсомольцев записывались на стройку. Стройка была всесоюзной — рабочие приезжали со всей страны.

Механизация строительства росла с каждой пройденной выработкой. Без лопат и тачек было не обойтись, но всё же большая часть объёмов сооружалась вполне передовыми методами. Проходку обводнённых участков вели в кессоне под высоким давлением, здесь работали смену только по четыре часа, и врачи буквально выгоняли из забоя рвущихся в бой кессонщиков — элиту подземного строительства, которые соревновались бригадами за каждый сантиметр проходки. Для того чтобы соорудить сложный переходный участок с мелкого на глубокое заложение на Каланчёвской улице, прямо на поверхности возвели три готовых железобетонных тоннеля, которые под сжатым воздухом целиком опустили на нужную глубину.

Самый передовой метод — щитовая проходка — применили на перегоне «Охотный ряд» — «Площадь Дзержинского» (сегодня это станция «Лубянка»). Здесь работали сразу два щита: купленный в Великобритании фирмы Markham & Co. и сконструированный по аналогии в КБ «Союзстальмост» первый советский щит. Несмотря на то что его основные детали были скопированы у англичан, оборудование на нём стояло наше. Более того, советские инженеры заменили сложную гидравлику на надёжную электрику, ведь именно по ней Россия всегда была в числе передовых стран. Англичане предупреждали, что в условиях постоянной влажности электрика откажет, но наши инженеры доказали превосходство русской электротехнической школы.

Работы на щите представляли собой отличную школу будущего метростроения. Поначалу его никак не могли удержать на трассе, пришлось даже перепроектировать участок тоннеля, чтобы не переделывать пройденный отрезок. При подходе к руслу Неглинки соорудили кессон и продолжили путь под высоким давлением, круша породу отбойными молотками под защитой металла щитовой оболочки. Кстати, именно на щите впервые было доказано, что постулаты соцсоревнования далеко не всегда применимы в строительстве. Бригады пытались и здесь бороться друг с другом, но технологический процесс на щите цикличен, и никогда нельзя точно сказать, какая бригада внесла наибольший вклад в общее дело. Со временем все поняли, что строгое соблюдение порядка операций важнее выигранных сантиметров. Тем не менее щиты соревновались между собой, правда, обогнать друг друга они тоже не могли, чтобы не нарушать взаимосвязи грунтовых массивов.

24 ноября 1934 года английский щит вышел в демонтажную камеру шахты под площадью Дзержинского и был по частям поднят на поверхность. Советский же закончил свой путь 15 декабря, времени на демонтаж уже не хватило, и его пришлось разрезать. Тем не менее нужный опыт получили. Когда в 1935 году начнут строительство II очереди — Горьковского и Покровского радиусов, то все перегонные тоннели глубокого заложения и многие станционные станут проходить именно с помощью щитов. Поработает на II очереди и тот самый английский Маркхем, но помимо него сделают сорок один советский щит.

Первую очередь построили из бетона. Металла в стране не хватало, дефицитнейший чугун использовали только для наклонных ходов, бетон стал основной обделкой как перегонных, так и станционных тоннелей. В сложных местах его армировали, а там, где он не принимал на себя большого давления, заполняли щебнем, бутовым камнем, а когда и его не хватало – то обычным битым кирпичом.

Тринадцать станций хотели сдать к 7 ноября 1934 года, однако объём строительства был слишком велик, а опыта не хватало. Станций могло получиться и меньше: в последний момент внесли в проект «Александровский сад» (тогда — «Улица Коминтерна»), а «Дворец Советов» («Кропоткинскую») успели из проекта исключить и решили временно строить тоннели на проход. Москвичи могли не увидеть великолепный проект Алексея Николаевича Душкина и Якова Григорьевича Лихтенберга, если бы посадку станции не сумели отвязать от никак не завершавшегося проектирования самого Дворца Советов, и за три летних месяца «Кропоткинская» всё-таки была построена.

К 20 января 1935 года основные строительные работы завершили, в ночь с 4 на 5 февраля впервые по всем трём радиусам: Кировскому, Фрунзенскому и Арбатскому — прошёл пробный поезд, но самым первым участком, сданным под опытное движение, стал перегон «Комсомольская» – «Красносельская» – «Сокольники». Построенный открытым способом и готовый раньше других, участок принял первый состав метрополитена ещё 15 октября 1934 года, после чего на нём стали обкатывать новые составы и обучать машинистов.

Значительное число желающих смогло побывать на станциях до пуска, а многие по путёвкам от предприятий поучаствовали и в экскурсионных поездках. 2 мая 1935 года станции открыли свои двери для осмотра всем желающим. Поезда не ходили, зато радостные москвичи провели весь праздничный день в прогулках между вестибюлями и длинных очередях на вход. Это были те самые москвичи, три года назад сторонившиеся метростроевцев в грязной одежде, считали, что работа на Метрострое непрестижна. Побывав на строительстве во время субботников, осознав, что под землёй, невидимо для их глаз, ведётся важнейшая работа, которая изменит жизнь города, они уже по-другому смотрели на сияющие мрамором залы, свежий асфальт платформ и блеск оригинальных светильников.

И наконец, настал день пуска — 15 мая 1935 года в 6:45 утра открылись двери вестибюлей. День был рабочим, поэтому многие москвичи встали пораньше, чтобы первыми попасть на станции. В 7 часов поезда пошли, ознаменовав для города начало новой жизни, в которой Москва уже никогда себя не представит без главного вида транспорта, без своего родного метрополитена!

ГЛАВА 2 ГЛАВА

ПРОДОЛЖАЯ ТРАДИЦИИ ПЕРВОСТРОИТЕЛЕЙ

За годы своей работы метрополитен настолько органично вписался в инфраструктуру Москвы, что стал одним из её символов, важной достопримечательностью и визитной карточкой. Вместе с тем, это крупнейшая транспортная система, сложнейшее инженерно-техническое сооружение, с успехом решающее транспортные проблемы многомиллионного мегаполиса. Упорство, труд, изобретательность, добросовестность и энтузиазм метростроевцев позволили создать настоящий подземный город, полюбоваться которым каждый год приезжают тысячи туристов, а москвичи получили надёжный и безопасный общественный транспорт.

Свой юбилей Московский метрострой отмечает в октябре. Сегодня это одна из крупнейших строительных компаний, которая сохраняет и продолжает лучшие традиции школы российского метростроения, начавшейся складываться в далёком 1931 году. Уже тогда сооружение подземки было не рядовой стройкой, а популярным у молодёжи проектом, даже несмотря на то, что приходилось работать в очень тяжёлых условиях — узких штольнях и затапливаемых плывуном стволах, в грохоте отбойных молотков и перфораторов, а часто и вручную, лопатой; дружной гурьбой катить неповоротливые вагонетки и выдавать на-гора тонны вязкой юрской глины. За многолетнюю свою историю метростроевцем пришлось преодолевать на своем пути немало испытаний — первые пятилетки, Великая Отечественная война, «оттепель» и эпоха 1980-х, когда темпы достигали рекордных показателей, страшные 90-е, когда перерывы в строительстве превышали военные, и, наконец, очередной подъём в 2000-х годах.

В 2002 году было завершено строительство участка Серпуховско-Тимирязевской линии со станциями «Улица Академика Янгеля», «Аннино», «Бульвар Дмитрия Донского» — впервые метро перешагнуло МКАД и пришло в район Северного Бутова. В этом же году реконструировали станцию «Воробьёвы горы» Сокольнической линии. В 2003 году сдан в эксплуатацию участок Бутовской линии «лёгкого метро» с пятью станциями, связавший район Южного Бутова с центральной частью города. В 2005 году закончено строительство сложного комплекса сооружений второго выхода станции «Маяковская» Замоскворецкой линии. В 2007 году сдан в эксплуатацию участок Люблинско-Дмитровской линии со станциями «Сретенский бульвар» и «Трубная». В конце 2007 года открыто движение на участке проспекта Маршала Жукова от улицы Живописной до МКАД, входящего в состав Звенигородского шоссе, связывающего Новорижское шоссе с центром города. Московский метрострой соорудил уникальные Серебряноборские тоннели, где впервые в одном сечении совмещены разные виды транспорта: в верхнем — движение автомобилей, в нижнем — поездов Арбатско-Покровской линии метрополитена. В 2009 году завершены генподрядные работы на северо-западе Москвы, в результате которых долгожданное метро пришло в Митино. Арбатско-Покровская линия продлена на 6,5 км, на ней открылись три станции: «Мякинино», «Волоколамская» и «Митино». Построен участок Люблинско-Дмитровской линии от станции «Трубная» до станции «Марьина роща».

С 2011 года в столице реализуется масштабная программа по строительству и реконструкции метро. Москва поставила перед собой амбициозную задачу — построить до 2020 года 150 км линий и открыть 70 станций, обеспечив 93 % населения Москвы станциями в шаговой доступности от дома. Все новые и новые названия появляются на карте: «Марьина роща» и «Достоевская», «Алма-Атинская» и «Пятницкое шоссе», «Тропарёво», а также «Румянцево» и «Саларьево», сделавшие метрополитен доступным для жителей Новой Москвы. От станции «Саларьево» Сокольническая линия шагнёт дальше — в Коммунарку. Здесь будут построены четыре новые станции, на базе которых появится несколько крупных транспортно-пересадочных узлов.

Сегодня продолжается строительство более 30 станций подземки, задействовано порядка 45 тысяч человек. Развёрнуты работы на площадках Третьего пересадочного контура, строятся транспортно-пересадочные узлы, благодаря которым Окружная железная дорога, получившая название Московское центральное кольцо, и столичный метрополитен станут единой системой. Это позволит облегчить транспортную ситуацию на столичных и пригородных дорогах, снизить время пребывания пассажиров в пути. Кроме того, в рамках программы появится семь новых электродепо, а ещё восемь реконструируют.

Эстафета подземных первопроходцев не только передана в XXI век, но и получила развитие — на сегодняшний день по объёму метростроения и темпам ввода объектов Москва, безусловно, лидирует в мире. При этом приоритетными остаются вопросы качества, безопасности и архитектурной ценности. Первые станции зачастую сравнивают с дворцами — заихкрасоту,величественность,обилиедорогостоящих отделочных материалов и различных художественных элементов. Москва держит планку — новые станции по-прежнему продолжают радовать пассажиров трепетным отношением к их архитектурному облику. В последние годы здесь наблюдается тенденция к возвращению конкурсов: в 2014 году были выбраны концепции для «Солнцево» и «Новопеределкино», а в январе 2016 года объявлены проекты станций «Нижние Мнёвники» и «Терехово». А вот облик «Тропарёво», «Румянцево» и «Саларьево» разрабатывали архитекторы и проектировщики непосредственно Мосметростроя.

Согласно технологическим картам каждая станция метро строится от двух до пяти лет, в зависимости от геологических условий. Однако сегодняшние технологии позволяют работать не только быстрее, но и без потери качества. Современное метро так же надёжно, как и то, что строилось в советское время. Ускорение строительства удаётся обеспечить, применяя дополнительное технологическое оборудование, в частности, за счёт одновременного использования большого количества тоннелепроходческих щитов.

АО «Мосметрострой» работает на каждом этапе — от проектирования и выполнения всех видов строительных работ до художественного оформления объектов и работ по благоустройству территории. Такие капиталоёмкие и высокотехнологичные задачи требуют высококвалифицированных кадров и самого современного оборудования. В структуру компании входят специализированные организации, выполняющие широкий диапазон подземных, отделочных, путеукладочных, монтажных и многих других видов работ, включая производство строительных материалов.

Будучи передовым предприятием в части внедрения достижений научно-технического прогресса, АО «Мосметрострой» всегда готово делиться опытом с другими предприятиями строительного комплекса. И это тоже традиция — в своё время при непосредственном участии московских строителей метро зарождались Ленинградский и многие другие метрострои. Специалисты Мосметростроя активно сотрудничают с коллегами из других стран.

Предприятие активно участвует в конкурсах и тендерах, старается находить выгодные коммерческие заказы, сотрудничает с РЖД, строит транспортно-пересадочные узлы, мосты, дороги — как в России, так и за рубежом.

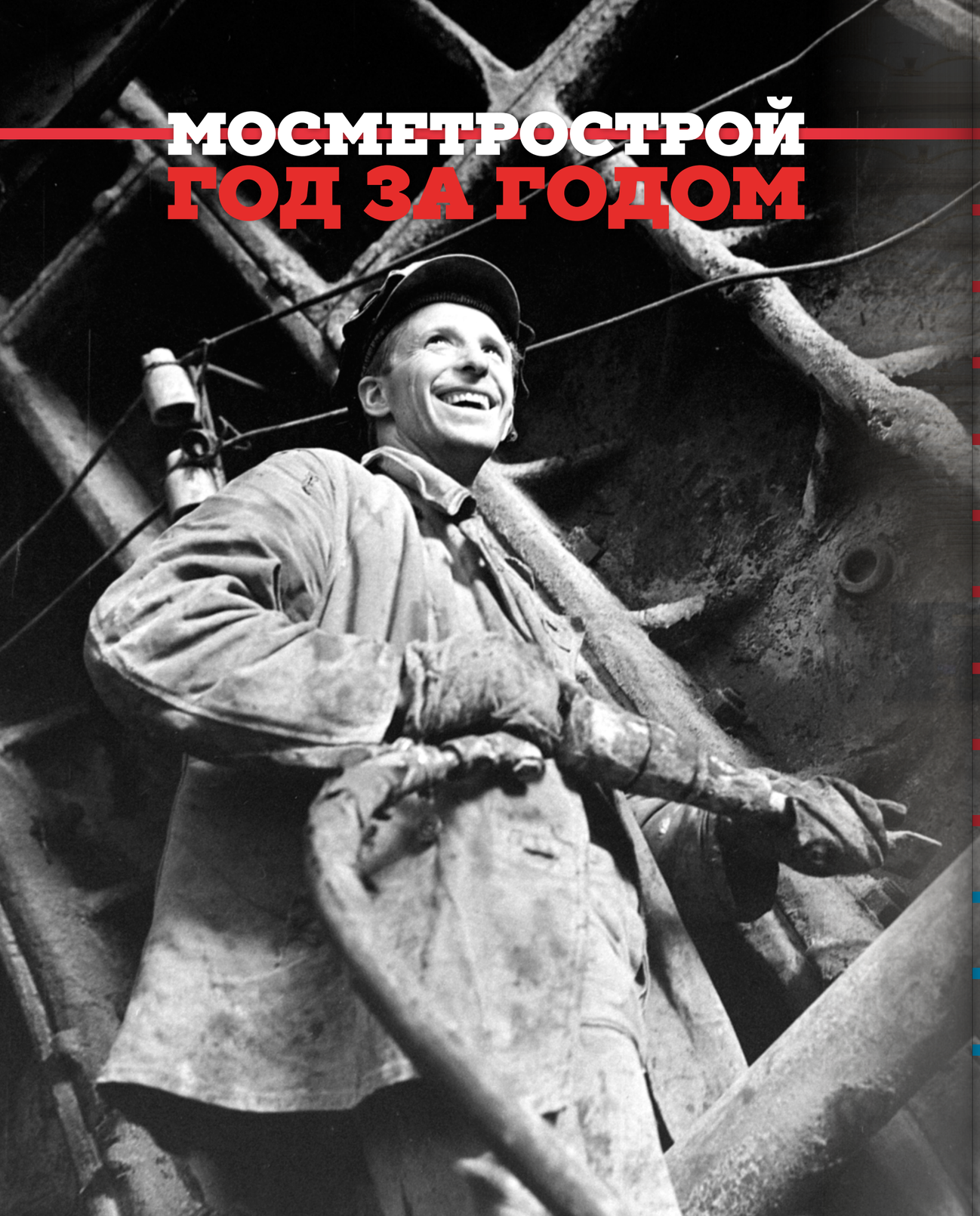
В 2009 году было успешно осуществлено строительство тоннеля в Турции — проект «Мелен», призванный обеспечить Стамбул пресной водой. Специалисты Мосметростроя работали на участке, проходящем под проливом Босфор. Это первый опыт таких масштабных работ за рубежом в новой истории. Специалистам удалось за 15 месяцев соединить тоннелем два материка. Успешные результаты проходки при экстремально трудных геологических условиях ещё раз показали высокий уровень российского тоннелестроения. Работы за рубежом продолжились в июне 2010 года — АО «Мосметрострой» совместно с израильской компанией Minrav выиграло тендер на строительство участка скоростной железнодорожной линии между Тель-Авивом и Иерусалимом. Проект включал в себя сооружение тоннелей и главной подземной станции на глубине 80 м.

На сегодняшний день Мосметрострой завершил строительство трёх новых станций на Люблинско-Дмитровской линии — «Бутырской», «Фонвизинской» и второго зала «Петровско-Разумовской». Ещё три станции на той же линии — «Окружная», «Верхние Лихоборы» и «Селигерская» — находятся в самом разгаре строительства. Работы производятся в сложных гидрогеологических условиях и в плотной городской застройке, соответственно требуют предельного соблюдения всех существующих правил и нормативов техники безопасности. Помимо Люблинско-Дмитровской, заключены контракты на сооружение трёх новых станций на Третьем пересадочном контуре (ТПК) — «Авиамоторной-II», «Лефортово» и «Рубцовской». Ведутся работы по строительству «Нижней Масловки» на ТПК и реконструкции вестибюля станции «Китай-город». А в 2016 году Московский метрострой выиграл тендер на строительство ещё одной станции на ТПК — станции «Стромынка», которая будет иметь пересадку на «Сокольники» одноимённой линии.

На протяжении своей истории Мосметрострою удаётся сохранять традиции, держать высокий производственный темп и обеспечивать преемственность поколений. Компания расширяется, в «большой семье» появляются новые управления и предприятия, а вместе с ними и новые люди. Как и 85 лет назад, их всех объединяет желание покорять новые горизонты, делать столичный метрополитен комфортнее, надёжнее и доступнее. Свой юбилей Мосметрострой встречает, будучи современным предприятием, укомплектованным высококлассными специалистами и оборудованным по последнему слову техники.

076

076



МОСМЕТРОСТРОЙ ГОД ЗА ГОДОМ

1-я очередь

СОКОЛЬНИКИ
СОКОЛЬНИЧЕСКАЯ ЛИНИЯ
15 МАЯ 1935

КРАСНОСЕЛЬСКАЯ
СОКОЛЬНИЧЕСКАЯ ЛИНИЯ
15 МАЯ 1935

КОМСОМОЛЬСКАЯ
СОКОЛЬНИЧЕСКАЯ ЛИНИЯ
15 МАЯ 1935

КРАСНЫЕ ВОРОТА
СОКОЛЬНИЧЕСКАЯ ЛИНИЯ
15 МАЯ 1935

ЧИСТЫЕ ПРУДЫ
СОКОЛЬНИЧЕСКАЯ ЛИНИЯ
15 МАЯ 1935

ЛУБЯНКА
СОКОЛЬНИЧЕСКАЯ ЛИНИЯ
15 МАЯ 1935

ОХОТНЫЙ РЯД
СОКОЛЬНИЧЕСКАЯ ЛИНИЯ
15 МАЯ 1935

БИБЛИОТЕКА ИМ. ЛЕНИНА
СОКОЛЬНИЧЕСКАЯ ЛИНИЯ
15 МАЯ 1935

КРОПОТКИНСКАЯ
СОКОЛЬНИЧЕСКАЯ ЛИНИЯ
15 МАЯ 1935

ПАРК КУЛЬТУРЫ
СОКОЛЬНИЧЕСКАЯ ЛИНИЯ
15 МАЯ 1935

АЛЕКСАНДРОВСКИЙ САД
ФИЛЁВСКАЯ ЛИНИЯ
15 МАЯ 1935

АРБАТСКАЯ
ФИЛЁВСКАЯ ЛИНИЯ
15 МАЯ 1935

СМОЛЕНСКАЯ
ФИЛЁВСКАЯ ЛИНИЯ
15 МАЯ 1935

2-я очередь

КИЕВСКАЯ
ФИЛЁВСКАЯ ЛИНИЯ
20 МАРТА 1937

ПЛОЩАДЬ РЕВОЛЮЦИИ
АРБАТСКО-ПОКРОВСКАЯ ЛИНИЯ
13 МАРТА 1938

КУРСКАЯ
АРБАТСКО-ПОКРОВСКАЯ ЛИНИЯ
13 МАРТА 1938

ТЕАТРАЛЬНАЯ
ЗАМОСКВОРЕЦКАЯ ЛИНИЯ
11 СЕНТЯБРЯ 1938

МАЯКОВСКАЯ
ЗАМОСКВОРЕЦКАЯ ЛИНИЯ
11 СЕНТЯБРЯ 1938

БЕЛОРУССКАЯ
ЗАМОСКВОРЕЦКАЯ ЛИНИЯ
11 СЕНТЯБРЯ 1938

ДИНАМО
ЗАМОСКВОРЕЦКАЯ ЛИНИЯ
11 СЕНТЯБРЯ 1938

АЭРОПОРТ
ЗАМОСКВОРЕЦКАЯ ЛИНИЯ
11 СЕНТЯБРЯ 1938

СОКОЛ
ЗАМОСКВОРЕЦКАЯ ЛИНИЯ
11 СЕНТЯБРЯ 1938

3-я очередь

АВТОЗАВОДСКАЯ
ЗАМОСКВОРЕЦКАЯ ЛИНИЯ
1 ЯНВАРЯ 1943

НОВОКУЗНЕЦКАЯ
ЗАМОСКВОРЕЦКАЯ ЛИНИЯ
20 НОЯБРЯ 1943

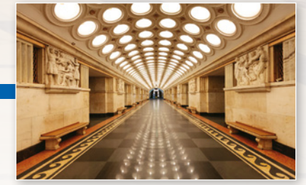
ПАВЕЛЕЦКАЯ
ЗАМОСКВОРЕЦКАЯ ЛИНИЯ
20 НОЯБРЯ 1943

БАУМАНСКАЯ
АРБАТСКО-ПОКРОВСКАЯ ЛИНИЯ
18 ЯНВАРЯ 1944

СЕМЁНОВСКАЯ
АРБАТСКО-ПОКРОВСКАЯ ЛИНИЯ
18 ЯНВАРЯ 1944

ПАРТИЗАНСКАЯ
АРБАТСКО-ПОКРОВСКАЯ ЛИНИЯ
18 ЯНВАРЯ 1944

ЭЛЕКТРОЗАВОДСКАЯ
АРБАТСКО-ПОКРОВСКАЯ ЛИНИЯ
15 МАЯ 1944



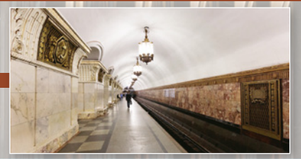
4-я очередь

ПАРК КУЛЬТУРЫ
КОЛЬЦЕВАЯ ЛИНИЯ
1 ЯНВАРЯ 1950

ОКТЯБРЬСКАЯ
КОЛЬЦЕВАЯ ЛИНИЯ
1 ЯНВАРЯ 1950

ДОБРЫНИНСКАЯ
КОЛЬЦЕВАЯ ЛИНИЯ
1 ЯНВАРЯ 1950

ПАВЕЛЕЦКАЯ
КОЛЬЦЕВАЯ ЛИНИЯ
1 ЯНВАРЯ 1950



ТАГАНСКАЯ
КОЛЬЦЕВАЯ ЛИНИЯ
1 ЯНВАРЯ 1950

КУРСКАЯ
КОЛЬЦЕВАЯ ЛИНИЯ
1 ЯНВАРЯ 1950

КОМСОМОЛЬСКАЯ
КОЛЬЦЕВАЯ ЛИНИЯ
30 ЯНВАРЯ 1952

ПРОСПЕКТ МИРА
КОЛЬЦЕВАЯ ЛИНИЯ
30 ЯНВАРЯ 1952

НОВОСЛОБОДСКАЯ
КОЛЬЦЕВАЯ ЛИНИЯ
30 ЯНВАРЯ 1952

БЕЛОРУССКАЯ
КОЛЬЦЕВАЯ ЛИНИЯ
30 ЯНВАРЯ 1952

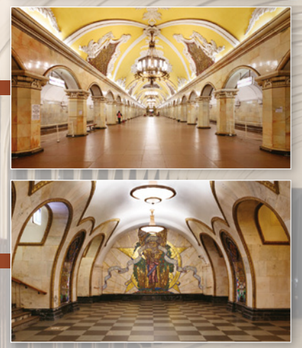
АРБАТСКАЯ
АРБАТСКО-ПОКРОВСКАЯ ЛИНИЯ
5 АПРЕЛЯ 1953

СМОЛЕНСКАЯ
АРБАТСКО-ПОКРОВСКАЯ ЛИНИЯ
5 АПРЕЛЯ 1953

КИЕВСКАЯ
АРБАТСКО-ПОКРОВСКАЯ ЛИНИЯ
5 АПРЕЛЯ 1953

КРАСНОПРЕСНЕНСКАЯ
КОЛЬЦЕВАЯ ЛИНИЯ
14 МАРТА 1954

КИЕВСКАЯ
КОЛЬЦЕВАЯ ЛИНИЯ
14 МАРТА 1954



5-я очередь

ФРУНЗЕНСКАЯ
СОКОЛЬНИЧЕСКАЯ ЛИНИЯ
1 МАЯ 1957

СПОРТИВНАЯ
СОКОЛЬНИЧЕСКАЯ ЛИНИЯ
1 МАЯ 1957

ВДНХ
КАЛУЖСКО-РИЖСКАЯ ЛИНИЯ
1 МАЯ 1958

АЛЕКСЕЕВСКАЯ
КАЛУЖСКО-РИЖСКАЯ ЛИНИЯ
1 МАЯ 1958

РИЖСКАЯ
КАЛУЖСКО-РИЖСКАЯ ЛИНИЯ
1 МАЯ 1958

ПРОСПЕКТ МИРА
КАЛУЖСКО-РИЖСКАЯ ЛИНИЯ
1 МАЯ 1958

СТУДЕНЧЕСКАЯ
ФИЛЁВСКАЯ ЛИНИЯ
7 НОЯБРЯ 1958

КУТУЗОВСКАЯ
ФИЛЁВСКАЯ ЛИНИЯ
7 НОЯБРЯ 1958

ВОРОБЬЁВЫ ГОРЫ
СОКОЛЬНИЧЕСКАЯ ЛИНИЯ
12 ЯНВАРЯ 1959

УНИВЕРСИТЕТ
СОКОЛЬНИЧЕСКАЯ ЛИНИЯ
12 ЯНВАРЯ 1959

ФИЛИ
ФИЛЁВСКАЯ ЛИНИЯ
7 НОЯБРЯ 1959

1960-е годы

БАГРАТИОНОВСКАЯ
ФИЛЁВСКАЯ ЛИНИЯ
13 ОКТЯБРЯ 1961

ФИЛЁВСКИЙ ПАРК
ФИЛЁВСКАЯ ЛИНИЯ
13 ОКТЯБРЯ 1961

ПИОНЕРСКАЯ
ФИЛЁВСКАЯ ЛИНИЯ
13 ОКТЯБРЯ 1961

ИЗМАЙЛОВСКАЯ
АРБАТСКО-ПОКРОВСКАЯ ЛИНИЯ
21 ОКТЯБРЯ 1961

ПЕРВОМАЙСКАЯ
АРБАТСКО-ПОКРОВСКАЯ ЛИНИЯ
21 ОКТЯБРЯ 1961

ОКТЯБРЬСКАЯ
КАЛУЖСКО-РИЖСКАЯ ЛИНИЯ
13 ОКТЯБРЯ 1962

ЛЕНИНСКИЙ ПРОСПЕКТ
КАЛУЖСКО-РИЖСКАЯ ЛИНИЯ
13 ОКТЯБРЯ 1962

АКАДЕМИЧЕСКАЯ
КАЛУЖСКО-РИЖСКАЯ ЛИНИЯ
13 ОКТЯБРЯ 1962

ПРОФСОЮЗНАЯ
КАЛУЖСКО-РИЖСКАЯ ЛИНИЯ
13 ОКТЯБРЯ 1962

НОВЫЕ ЧЕРЁМУШКИ
КАЛУЖСКО-РИЖСКАЯ ЛИНИЯ
13 ОКТЯБРЯ 1962

ЩЁЛКОВСКАЯ
АРБАТСКО-ПОКРОВСКАЯ ЛИНИЯ
22 ИЮЛЯ 1963

ПРОСПЕКТ ВЕРНАДСКОГО
СОКОЛЬНИЧЕСКАЯ ЛИНИЯ
30 ДЕКАБРЯ 1963

ЮГО-ЗАПАДНАЯ
СОКОЛЬНИЧЕСКАЯ ЛИНИЯ
30 ДЕКАБРЯ 1963

ВОЙКОВСКАЯ
ЗАМОСКВОРЕЦКАЯ ЛИНИЯ
31 ДЕКАБРЯ 1964

ВОДНЫЙ СТАДИОН
ЗАМОСКВОРЕЦКАЯ ЛИНИЯ
31 ДЕКАБРЯ 1964

РЕЧНОЙ ВОКЗАЛ
ЗАМОСКВОРЕЦКАЯ ЛИНИЯ
31 ДЕКАБРЯ 1964

МОЛОДЁЖНАЯ
АРБАТСКО-ПОКРОВСКАЯ ЛИНИЯ
5 ИЮЛЯ 1965

КУНЦЕВСКАЯ
ФИЛЁВСКАЯ ЛИНИЯ
31 АВГУСТА 1965

ПРЕОБРАЖЕНСКАЯ ПЛОЩАДЬ
СОКОЛЬНИЧЕСКАЯ ЛИНИЯ
31 ДЕКАБРЯ 1965

ТАГАНСКАЯ
ТАГАНСКО-КРАСНОПРЕСНЕНСКАЯ ЛИНИЯ
31 ДЕКАБРЯ 1966

ПРОЛЕТАРСКАЯ
ТАГАНСКО-КРАСНОПРЕСНЕНСКАЯ ЛИНИЯ
31 ДЕКАБРЯ 1966

ВОЛГОГРАДСКИЙ ПРОСПЕКТ
ТАГАНСКО-КРАСНОПРЕСНЕНСКАЯ ЛИНИЯ
31 ДЕКАБРЯ 1966

ТЕКСТИЛЬЩИКИ
ТАГАНСКО-КРАСНОПРЕСНЕНСКАЯ ЛИНИЯ
31 ДЕКАБРЯ 1966

КУЗЬМИНКИ
ТАГАНСКО-КРАСНОПРЕСНЕНСКАЯ ЛИНИЯ
31 ДЕКАБРЯ 1966

РЯЗАНСКИЙ ПРОСПЕКТ
ТАГАНСКО-КРАСНОПРЕСНЕНСКАЯ ЛИНИЯ
31 ДЕКАБРЯ 1966

ВЫХИНО
ТАГАНСКО-КРАСНОПРЕСНЕНСКАЯ ЛИНИЯ
31 ДЕКАБРЯ 1966

КОЛОМЕНСКАЯ
ЗАМОСКВОРЕЦКАЯ ЛИНИЯ
11 АВГУСТА 1969

КАШИРСКАЯ
ЗАМОСКВОРЕЦКАЯ/КАХОВСКАЯ ЛИНИЯ
11 АВГУСТА 1969

ВАРШАВСКАЯ
КАХОВСКАЯ ЛИНИЯ
11 АВГУСТА 1969

КАХОВСКАЯ
КАХОВСКАЯ ЛИНИЯ
11 АВГУСТА 1969

1970-е годы

ТРЕТЬЯКОВСКАЯ
КАЛУЖСКО-РИЖСКАЯ ЛИНИЯ
3 ЯНВАРЯ 1971

КИТАЙ-ГОРОД
КАЛУЖСКО-РИЖСКАЯ ЛИНИЯ
3 ЯНВАРЯ 1971

КИТАЙ-ГОРОД
ТАГАНСКО-КРАСНОПРЕСНЕНСКАЯ ЛИНИЯ
3 ЯНВАРЯ 1971

ТУРГЕНЕВСКАЯ
КАЛУЖСКО-РИЖСКАЯ ЛИНИЯ
31 ДЕКАБРЯ 1971

СУХАРЕВСКАЯ
КАЛУЖСКО-РИЖСКАЯ ЛИНИЯ
31 ДЕКАБРЯ 1971

УЛИЦА 1905 ГОДА
ТАГАНСКО-КРАСНОПРЕСНЕНСКАЯ ЛИНИЯ
30 ДЕКАБРЯ 1972

БЕГОВАЯ
ТАГАНСКО-КРАСНОПРЕСНЕНСКАЯ ЛИНИЯ
30 ДЕКАБРЯ 1972

ПОЛЕЖАЕВСКАЯ
ТАГАНСКО-КРАСНОПРЕСНЕНСКАЯ ЛИНИЯ
30 ДЕКАБРЯ 1972

ОКТЯБРЬСКОЕ ПОЛЕ
ТАГАНСКО-КРАСНОПРЕСНЕНСКАЯ ЛИНИЯ
30 ДЕКАБРЯ 1972

БЕЛЯЕВО
КАЛУЖСКО-РИЖСКАЯ ЛИНИЯ
12 АВГУСТА 1974

КАЛУЖСКАЯ
КАЛУЖСКО-РИЖСКАЯ ЛИНИЯ
12 АВГУСТА 1974

ПУШКИНСКАЯ
ТАГАНСКО-КРАСНОПРЕСНЕНСКАЯ ЛИНИЯ
17 ДЕКАБРЯ 1975

КУЗНЕЦКИЙ МОСТ
ТАГАНСКО-КРАСНОПРЕСНЕНСКАЯ ЛИНИЯ
17 ДЕКАБРЯ 1975

ЩУКИНСКАЯ
ТАГАНСКО-КРАСНОПРЕСНЕНСКАЯ ЛИНИЯ
30 ДЕКАБРЯ 1975

ТУШИНСКАЯ
ТАГАНСКО-КРАСНОПРЕСНЕНСКАЯ ЛИНИЯ
30 ДЕКАБРЯ 1975

СХОДНЕНСКАЯ
ТАГАНСКО-КРАСНОПРЕСНЕНСКАЯ ЛИНИЯ
30 ДЕКАБРЯ 1975

ПЛАНЕРНАЯ
ТАГАНСКО-КРАСНОПРЕСНЕНСКАЯ ЛИНИЯ
30 ДЕКАБРЯ 1975

БОТАНИЧЕСКИЙ САД
КАЛУЖСКО-РИЖСКАЯ ЛИНИЯ
29 СЕНТЯБРЯ 1978

СВИБЛОВО
КАЛУЖСКО-РИЖСКАЯ ЛИНИЯ
29 СЕНТЯБРЯ 1978

БАБУШКИНСКАЯ
КАЛУЖСКО-РИЖСКАЯ ЛИНИЯ
29 СЕНТЯБРЯ 1978

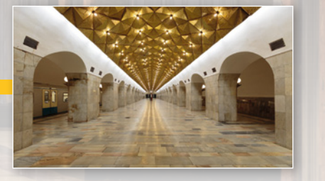
МЕДВЕДКОВО
КАЛУЖСКО-РИЖСКАЯ ЛИНИЯ
29 СЕНТЯБРЯ 1978

ТВЕРСКАЯ
ЗАМОСКВОРЕЦКАЯ ЛИНИЯ
19 ИЮЛЯ 1979

МАРКСИСТСКАЯ
КАЛИНИНСКАЯ ЛИНИЯ
30 ДЕКАБРЯ 1979

ПЛОЩАДЬ ИЛЬИЧА
КАЛИНИНСКАЯ ЛИНИЯ
30 ДЕКАБРЯ 1979

АВИАМОТОРНАЯ
КАЛИНИНСКАЯ ЛИНИЯ
30 ДЕКАБРЯ 1979



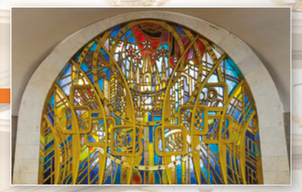
ШОССЕ ЭНТУЗИАСТОВ
КАЛИНИНСКАЯ ЛИНИЯ
30 ДЕКАБРЯ 1979

ПЕРОВО
КАЛИНИНСКАЯ ЛИНИЯ
30 ДЕКАБРЯ 1979

НОВОГИРЕЕВО
КАЛИНИНСКАЯ ЛИНИЯ
30 ДЕКАБРЯ 1979

1980-е годы

ШАБОЛОВСКАЯ
КАЛУЖСКО-РИЖСКАЯ ЛИНИЯ
5 НОЯБРЯ 1980



СЕРПУХОВСКАЯ
СЕРПУХОВСКО-ТИМИРЯЗЕВСКАЯ ЛИНИЯ
8 НОЯБРЯ 1983

ТУЛЬСКАЯ
СЕРПУХОВСКО-ТИМИРЯЗЕВСКАЯ ЛИНИЯ
8 НОЯБРЯ 1983

НАГАТИНСКАЯ
СЕРПУХОВСКО-ТИМИРЯЗЕВСКАЯ ЛИНИЯ
8 НОЯБРЯ 1983

НАГОРНАЯ
СЕРПУХОВСКО-ТИМИРЯЗЕВСКАЯ ЛИНИЯ
8 НОЯБРЯ 1983

НАХИМОВСКИЙ ПРОСПЕКТ
СЕРПУХОВСКО-ТИМИРЯЗЕВСКАЯ ЛИНИЯ
8 НОЯБРЯ 1983

СЕВАСТОПОЛЬСКАЯ
СЕРПУХОВСКО-ТИМИРЯЗЕВСКАЯ ЛИНИЯ
8 НОЯБРЯ 1983

ЧЕРТАНОВСКАЯ
СЕРПУХОВСКО-ТИМИРЯЗЕВСКАЯ ЛИНИЯ
8 НОЯБРЯ 1983

ЮЖНАЯ
СЕРПУХОВСКО-ТИМИРЯЗЕВСКАЯ ЛИНИЯ
8 НОЯБРЯ 1983

КАНТЕМИРОВСКАЯ
ЗАМОСКВОРЕЦКАЯ ЛИНИЯ
30 ДЕКАБРЯ 1984

ЦАРИЦЫНО
ЗАМОСКВОРЕЦКАЯ ЛИНИЯ
30 ДЕКАБРЯ 1984

ОРЕХОВО
ЗАМОСКВОРЕЦКАЯ ЛИНИЯ
30 ДЕКАБРЯ 1984

ДОМОДЕДОВСКАЯ
ЗАМОСКВОРЕЦКАЯ ЛИНИЯ
7 СЕНТЯБРЯ 1985

КРАСНОГВАРДЕЙСКАЯ
ЗАМОСКВОРЕЦКАЯ ЛИНИЯ
7 СЕНТЯБРЯ 1985

ПРАЖСКАЯ
СЕРПУХОВСКО-ТИМИРЯЗЕВСКАЯ ЛИНИЯ
6 НОЯБРЯ 1985

ПОЛЯНКА
СЕРПУХОВСКО-ТИМИРЯЗЕВСКАЯ ЛИНИЯ
23 ЯНВАРЯ 1986

БОРОВИЦКАЯ
СЕРПУХОВСКО-ТИМИРЯЗЕВСКАЯ ЛИНИЯ
23 ЯНВАРЯ 1986

ТРЕТЬЯКОВСКАЯ
КАЛИНИНСКАЯ ЛИНИЯ
25 ЯНВАРЯ 1986

КОНЬКОВО
КАЛУЖСКО-РИЖСКАЯ ЛИНИЯ
6 НОЯБРЯ 1987

ТЁПЛЫЙ СТАН
КАЛУЖСКО-РИЖСКАЯ ЛИНИЯ
6 НОЯБРЯ 1987

ЧЕХОВСКАЯ
СЕРПУХОВСКО-ТИМИРЯЗЕВСКАЯ ЛИНИЯ
31 ДЕКАБРЯ 1987

ЦВЕТНОЙ БУЛЬВАР
СЕРПУХОВСКО-ТИМИРЯЗЕВСКАЯ ЛИНИЯ
31 ДЕКАБРЯ 1988

МЕНДЕЛЕЕВСКАЯ
СЕРПУХОВСКО-ТИМИРЯЗЕВСКАЯ ЛИНИЯ
31 ДЕКАБРЯ 1988

САВЁЛОВСКАЯ
СЕРПУХОВСКО-ТИМИРЯЗЕВСКАЯ ЛИНИЯ
31 ДЕКАБРЯ 1988

КРЫЛАТСКОЕ
АРБАТСКО-ПОКРОВСКАЯ ЛИНИЯ
31 ДЕКАБРЯ 1989

1990-е годы

ЯСЕНЕВО
КАЛУЖСКО-РИЖСКАЯ ЛИНИЯ
17 ЯНВАРЯ 1990

НОВОЯСЕНЕВСКАЯ
КАЛУЖСКО-РИЖСКАЯ ЛИНИЯ
17 ЯНВАРЯ 1990

ЧЕРКИЗОВСКАЯ
СОКОЛЬНИЧЕСКАЯ ЛИНИЯ
1 АВГУСТА 1990

БУЛЬВАР РОКОССОВСКОГО
СОКОЛЬНИЧЕСКАЯ ЛИНИЯ
1 АВГУСТА 1990

ДМИТРОВСКАЯ
СЕРПУХОВСКО-ТИМИРЯЗЕВСКАЯ ЛИНИЯ
7 МАРТА 1991

ТИМИРЯЗЕВСКАЯ
СЕРПУХОВСКО-ТИМИРЯЗЕВСКАЯ ЛИНИЯ
7 МАРТА 1991

ПЕТРОВСКО-РАЗУМОВСКАЯ
СЕРПУХОВСКО-ТИМИРЯЗЕВСКАЯ ЛИНИЯ
7 МАРТА 1991

ВЛАДЫКИНО
СЕРПУХОВСКО-ТИМИРЯЗЕВСКАЯ ЛИНИЯ
7 МАРТА 1991

ОТРАДНОЕ
СЕРПУХОВСКО-ТИМИРЯЗЕВСКАЯ ЛИНИЯ
7 МАРТА 1991

БИБИРЕВО
СЕРПУХОВСКО-ТИМИРЯЗЕВСКАЯ ЛИНИЯ
31 ДЕКАБРЯ 1992

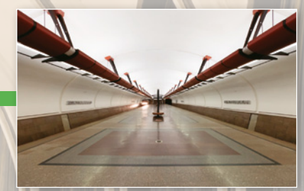
АЛТУФЬЕВО
СЕРПУХОВСКО-ТИМИРЯЗЕВСКАЯ ЛИНИЯ
15 ИЮЛЯ 1994

ЧКАЛОВСКАЯ
ЛЮБЛИНСКО-ДМИТРОВСКАЯ ЛИНИЯ
28 ДЕКАБРЯ 1995

РИМСКАЯ
ЛЮБЛИНСКО-ДМИТРОВСКАЯ ЛИНИЯ
28 ДЕКАБРЯ 1995

КРЕСТЬЯНСКАЯ ЗАСТАВА
ЛЮБЛИНСКО-ДМИТРОВСКАЯ ЛИНИЯ
28 ДЕКАБРЯ 1995

КОЖУХОВСКАЯ
ЛЮБЛИНСКО-ДМИТРОВСКАЯ ЛИНИЯ
28 ДЕКАБРЯ 1995



ПЕЧАТНИКИ
ЛЮБЛИНСКО-ДМИТРОВСКАЯ ЛИНИЯ
28 ДЕКАБРЯ 1995

ВОЛЖСКАЯ
ЛЮБЛИНСКО-ДМИТРОВСКАЯ ЛИНИЯ
28 ДЕКАБРЯ 1995

ЛЮБЛИНО
ЛЮБЛИНСКО-ДМИТРОВСКАЯ ЛИНИЯ
25 ДЕКАБРЯ 1996

БРАТИСЛАВСКАЯ
ЛЮБЛИНСКО-ДМИТРОВСКАЯ ЛИНИЯ
25 ДЕКАБРЯ 1996

МАРЬИНО
ЛЮБЛИНСКО-ДМИТРОВСКАЯ ЛИНИЯ
25 ДЕКАБРЯ 1996

ДУБРОВКА
ЛЮБЛИНСКО-ДМИТРОВСКАЯ ЛИНИЯ
11 ДЕКАБРЯ 1999

2000-е годы

УЛИЦА АКАДЕМИКА ЯНГЕЛЯ
СЕРПУХОВСКО-ТИМИРЯЗЕВСКАЯ ЛИНИЯ
31 АВГУСТА 2000

АННИНО
СЕРПУХОВСКО-ТИМИРЯЗЕВСКАЯ ЛИНИЯ
12 ДЕКАБРЯ 2001

БУЛЬВАР ДМИТРИЯ ДОНСКОГО
СЕРПУХОВСКО-ТИМИРЯЗЕВСКАЯ ЛИНИЯ
26 ДЕКАБРЯ 2002

УЛИЦА СКОБЕЛЕВСКАЯ
БУТОВСКАЯ ЛИНИЯ
27 ДЕКАБРЯ 2003

УЛИЦА СТАРОКАЧАЛОВСКАЯ
БУТОВСКАЯ ЛИНИЯ
27 ДЕКАБРЯ 2003

УЛИЦА ГОРЧАКОВА
БУТОВСКАЯ ЛИНИЯ
27 ДЕКАБРЯ 2003

БУЛЬВАР АДМИРАЛА УШАКОВА
БУТОВСКАЯ ЛИНИЯ
27 ДЕКАБРЯ 2003

БУНИНСКАЯ АЛЛЕЯ
БУТОВСКАЯ ЛИНИЯ
27 ДЕКАБРЯ 2003

ТРУБНАЯ
ЛЮБЛИНСКО-ДМИТРОВСКАЯ ЛИНИЯ
30 АВГУСТА 2007

СРЕТЕНСКИЙ БУЛЬВАР
ЛЮБЛИНСКО-ДМИТРОВСКАЯ ЛИНИЯ
29 ДЕКАБРЯ 2007

МЯКИНИНО
АРБАТСКО-ПОКРОВСКАЯ ЛИНИЯ
26 ДЕКАБРЯ 2009

ВОЛОКОЛАМСКАЯ
АРБАТСКО-ПОКРОВСКАЯ ЛИНИЯ
26 ДЕКАБРЯ 2009

МИТИНО
АРБАТСКО-ПОКРОВСКАЯ ЛИНИЯ
26 ДЕКАБРЯ 2009

2010-е годы

ДОСТОЕВСКАЯ
ЛЮБЛИНСКО-ДМИТРОВСКАЯ ЛИНИЯ
19 ИЮНЯ 2010

МАРЬИНА РОЩА
ЛЮБЛИНСКО-ДМИТРОВСКАЯ ЛИНИЯ
19 ИЮНЯ 2010

АЛМА-АТИНСКАЯ
ЗАМОСКВОРЕЦКАЯ ЛИНИЯ
24 ДЕКАБРЯ 2012

ПЯТНИЦКОЕ ШОССЕ
АРБАТСКО-ПОКРОВСКАЯ ЛИНИЯ
28 ДЕКАБРЯ 2012

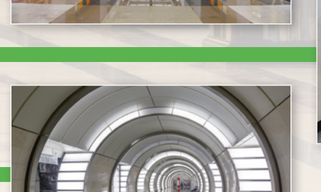
БИТЦЕВСКИЙ ПАРК
БУТОВСКАЯ ЛИНИЯ
27 ФЕВРАЛЯ 2014

ТРОПАРЁВО
СОКОЛЬНИЧЕСКАЯ ЛИНИЯ
8 ДЕКАБРЯ 2014

РУМЯНЦЕВО
СОКОЛЬНИЧЕСКАЯ ЛИНИЯ
18 ЯНВАРЯ 2016

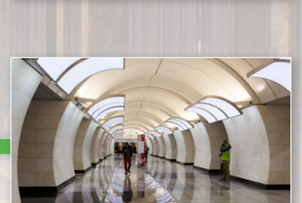
САЛАРЬЕВО
СОКОЛЬНИЧЕСКАЯ ЛИНИЯ
15 ФЕВРАЛЯ 2016

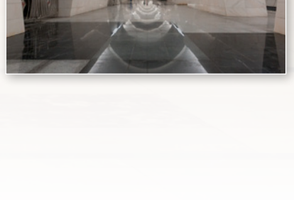
БУТЫРСКАЯ
ЛЮБЛИНСКО-ДМИТРОВСКАЯ ЛИНИЯ
16 СЕНТЯБРЯ 2016



ФОНВИЗИНСКАЯ
ЛЮБЛИНСКО-ДМИТРОВСКАЯ ЛИНИЯ
16 СЕНТЯБРЯ 2016

ПЕТРОВСКО-РАЗУМОВСКАЯ
ЛЮБЛИНСКО-ДМИТРОВСКАЯ ЛИНИЯ
16 СЕНТЯБРЯ 2016





85 ЩЁЛКОВСКАЯ
05 АЛЕКСАНДРОВСКИЙ САД
ПАМ-2
ПАМ-2
6

ЦВЕТНОЙ БУЛЬВАР, 17

ГОЛОВНОЙ ОФИС АО «МОСМЕТРОСТРОЙ»

В составе АО «Мосметрострой» более двадцати строительно-монтажных управлений как общего типа, так и специализированные — в их спектр задач входит проектирование, проходка тоннелей механизированными комплексами, строительство станций открытым и закрытым способами, путеукладочные и монтажные работы, художественное оформление станций и благоустройство территорий. Все основные механизмы управления и и контроля над деятельностью дочерних компаний, а также взаимодействие с заказчиками (Правительство Москвы, АО «Мосинжпроект», ГУП «Московский метрополитен», Дирекция строящегося метрополитена, ОАО «РЖД») сконцентрированы в головном офисе, расположенном по адресу: Цветной бульвар, д. 17. Руководство компанией осуществляет генеральный директор — Жуков Сергей Анатольевич. Возглавив в 2013 году прославленную организацию, он поставил перед своей командой ряд приоритетных задач: увеличить производительность труда и качество выполняемых работ, повысить эффективность бизнеса и сделать все, чтобы Мосметрострой сохранил лидерство в метростроении.

В головном управлении работает порядка 230 человек — это финансовый и экономический секторы, служба качества, отделы, отвечающие за внешнеэкономическую деятельность, юридическое управление, производственный блок и многие другие. За каждое подразделение отвечают заместители генерального директора, в подчинении которых находятся начальники отделов, инженеры и специалисты.

В целях координации дочерних обществ создана единая балансовая комиссия под председательством генерального директора. Она рассматривает вопросы хозяйственной деятельности и позволяет точнее отслеживать текущее состояние организаций Мосметростроя и быстрее реагировать на возникающие проблемы.

Контроль за эффективностью работы строительных организаций, определением целевых показателей себестоимости отдельных видов строительных работ и мониторинг их исполнения выполняет производственно-экономический отдел. На сегодняшний день инженеры курируют 236 контрольных точек — готовят сопутствующую документацию по контрактам (производственные графики, разрешения и ордера на строительные работы и т.д.). Это новые станции Люблинско-Дмитровской линии метрополитена, Северо-Восточного участка Третьего пересадочного контура.

Московский метрострой в настоящий момент обладает преимуществом перед другими строительными компаниями, так как самостоятельно выполняет полный цикл работ. У холдинга собственная производственная и материально-техническая база — их управление также осуществляется из центрального офиса. Отдел недвижимости, например, занимается имуществом организации: в ведении этого подразделения находятся как производственные базы и офисы, так и земельные ресурсы, аренда и развитие территорий. Сотрудники следят за тем, чтобы производились работы по поддержанию объектов недвижимости прочих имущественно-производственных комплексов в нормальном техническом и технологическом состоянии, проверяют техническую документацию.

Обеспечением максимальной результативности участия холдинга в тендерах, а также рассмотрением предложений коммерческих организаций в составе Мосметростроя занимается тендерный отдел, который привлекает к работе специалистов планового, аналитического и производственного отделов, а также профильных специалистов из дочерних обществ.

На протяжении многих лет отделом информационных технологий проводится автоматизация различных аспектов деятельности, что даёт возможность наладить сквозное планирование, учёт и переход к полномасштабному бюджетированию деятельности всей организации. Так, были введены автоматизированные системы составления проектно-сметной документации и управленческого учета; внедрена система видеонаблюдения за основными строительными участками работ, позволяющая в реальном времени просматривать ход их выполнения.

Текущую экономическую ситуацию и перспективы организации оценивают сразу два управления. Первое отвечает за маркетинг и внешнеэкономическую деятельность, второе — за бюджетирование и экономический анализ. Специалисты занимаются подготовкой и проверкой бюджетов по всем организациям Московского метростроя, готовят финансовую отчётность, планируют доходную и расходную часть, исходя из анализа экономики. Например, план инвестиций может включать затраты на реконструкцию и модернизацию производственного комплекса, техническое переоснащения строительного комплекса и т.д. В то же время отдельно действует финансовый отдел, занимающийся непосредственно движением денежных средств. Правовыми вопросами занимается юридическое управление, куда входят три отдела: судебно-правовой, корпоративный и договорной.

Помимо финансовой и юридической защиты руководство компании придает первостепенное значение вопросам охраны труда и промышленной безопасности, а также качеству выполняемой работы, поэтому в структуре имеются собственные аккредитованные лаборатории — центральная строительная и шахтная промышленно-санитарная, служба качества, отдел охраны труда и экологической безопасности. Сотрудники центральной строительной лаборатории принимают участие в строительстве всех станций столичного метрополитена. Инженеры осуществляют ежедневные выезды на строящиеся объекты, проводят испытания стройматериалов, контактируют со специалистами строительно-монтажных управлений.

Успех компании — это не только умелое руководство, но и огромный и целенаправленный труд людей. Подбором квалифицированного штата занимается отдел кадров и социального развития, который уделяет большое внимание профессиональному росту и мотивационной программе сотрудников одной из старейших организаций столицы.

На сегодняшний день широкие технические возможности АО «Мосметрострой» и огромный опыт сотрудников во многом определяют лидерство Общества.

РУКОВОДСТВО АО «МОСМЕТРОСТРОЙ»

СЕРГЕЙ АНАТОЛЬЕВИЧ ЖУКОВ
ГЕНЕРАЛЬНЫЙ ДИРЕКТОР

МИХАИЛ ЮРЬЕВИЧ АРБУЗОВ
ПЕРВЫЙ ЗАМЕСТИТЕЛЬ ГЕНЕРАЛЬНОГО ДИРЕКТОРА

ВЛАДИМИР ИВАНОВИЧ ЛАПШИН
ГЛАВНЫЙ ИНЖЕНЕР

ВАЛЕРИЙ ЮРЬЕВИЧ ТЕПЛОВ
ЗАМЕСТИТЕЛЬ ГЕНЕРАЛЬНОГО ДИРЕКТОРА
ПО ФИНАНСАМ

ОЛЕГ НИКОЛАЕВИЧ МЕЛЬНИКОВ
ЗАМЕСТИТЕЛЬ ГЕНЕРАЛЬНОГО ДИРЕКТОРА

СЕРГЕЙ ГЕОРГИЕВИЧ КАМЫШОВ
ЗАМЕСТИТЕЛЬ ГЕНЕРАЛЬНОГО ДИРЕКТОРА

ОКСАНА ВЛАДИМИРОВНА МЕНЬШИНА
ЗАМЕСТИТЕЛЬ ГЕНЕРАЛЬНОГО ДИРЕКТОРА
ПО УПРАВЛЕНИЮ ПЕРСОНАЛОМ
И КОРПОРАТИВНЫМ ОТНОШЕНИЯМ

НИКОЛАЙ ВЛАДИМИРОВИЧ БРАЧКОВ
ЗАМЕСТИТЕЛЬ ГЕНЕРАЛЬНОГО ДИРЕКТОРА

ИГОРЬ АНДРЕЕВИЧ ТОВКАЧ
ЗАМЕСТИТЕЛЬ ГЕНЕРАЛЬНОГО ДИРЕКТОРА
ПО ЭКОНОМИКЕ СТРОИТЕЛЬСТВА

ИННА ВЛАДИМИРОВНА ЗОМБЕРГ
ЗАМЕСТИТЕЛЬ ГЕНЕРАЛЬНОГО ДИРЕКТОРА
ПО ПРАВОВЫМ ВОПРОСАМ

МИХАИЛ ЮРЬЕВИЧ БЕЛЕНЬКИЙ
ЗАМЕСТИТЕЛЬ ГЕНЕРАЛЬНОГО ДИРЕКТОРА
ПО МАРКЕТИНГУ И ВНЕШНЕЭКОНОМИЧЕСКОЙ
ДЕЯТЕЛЬНОСТИ

ВАСИЛИЙ ГРИГОРЬЕВИЧ ЛОМАКИН
ЗАМЕСТИТЕЛЬ ГЕНЕРАЛЬНОГО ДИРЕКТОРА ПО ЗАЩИТЕ
СОБСТВЕННОСТИ И ИНФОРМАЦИИ

ГЛАВА 4 ГЛАВА

МОСМЕТРОСТРОЙ

ТОННЕЛЬ-2001

Коллектив ООО «Тоннель-2001» начал свой трудовой путь в 2001 году. Тогда у Мосметростроя впервые появился тоннелепроходческий механизированный комплекс большого диаметра для проходки автодорожных тоннелей — это был щит немецкой компании Herrenknecht S-250. Для работы на нём в составе АО «Мосметрострой» было создано новое подразделение.

Первым объектом для компании стал Лефортовский тоннель глубокого заложения на трассе Третьего транспортного кольца. В качестве генподрядчика участка Тоннель-2001 успешно провёл свою 14,2-метровую в диаметре машину от точки «А» до точки «В» под историческим районом Лефортово, разрубив многолетний гордиев узел противостояния власти и жителей Москвы за сохранение архитектурного наследия. Открытие в 2003 году первого в Москве подобного тоннеля стало настоящим прорывом в транспортном планировании.

Успех был закреплён на следующем объекте: Серебряноборских тоннелях на трассе нового Краснопресненского проспекта, соединившего Новорижское шоссе с Пресненской заставой. Если в Лефортове требовалось пройти всего один тоннель, то

ИЛЬЯ ВИКТОРОВИЧ ГЕВОРГИЗОВ
ГЕНЕРАЛЬНЫЙ ДИРЕКТОР ООО «ТОННЕЛЬ-2001»

СПЕЦИАЛИЗАЦИЯ:
ВЫПОЛНЕНИЕ ПОЛНОГО КОМПЛЕКСА РАБОТ ПО СООРУЖЕНИЮ СТАНЦИЙ, ПЕРЕГОННЫХ ТОННЕЛЕЙ МЕТРОПОЛИТЕНА:
- СООРУЖЕНИЕ АВТОДОРОЖНЫХ ТОННЕЛЕЙ И МЕЖТОННЕЛЬНЫХ СБОЕК;
- СТРОИТЕЛЬСТВО ЭСТАКАД И РАЗВЯЗОК ВЫСОКОЙ КАТЕГОРИИ СЛОЖНОСТИ;
- ВОЗВЕДЕНИЕ МОНОЛИТНЫХ КОНСТРУКЦИЙ И ЗДАНИЙ;
- СТРОИТЕЛЬСТВО ЗАЩИТНЫХ СООРУЖЕНИЙ КРУПНЫХ ГОРОДОВ ОТ НАВОДНЕНИЙ И ПАВОДКОВЫХ ВОД.

СТРОИТЕЛЬНЫЕ ОБЪЕКТЫ:
- СООРУЖЕНИЕ ПЕРЕГОННЫХ ТОННЕЛЕЙ НА СТАНЦИЯХ «ТРОПАРЁВО», «РУМЯНЦЕВО» И «САЛАРЬЕВО» СОКОЛЬНИЧЕСКОЙ ЛИНИИ;
- ТОННЕЛЬ МЕТРОПОЛИТЕНА ИЗ ТОЧКИ «С» СЕРЕБРЯНОБОРСКИХ ТОННЕЛЕЙ В СТОРОНУ СТАНЦИИ «СТРОГИНО»;
- ЭСТАКАДЫ-СЪЕЗДЫ В РАЙОНЕ НОВОРИЖСКОЙ РАЗВЯЗКИ;
- ЛЕФОРТОВСКИЙ ТРАНСПОРТНЫЙ ТОННЕЛЬ.

под Серебряным бором — целых три тоннеля: два большого диаметра (14,2 м) и один тоннель обслуживания, имеющий диаметр стандартного тоннеля метрополитена. «Большие» автодорожные тоннели также отличались от своего старшего Лефортовского собрата: тоннели делились плитой на два уровня, при этом верхний предназначался для движения автомобилей по многокилометровой бессветофорной трассе, а нижний — для Арбатско-Покровской линии метрополитена, перегона между станциями «Крылатское» и «Строгино».

Проходка левого тоннеля от точки «C» к точке «D», расположенной в конце улицы Осенней в Крылатском, началась 5 мая 2004 года. Несмотря на определённые сложности в работе на таком огромном щите, метростроевцы Тоннеля-2001 смогли довести скорость проходки до 14 м в сутки, наибольший отрезок прошли в ноябре — 200 м за месяц. Уже 23 марта 2005 года, меньше чем через год от начала проходки, первый тоннель завершили. ТПМК Herrenknecht демонтировали и вернули назад на точку «C» в Строгино, откуда 10 марта 2006 года он начал работу на параллельном правом тоннеле.

К этому времени завершили работы на третьем, сервисном тоннеле, который прошли с января по ноябрь 2005 года уникальным для Москвы тоннелепроходческим комплексом той же компании Herrenknecht. Данная машина при стандартном метродиаметре отличалась от всех ранее использованных щитов тем, что имела гидропригруз забоя, что позволяло избежать любых подвижек грунта, крайне опасных для пролегающих по обеим сторонам от сервисного «больших» 14,2-метровых тоннелей.

Правый транспортный тоннель был завершён 12 октября 2006 года, когда гигантский ротор S-250 прорвался через бетонный пригруз в демонтажную камеру на Крылатской улице. Сложнейшие полтора километра под Серебряным бором, пройденные трижды, навеки вписали коллектив ООО «Тоннель-2001» в историю Московского метростроя.

Но это было лишь начало пути. Впереди ждала кропотливая работа на объектах строящегося метро. Само по себе наличие у Тоннеля-2001 единственного в Москве щита с гидропригрузом забоя обязывало работать на перегонах с самыми непростыми гидрогеологическими условиями.

Это перегон от точки «C» Серебряноборских тоннелей до станции «Строгино», перегон на Люблинско-Дмитровской линии от «Шипиловской» до «Борисова» и участок перегона Замоскворецкой линии от действующей «Красногвардейской» до строящейся станции «Братеево».

В 2012 году Тоннель-2001 переехал на юг Сокольнической линии, где и оставался до конца 2015 года. Здесь у них был большой и разнообразный фронт работ: шесть перегонных тоннелей между «Юго-Западной» и новыми станциями «Тропарёво», «Румянцево» и «Саларьево». Впервые помимо традиционного гидропригрузного ТПМК проходчики использовали обычный грунтопригруз. Кроме того, на «Тропарёво» Тоннель-2001 получил функции ответственного производителя работ. Таким образом, в список успехов вошли общестроительные функции на станционном комплексе и руководство многочисленными субподрядчиками. А сами метростроители трудились на заливке свода станции с помощью передвижной опалубки.

В 2015 году Тоннель-2001 приступил к работе на другом важнейшем пусковом радиусе — Солнцевском. Здесь был пройден левый перегонный тоннель от станции «Боровское шоссе» до «Солнцева», начаты проходкой ЛПТ от «Говорово» до «Очаково» и от «Очаково» до «Мичуринского проспекта».

Помимо Солнцевского радиуса у подразделения появился ещё один не менее важный объект, где компания выступила в качестве ответственного подрядчика: участок Третьего пересадочного контура от станции «Рубцовская» до «Авиамоторной». В ближайшие годы здесь будут проложены перегонные тоннели и возведена станция «Лефортово». Метростроевцы вернулись в район, откуда они начали свой трудовой путь 15 лет назад.

DR-1-CП20-15367 МА
07.01.16
Р-313
1
2
CR-1-CП20-15370 МА
07.01.16
Р-313

ТОННЕЛЬНЫЙ ОТРЯД №6

СПЕЦИАЛИЗАЦИЯ:

- СООРУЖЕНИЕ ТОННЕЛЕЙ В СЛОЖНЫХ УСЛОВИЯХ;
- УСТРОЙСТВО ВЕРХНЕГО СТРОЕНИЯ ПУТИ МЕТРОПОЛИТЕНА;
- МОНОЛИТНОЕ СТРОИТЕЛЬСТВО ТРАНСПОРТНЫХ И ГРАЖДАНСКИХ ОБЪЕКТОВ:
- ГИДРОИЗОЛЯЦИЯ ПОДЗЕМНЫХ СООРУЖЕНИЙ.

СТРОИТЕЛЬНЫЕ ОБЪЕКТЫ:

- СТАНЦИЯ «ФРУНЗЕНСКАЯ» С ПЕРЕГОНАМИ;
- ПЕРЕГОННЫЕ ТОННЕЛИ «ЛЕНИНСКИЕ ГОРЫ» – «УНИВЕРСИТЕТ»;
- ПЕРЕГОННЫЕ ТОННЕЛИ «ВДНХ» – «БОТАНИЧЕСКИЙ САД»;
- СТАНЦИИ «СУХАРЕВСКАЯ», «ПРОЛЕТАРСКАЯ», «ПЕРОВО», «ВАРШАВСКАЯ», «ИЗМАЙЛОВСКАЯ», «КУНЦЕВСКАЯ», «БЕЛЯЕВО», «ТЁПЛЫЙ СТАН» С ПЕРЕГОНАМИ;
- ТУПИКИ И ПЕРЕСАДКА СТАНЦИИ «ЧЕХОВСКАЯ»;
- ПЕРЕГОННЫЕ ТОННЕЛИ «ЧЕХОВСКАЯ» – «ЦВЕТНОЙ БУЛЬВАР»;
- ПЕРЕГОННЫЕ ТОННЕЛИ «СЕРПУХОВСКАЯ» – «ТУЛЬСКАЯ»;
- ПЕРЕГОННЫЕ ТОННЕЛИ «ЮЖНАЯ» – «ПРАЖСКАЯ»;
- ПЕРЕГОННЫЕ ТОННЕЛИ «ДУБРОВКА» – «КОЖУХОВСКАЯ»;
- ПЕРЕГОННЫЕ ТОННЕЛИ «МОЛОДЁЖНАЯ» – «КРЫЛАТСКОЕ»;
- ПЕРЕГОННЫЕ ТОННЕЛИ «КИЕВСКАЯ» – «ПАРК ПОБЕДЫ»;
- ПЕРЕГОННЫЕ ТОННЕЛИ «АННИНО» – «СТАРОКАЧАЛОВСКАЯ» – «СКОБЕЛЕВСКАЯ»;
- ПЕРЕГОННЫЕ ТОННЕЛИ «КРЫЛАТСКОЕ» – ТОЧКА «Д» «СЕРЕБРЯНОБОРСКОГО» ТОННЕЛЯ;
- СТАНЦИЯ «МЯКИНИНО» С ПРИЛЕГАЮЩИМИ ПЕРЕГОНАМИ И ТУПИКАМИ ЗА СТ. «СТРОГИНО»;
- ПЕРЕГОННЫЕ ТОННЕЛИ ЗА СТАНЦИЕЙ «КРАСНОГВАРДЕЙСКАЯ»;
- ЗДАНИЕ ПЕНСИОННОГО ФОНДА Г. МОСКВЫ И МО;
- УЧАСТИЕ В СТРОИТЕЛЬСТВЕ «КУТУЗОВСКОГО», «ГАГАРИНСКОГО», «ЛЕФОРТОВСКОГО» ТОННЕЛЕЙ, СТАНЦИЙ «ДОСТОЕВСКАЯ», «МАРЬИНА РОЩА», «СРЕТЕНСКИЙ БУЛЬВАР»;
- УЛОЖЕНЫ ВСЕ ПУТИ НА МОСКОВСКОМ МЕТРОПОЛИТЕНЕ И ЧАСТИЧНО В ДРУГИХ ГОРОДАХ СТРАНЫ.

ООО «Тоннельный отряд №6» — старейшее подразделение Мосметростроя. В 1933 году была создана Контора по электротяговым устройствам, пути и эксплуатации, а в 1934 году началась укладка пути и контактного рельса на первой очереди Московского метрополитена. Изначально организация выполняла только путейские работы, а после реорганизации в 1954 году стала заниматься и строительством метро. Первое задание, которое получили путейцы, — возведение станции глубокого заложения «Фрунзенская», перегонов от нее до «Парка культуры» и от «Ленинских гор» до «Университета», включая эстакаду на Воробьёвых горах. Объект был очень сложный: если один участок удалось пройти, применяя стандартные битумизацию и цементацию пород, то второй сооружали в кессоне под давлением 2 атм. Построенный на грани риска, но по-инженерному точно и умело, этот трудный участок обеспечил специалистам ТО-6 славу на долгие годы — отряду стали поручать проходку переходных участков с глубокого на мелкое заложение с самыми сложными геологическими условиями.

СЕРГЕЙ ВЛАДИМИРОВИЧ БОЧАРОВ
ГЕНЕРАЛЬНЫЙ ДИРЕКТОР ООО «ТОННЕЛЬНЫЙ ОТРЯД №6»

В ходе строительства Рижского радиуса, при проходке тоннелей под Яузой, коллектив ТО-6 впервые взамен кессона применил контурное замораживание грунта. Этот метод — изобретение талантливых инженеров Метрогипротранса и Мосметростроя. В дальнейшем он применялся на различных радиусах: в плывунах построены переходные участки Серпуховско-Тимирязевской линии от станции «Серпуховская» до станции «Тульская», от «Петровско-Разумовской» до «Владыкино», а также между «Перово» и «Шоссе Энтузиастов». На каждом из этих сложных участков были свои проблемы: на одном из них горное давление буквально плющило горнопроходческий щит, но его удавалось с помощью мощнейших домкратов снова разжимать до проектных отметок и продолжать проходку, на других случались прорывы плывунов, но благодаря оперативным мерам последствия не были катастрофическими.

На строительстве Серпуховского радиуса в тоннель попадало столько нефтепродуктов, что дважды приходилось тушить пожары. Из-за разрушенной системы вентиляции и критического содержания паров бензина тоннели были на грани взрыва. Оба раза работники ТО-6 смогли спасти ситуацию.

В конце 1980-х на Мосметрострое появился первый в стране тоннелепроходческий механизированный комплекс диаметром 6 м с активным пригрузом забоя — гидропригрузом. Этот ТПМК позволил строить тоннели, которые ранее сооружались в кессоне или методом контурного замораживания, но в этом случае машина сама держала забойную часть тоннеля и позволяла производить проходку под защитой стальной щитовой оболочки без осадок поверхности. ТПМК Herrenknecht использовали при строительстве Люблинской линии между станциями «Дубровка» и «Кожуховская» под путями Московской окружной железной дороги при гидростатическом давлении до 3 атм.

В 1990 году ТО-6 получил задание на проходку большого участка, более 3 км, на Арбатско-Покровской линии между станциями «Киевская» и «Парк Победы», где также использовалась прогрессивная горнопроходческая техника. ТО-6 первым в нашей стране стал применять новоавстрийский метод при сооружении тоннелей метрополитена. Используя комбайн «Паурат» и набрызг-бетонирование при помощи комплекса «Алива», соорудили около 2 км тоннелей. А при строительстве монтажно-щитовой камеры Лефортовского тоннеля впервые освоили метод ограждения котлована 30-метровым шпунтом, погружаемым в противофильтрационную завесу. В результате котлован с гидростатикой более 2 атм не имел течей.

За последние годы коллективом сооружено более 12 км перегонных тоннелей уже зарекомендовавшим себя ТПМК LOVAT при строительстве участков Арбатско-Покровской, Замоскворецкой линий. В 2009 году введена в эксплуатацию станция «Мякинино», её монолитные конструкции с двумя вестибюлями строители ТО-6 возвели всего за полгода.

Сегодня перед Московским метрострое стоят грандиозные задачи по сооружению новых линий метро. ТО-6 ведёт работы на продлении Люблинско-Дмитровской линии — самого протяжённого участка строительства столичного метро. Коллектив строит две станции: «Окружную» — глубокого заложения и «Селигерскую» — открытым способом, перегонные тоннели между станциями «Фонвизинская» – «Петровско-Разумовская», тоннели от «Селигерской» к станции «Верхние Лихоборы», тупики и камеры съездов за станцией «Селигерская».

RUSSOS|RUSSOS.LIVEJOURNAL.COM

СТРОИТЕЛЬНО-МОНТАЖНОЕ УПРАВЛЕНИЕ №1

СПЕЦИАЛИЗАЦИЯ:

- СТРОИТЕЛЬСТВО СТАНЦИОННЫХ КОМПЛЕКСОВ ГЛУБОКОГО И МЕЛКОГО ЗАЛОЖЕНИЯ;
- СООРУЖЕНИЕ УНИКАЛЬНЫХ ТРАНСПОРТНЫХ ЭСТАКАД И ЗДАНИЙ;
- РАБОТЫ ПО СНОСУ СТРОЕНИЙ И КОНСТРУКЦИЙ;
- ЗЕМЛЯНЫЕ И СПЕЦИАЛЬНЫЕ СПОСОБЫ РАБОТ В ГРУНТАХ;
- ВОЗВЕДЕНИЕ НЕСУЩИХ И ОГРАЖДАЮЩИХ КОНСТРУКЦИЙ;
- РАБОТЫ ПО УСТРОЙСТВУ СЕТЕЙ И КОММУНИКАЦИЙ;
- РАБОТЫ ПО ГИДРОИЗОЛЯЦИИ СТРОИТЕЛЬНЫХ КОНСТРУКЦИЙ.

СТРОИТЕЛЬНЫЕ ОБЪЕКТЫ:

ПОСТРОЕНЫ И ПУЩЕНЫ В ЭКСПЛУАТАЦИЮ СТАНЦИИ:

- «ПЯТНИЦКОЕ ШОССЕ», «МИТИНО», «ТРУБНАЯ», «МАРЬИНА РОЩА», «СРЕТЕНСКИЙ БУЛЬВАР», «ЧЕХОВСКАЯ», «КРЕСТЬЯНСКАЯ ЗАСТАВА», «АННИНО», «МАРЬИНО», «БУЛЬВАР ДМИТРИЯ ДОНСКОГО», «УЛИЦА АКАДЕМИКА ЯНГЕЛЯ» И ДРУГИЕ ОБЪЕКТЫ;
- ТУЛЬСКАЯ ТРАНЗИТНАЯ ЭСТАКАДА;
- ГАГАРИНСКИЙ ТОННЕЛЬ;
- КУТУЗОВСКИЙ ТОННЕЛЬ;
- ЛЕФОРТОВСКИЙ ТОННЕЛЬ;
- РАЗВЯЗКА МКАД – ЯРОСЛАВСКОЕ ШОССЕ;
- РЕКОНСТРУКЦИЯ БОЛЬШОЙ ХОРАЛЬНОЙ СИНАГОГИ.

ООО «СМУ-1 Метростроя» организовано в составе АО «Мосметрострой» в 2002 году на базе ДП «СМУ-14 Мосметростроя», созданного 1 августа 1980 года по приказу Министерства транспортного строительства. Это позволило сохранить высокую квалификацию инженерно-технических работников управления, строивших на протяжении многих лет Московский метрополитен и объекты городской инфраструктуры.

За свою историю СМУ-1 построило несколько десятков транспортных объектов. Прежде всего — станции столичного метрополитена: «Чеховскую», «Крестьянскую заставу», «Марьино», «Улицу Академика Янгеля», «Аннино», «Бульвар Дмитрия Донского», «Трубную», «Сретенский бульвар», «Митино», «Марьину рощу». При непосредственном участии организации произведена реконструкция Ярославской развязки МКАД, сооружена Кутузовская развязка, тоннели в районе площади Гагарина и Лефортово, возведены эстакады Тульской развязки. Кроме того, построен завод инфузионных растворов и кровезаменителей в д. Ангелово.

В 2003 году выполнены работы по строительству уникальных эстакадных сооружений Бутовской линии лёгкого метро, связанные с внедрением и применением в метростроении новейших технических решений.

АЛЕКСАНДР ВАСИЛЬЕВИЧ ИВАНОВ
ГЕНЕРАЛЬНЫЙ ДИРЕКТОР
ООО «СМУ-1 МЕТРОСТРОЯ»

Были построены ТПП-872, эстакадная часть, произведена отделка помещений вестибюля станции «Скобелевская», монтаж металлоконструкций, вентиляционной, канализационной и водопроводной систем.

Параллельно в ходе строительства Третьего транспортного кольца сооружён тоннельный участок в районе Лефортово. Силами СМУ-1 построены две секции основного хода тоннеля, выездной тоннель, камера водоотлива, дюккерная камера, эвакуационный выход и инженерные сети. В 2004 году организация приступила к строительству Краснопресненской магистрали — от проспекта Маршала Жукова до МКАД и реставрации Московской хоральной синагоги. В 2005 году осуществляется строительство кольцевой автодороги в г. Санкт-Петербург. Для чего позднее создается Филиал №2 «СМУ-1 Метростроя» в г. Санкт-Петербурге.

С 2007 по 2010 год возводятся станции «Марьина роща», «Митино», вестибюли «Мякинино»

и «Трубной», а также реконструкция вентшахт ГО-40 и ВШ241 на площади Тверской заставы, монтаж систем отопления, вентиляции, электрооборудования и электроосвещения автодорожного тоннеля на объекте «Участок Краснопресненского проспекта от ул. Живописная до 3-го Силикатного проезда».

В начале 2011 года организация выиграла тендеры на выполнение подрядных строительных работ на следующих объектах: общеобразовательная школа №1652 на улице Верхняя Красносельская, пристройка на 350 мест к школе №763 на улице Стартовая. В конце 2011 года выигран тендер на строительство объекта: «Второй корпус школы №1305 по адресу: 2-й Красносельский переулок, дом 18». Этот год также ознаменовался началом строительства станции «Пятницкое шоссе» Митинско-Строгинской линии и станции «Селигерская» Люблинско-Дмитровской линии.

Начиная с 2013 года ООО «СМУ-1 Метростроя» приступает к проходке тоннелей метрополитена с помощью грунтопригрузных ТПМК Herrenknecht.

Первыми были выполнены два выездных тоннеля в депо «Лихоборы» протяжённостью более 3 км каждый. Затем пройден перегонный тоннель от станции «Очаково» до станции «Мичуринский проспект» Калининско-Солнцевской линии более 2,8 км. В настоящее время коллектив организации занят на подготовительных работах по освоению площадок Кожуховской линии Московского метрополитена для начала проходки тоннелей с применением ТПМК на участке от станции «Авиамоторная» до «Нижегородской» и сооружению основных конструкций станции «Авиамоторная».

В этом юбилейном для всего Московского метростроя году СМУ-1 продолжает начатое в 90-х годах прошлого столетия продление Люблинско-Дмитровской линии Московского метрополитена, которая пополнится объединённым вестибюлем станции «Петровско-Разумовская», новыми станциями «Верхние Лихоборы», «Селигерская» и лестничным сходом вестибюля №1 станции «Фонвизинская».

СТРОИТЕЛЬНО-МОНТАЖНОЕ УПРАВЛЕНИЕ №2

СПЕЦИАЛИЗАЦИЯ:

– СТРОИТЕЛЬСТВО СТАНЦИОННЫХ КОМПЛЕКСОВ ГЛУБОКОГО И МЕЛКОГО ЗАЛОЖЕНИЯ;
– СООРУЖЕНИЕ УНИКАЛЬНЫХ ТРАНСПОРТНЫХ ЭСТАКАД И ЗДАНИЙ;
– РАБОТЫ ПО СНОСУ СТРОЕНИЙ И КОНСТРУКЦИЙ.

СТРОИТЕЛЬНО-МОНТАЖНЫЕ РАБОТЫ:

– ЗЕМЛЯНЫЕ И СПЕЦИАЛЬНЫЕ СПОСОБЫ РАБОТ В ГРУНТАХ;
– ВОЗВЕДЕНИЕ НЕСУЩИХ И ОГРАЖДАЮЩИХ КОНСТРУКЦИЙ ЗДАНИЙ И СООРУЖЕНИЙ;
– РАБОТЫ ПО УСТРОЙСТВУ НАРУЖНЫХ СЕТЕЙ И КОММУНИКАЦИЙ;
– РАБОТЫ ПО УСТРОЙСТВУ ВНУТРЕННИХ ИНЖЕНЕРНЫХ СИСТЕМ;
– РАБОТЫ ПО ЗАЩИТЕ КОНСТРУКЦИЙ ОТ КОРРОЗИИ;
– РАБОТЫ ПО ГИДРОИЗОЛЯЦИИ СТРОИТЕЛЬНЫХ КОНСТРУКЦИЙ.

СТРОИТЕЛЬНЫЕ ОБЪЕКТЫ:

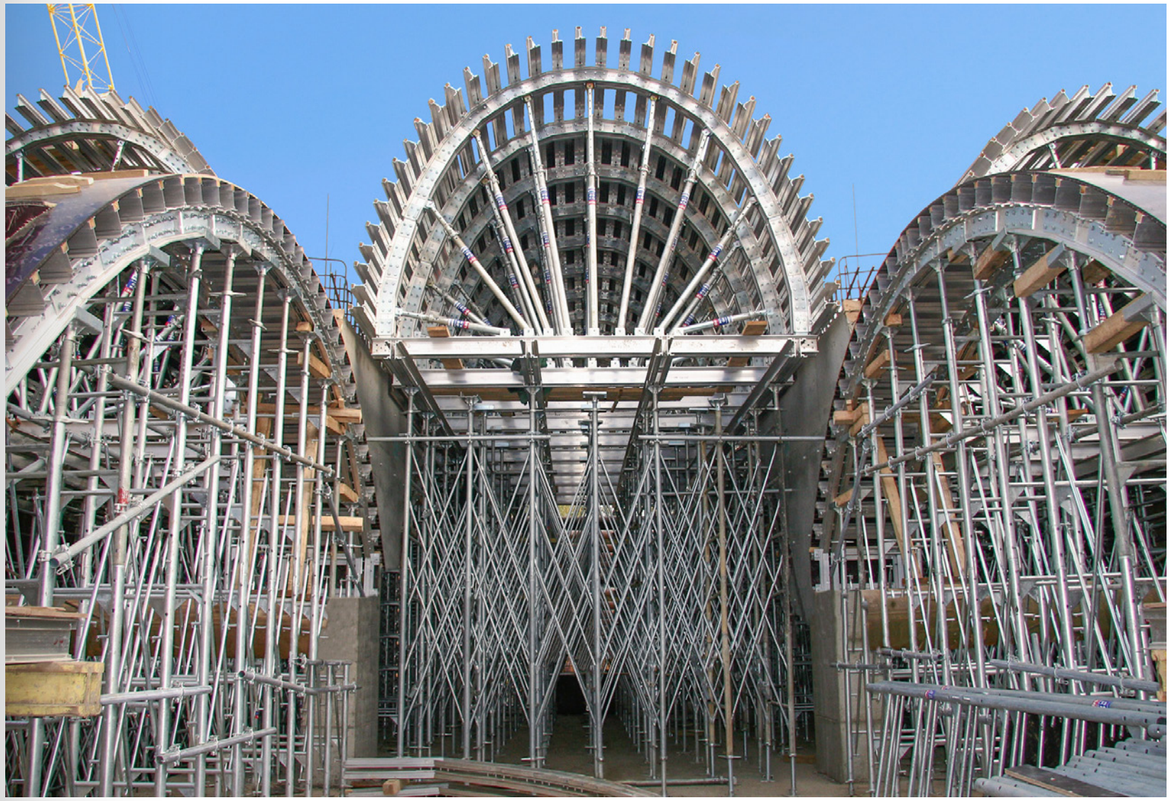
– СТРОИТЕЛЬСТВО НАКЛОНА, ВЕСТИБЮЛЯ №1 И ВХОДОВ СТАНЦИИ МЕТРО «БУТЫРСКАЯ»;
– СТРОИТЕЛЬСТВО НАКЛОНА, ВЕСТИБЮЛЯ №1 И ПЕРЕХОДА СТАНЦИИ МЕТРО «ПЕТРОВСКО-РАЗУМОВСКАЯ»;
– СТАНЦИЯ «АЛМА-АТИНСКАЯ» ЗАМОСКВОРЕЦКОЙ ЛИНИИ МОСКОВСКОГО МЕТРОПОЛИТЕНА (СООРУЖЕНИЕ ВЕСТИБЮЛЯ № 1 И УЧАСТОК ПЕРЕГОННОГО ТОННЕЛЯ ОТКРЫТОГО СПОСОБА РАБОТ);
– СТАНЦИЯ «МАРЬИНА РОЩА» ЛЮБЛИНСКО-ДМИТРОВСКОЙ ЛИНИИ МОСКОВСКОГОМЕТРОПОЛИТЕНА (СООРУЖЕНИЕ ПОНИЗИТЕЛЬНОЙ ПОДСТАНЦИИ);
– ЭСТАКАДА СЪЕЗДОВ НА ПЕРЕСЕЧЕНИИ ПРОСПЕКТА МАРШАЛА ЖУКОВА С МКАД (СООРУЖЕНИЕ МОНОЛИТНЫХ ЖЕЛЕЗОБЕТОННЫХ КОНСТРУКЦИЙ);
– СТАНЦИЯ «ВОЛОКОЛАМСКАЯ» АРБАТСКО-ПОКРОВСКОЙ ЛИНИИ МОСКОВСКОГО МЕТРОПОЛИТЕНА (СООРУЖЕНИЕ ПЛАТФОРМЕННОГО УЧАСТКА СТАНЦИИ);
– КРАСНОПРЕСНЕНСКАЯ АВТОМАГИСТРАЛЬ ОТ МКАД ДО ПРОСПЕКТА МАРШАЛА ЖУКОВА (СООРУЖЕНИЕ МОНОЛИТНЫХ ЖЕЛЕЗОБЕТОННЫХ КОНСТРУКЦИЙ ТОННЕЛЯ ОТКРЫТОГО И ЗАКРЫТОГО СПОСОБОВ РАБОТ).

ООО «СМУ-2 Метростроя» ведёт работы по строительству метро с 2002 года. Коллектив внёс серьёзный вклад в строительство Арбатско-Покровской линии до ст. «Митино». Сначала на самом длинном перегоне Московского метрополитена — участке от ст. «Крылатское» до «Строгино» (его протяжённость составляет 6625 м) — было пройдено 2,5 км перегонных тоннелей и притоннельные сооружения в районе точки «С», а затем метростроевцы взялись за возведение одной из самых красивых станций мелкого заложения последних лет — «Волоколамской». Её начали строить ещё в рамках Митино-Бутовской хорды в начале 90-х годов. Тогда на окраине 1-го мкр. Митина успели выкопать котлован и забетонировать фундаменты будущих колонн, после чего стройка надолго остановилась. За десятилетие простоя конструкции пришли в негодность, и всё пришлось начинать сначала. Для «Волоколамской» командой архитекторов Метрогипротранса был разработан индивидуальный проект. А.Ю. Орлов и А.В. Некрасов с помощниками создали целый подземный «лес» из монолитных колонн, отделанных чёрным итальянским мрамором Grigio Carnico и контрастирующих с белым мрамором вершин колонн.

ДЕМУРИ МУШИКОВИЧ ХУЛОРДАВА
ГЕНЕРАЛЬНЫЙ ДИРЕКТОР ООО «СМУ-2 МЕТРОСТРОЯ»

Огромные «листья» кессонов под сводом скрывают в себе светильники, заливающие «рощу» ровным, будто бы солнечным светом.

Столь удачное художественное решение (станция стала победителем конкурса Союза московских архитекторов «Золотое сечение-2011») содержало в себе одну непростую задачу. Сложные криволинейные поверхности невозможно было сделать типовыми методами бетонирования. Для станции создали



индивидуальную опалубку, и всего за девять месяцев специалистами СМУ-2 весь замысел архитекторов был воплощён в жизнь.

Если «Волоколамская» строилась целиком в открытом котловане, то на Люблинско-Дмитровской линии организация вела работы на глубине 60 м, где сооружали тягово-понизительные подстанции для станций «Достоевская» и «Марьина роща».

На Замоскворецкой линии задействованы одновременно две бригады СМУ-2: одна команда сооружала вестибюль №1 станции «Алма-Атинская» и примыкающую к нему тягово-понизительную подстанцию, а вторая открытым способом прокладывала стометровый отрезок перегона «Красногвардейская» – «Алма-Атинская». Работы шли круглосуточно. Большие сложности возникли вследствие гидрогеологических особенностей участка: приходилось всё время откачивать воду из-за болотистой почвы, а во время укладки бетона использовать тепляки в связи с сильными морозами.

Следующим крупным проектом СМУ-2 стала станция Сокольнической линии «Румянцево». Для сокращения длины котлована она была запроектирована двухуровневой. Кассы, технические и служебные помещения расположены не с торцов, а непосредственно над платформенным участком. Архитектурно–художественный образ перронного зала выстроен по мотивам геометрических композиций Пита Мондриана. Необычные для московского метро двойные колонны отделаны эмалированными панелями. Эта станция стала ещё одним произведением современной архитектуры.

СТРОИТЕЛЬНО-МОНТАЖНОЕ УПРАВЛЕНИЕ №3

СПЕЦИАЛИЗАЦИЯ:

- СТРОИТЕЛЬСТВО СТАНЦИОННЫХ КОМПЛЕКСОВ ГЛУБОКОГО И МЕЛКОГО ЗАЛОЖЕНИЯ;
- СООРУЖЕНИЕ УНИКАЛЬНЫХ ТРАНСПОРТНЫХ ЭСТАКАД И ЗДАНИЙ;
- РАБОТЫ ПО СНОСУ СТРОЕНИЙ И КОНСТРУКЦИЙ;
- ГЕОДЕЗИЧЕСКОЕ СОПРОВОЖДЕНИЕ СТРОИТЕЛЬСТВА.

СТРОИТЕЛЬНО-МОНТАЖНЫЕ РАБОТЫ:

- ЗЕМЛЯНЫЕ И СПЕЦИАЛЬНЫЕ СПОСОБЫ РАБОТ В ГРУНТАХ;
- ВОЗВЕДЕНИЕ НЕСУЩИХ И ОГРАЖДАЮЩИХ КОНСТРУКЦИЙ ЗДАНИЙ И СООРУЖЕНИЙ;
- РАБОТЫ ПО УСТРОЙСТВУ НАРУЖНЫХ СЕТЕЙ И КОММУНИКАЦИЙ;
- РАБОТЫ ПО УСТРОЙСТВУ ВНУТРЕННИХ ИНЖЕНЕРНЫХ СИСТЕМ.

СТРОИТЕЛЬНЫЕ ОБЪЕКТЫ:

- СТАНЦИОННЫЕ КОМПЛЕКСЫ СТАНЦИЙ «ШИПИЛОВСКАЯ», «ВОЛОКОЛАМСКАЯ», «АЛМА-АТИНСКАЯ» ЗАМОСКВОРЕЦКОЙ ЛИНИИ МЕТРОПОЛИТЕНА, «УЛИЦА ГОРЧАКОВА» БУТОВСКОЙ ЛИНИИ МЕТРОПОЛИТЕНА;
- СТРОИТЕЛЬСТВО ПЕРЕГОННЫХ ТОННЕЛЕЙ ОТ СТАНЦИИ «МИТИНО» ДО СТАНЦИИ «ВОЛОКОЛАМСКАЯ»;
- СТРОИТЕЛЬСТВО ТПП, ПЕРЕГОННЫХ ТОННЕЛЕЙ И КАМЕРЫ СЪЕЗДОВ СТАНЦИИ «БУЛЬВАР ДМИТРИЯ ДОНСКОГО»;
- СООРУЖЕНИЕ КРАСНОПРЕСНЕНСКОЙ МАГИСТРАЛИ ОТ МКАД ДО ПРОСПЕКТА МАРШАЛА ЖУКОВА;
- СТРОИТЕЛЬСТВО ВЕСТИБЮЛЯ №2 СТАНЦИИ МЕТРО «БУТЫРСКАЯ»;
- СТРОИТЕЛЬСТВО ПЕРЕГОННЫХ ТОННЕЛЕЙ С ПРИТОННЕЛЬНЫМИ СООРУЖЕНИЯМИ ОТ СТАНЦИИ «ПЕТРОВСКО-РАЗУМОВСКАЯ» ДО СТАНЦИИ «ФОНВИЗИНСКАЯ»;
- СТАНЦИОННЫЙ КОМПЛЕКС «САЛАРЬЕВО»;
- СТРОИТЕЛЬСТВО ТПП И ПЛАТФОРМЕННОГО УЧАСТКА СТАНЦИИ «ТРОПАРЁВО»;
- ТРАНСПОРТНЫЙ ТОННЕЛЬ ПОД КУТУЗОВСКИМ ПРОСПЕКТОМ.

В 1948 году метростроевцы приступили к строительству станции метро «Новослободская» и перегонных тоннелей. Для этого было создано специальное подразделение — «Строительство-20», в 1954 году преобразованное в Строительно-монтажное управление №3. Впервые в стране организацию, занимающуюся подземными работами, возглавила женщина — известный метростроитель Татьяна Викторовна Федорова. Вместе с группой талантливых инженеров, чтобы ускорить строительство станции, она приняла решение станционные тоннели «Новослободской» проходить не щитами, а эректорами. Благодаря этому удалось значительно удешевить строительство и завершить работы в рекордно короткие сроки — конструкцию станции построили всего за 7 месяцев.

За годы своего существования организация участвовала в сооружении 27 станций, выполняя не только строительномонтажные работы, но и геодезическое сопровождение строительства, монтаж инженерных систем различной сложности.

СМУ-3 внесло свой вклад в строительство станционного комплекса станции «Шипиловская»: односводчатый станционный зал с прямой островной платформой выстроен из монолитного железобетона.

ВАСИЛИЙ ВЛАДИМИРОВИЧ КИНДЗЕРСКИЙ
ГЕНЕРАЛЬНЫЙ ДИРЕКТОР ООО «СМУ-3 МЕТРОСТРОЯ»

Особенную трудность для метростроевцев представляло бетонирование свода с глубокими треугольными световыми нишами-кессонами. Из-за большой площади световых ниш усилили армирование свода. Всего в конструкцию свода на «Шипиловской» было уложено более 5 тысяч куб. м бетона и примерно 750 т арматуры.

Во время строительства станционного комплекса «Саларьево» СМУ-3 вместе с субподрядчиками занималось основными объёмами конструктивного железобетона на всех уровнях станции, включая выходы вестибюлей, колонны зала, тупики и начало путей в электродепо с ответвлением на перспективное развитие метрополитена по территории Новой Москвы. Во время возведения станции «Владыкино» коллектив сдавал 2,3 км трассы, включавших в себя станционный комплекс, 23 притоннельных сооружения и ветку в электродепо с двумя камерами съездов. Трасса отличалась сочетанием открытых и закрытых участков, но сотрудники СМУ-3 справились без помощи подрядчиков. На Серпуховско-Тимирязевской линии отметились строительством тупиков, перегонных тоннелей и камеры съездов за станцией «Бульвар Дмитрия Донского».

Железобетонный свод станции «Тропарёво» СМУ-3 возводило с помощью механизированного опалубочного комплекса портального типа, адаптированного к проектным размерам и геометрии свода станции. Одно из преимуществ данной системы — высокие темпы опалубочных работ за счёт механизации процесса перемещения комплекса на новый участок бетонирования. Данную операцию строители выполняли всего за 1,5 часа.

Среди знаковых проектов управления — строительство перегонных тоннелей от станции «Митино» до станции «Волоколамская», сооружение Краснопресненской магистрали от МКАД до проспекта Маршала Жукова и транспортный тоннель под Кутузовским проспектом. В 1980-е годы коллектив в содружестве с чехословацкими метростроевцами трудился на станции «Пражская». Специалисты из Праги участвовали в архитектурной отделке нашей станции.

Leica

СТРОИТЕЛЬНО-МОНТАЖНОЕ УПРАВЛЕНИЕ №4

СПЕЦИАЛИЗАЦИЯ:

- ЭЛЕКТРОМОНТАЖНЫЕ РАБОТЫ;
- САНТЕХНИЧЕСКИЕ РАБОТЫ;
- ПРОКЛАДКА КАБЕЛЕЙ И ТОННЕЛЬНЫХ ТРУБОПРОВОДОВ;
- МОНТАЖ ЭСКАЛАТОРОВ, ВЕНТИЛЯЦИОННЫХ СИСТЕМ;
- СООРУЖЕНИЕ ТЕХНОЛОГИЧЕСКИХ МЕТАЛЛОКОНСТРУКЦИЙ;
- МОНТАЖ СИСТЕМ СВЯЗИ, СИГНАЛИЗАЦИИ И ВИДЕОНАБЛЮДЕНИЯ;
- НАЛАДКА ТЕХНОЛОГИЧЕСКОГО ОБОРУДОВАНИЯ.

СТРОИТЕЛЬНЫЕ ОБЪЕКТЫ:

- РЕКОНСТРУКЦИЯ ВЕСТИБЮЛЕЙ СТАНЦИЙ «ВДНХ», «АРБАТСКАЯ»;
- СТРОИТЕЛЬСТВО СТАНЦИЙ «АЛМА-АТИНСКАЯ», «МАРЬИНА РОЩА», «ДОСТОЕВСКАЯ», «СРЕТЕНСКИЙ БУЛЬВАР», «ТРУБНАЯ», «МЯКИНИНО», «ВОЛОКОЛАМСКАЯ», «МИТИНО», «ПЯТНИЦКОЕ ШОССЕ», «ТРОПАРЁВО», «РУМЯНЦЕВО», «САЛАРЬЕВО», «БУТЫРСКАЯ», «ФОНВИЗИНСКАЯ», «ПЕТРОВСКО-РАЗУМОВСКАЯ»;
- СООРУЖЕНИЕ ЛЕФОРТОВСКОГО ТОННЕЛЯ И СЕВЕРО-ЗАПАДНОГО ТОННЕЛЯ ПОД СЕРЕБРЯНЫМ БОРОМ.

ООО «СМУ-4 Метростроя» является единственной организацией Мосметростроя, выполняющей весь комплекс механо-монтажных работ, связи и автоматики. Дата его рождения — 1933 год. После войны специалисты СМУ-4 работали на строительстве метро в разных городах Советского Союза — в Киеве, Минске, Ереване, Баку, Ташкенте.

В ведении СМУ-4 находятся все инженерные системы: вентиляция, отопление, канализация, система связи, пожарная сигнализация, кабельные линии, слаботочные системы, силовая часть, тяговые подстанции, понизительные, эскалаторы, затворы — всё то, что заставляет станцию по-настоящему жить и дышать. Коллектив выполняет работы на всех строящихся станциях метро. За годы своего существования, несмотря на максимально сжатые сроки, специалисты СМУ-4 не сорвали ни одного пуска — все объекты сдавались вовремя. А это, прежде всего, итог слаженной и профессиональной работы коллектива.

Особое место в списке задач СМУ-4 занимает ремонт эскалаторов. Во-первых, это наиболее технически сложное устройство, неряшливое обращение с которым может привести к несчастным случаям. Во-вторых, при их замене обычно перекрывают вход на станцию, а параллельно проводят реконструкцию зала и инженерных систем. Например, на станции «Красные ворота» одновременно с ремонтом эскалаторов проходили

ДМИТРИЙ ВЛАДИМИРОВИЧ КОЛЕСОВ
ГЕНЕРАЛЬНЫЙ ДИРЕКТОР ООО «СМУ-4 МЕТРОСТРОЯ»

отделочные работы в кассовом зале, служебных и технических помещениях. Специалисты установили современные системы видеонаблюдения, пожарной и охранной сигнализации.

Монтажники СМУ-4 занимались реконструкцией вестибюлей станций «ВДНХ» и «Арбатская». Здесь, как и в случае со станцией «Красные ворота», пришлось менять практически всё оборудование — технический прогресс не стоит на месте, и столичный метрополитен вводит новые меры безопасности и комфорта. В 2016 году планируется заменить эскалаторные комплексы на семи станциях метро, причем в ряде случаев замена комплексов будет проходить с закрытием станций. В список попали: «Фрунзенская», «Рижская», «Киевская», «Новослободская», «Спортивная» и «Смоленская». На некоторых из них эскалаторы не менялись с 50-х годов.

Помимо обновления оборудования на действующих станциях эксперты СМУ-4 принимают участие в техническом оснащении всех строящихся линий подземки. После того как в тоннелях уложен путевой бетон, специалисты СМУ-4 приступают к укладке по стенам тоннелей кабелей и проводов, а затем занимаются «начинкой» самой станции. При строительстве метро применяются инновационные материалы и современные технологии, и нередко метростроевцам приходится использовать нестандартное оборудование и изделия, необходимые для монтажа. На выручку приходит механический цех, где изготавливаются конструкции для насосных блоков, систем вентиляции, вытачиваются мелкие штучные изделия. Практически 20% всего, что монтируется затем на объектах, делается именно в мехцехе СМУ-4. Показателен в этом плане и средний возраст сотрудников — около 35 лет. Управление предоставляет широкие возможности для развития в профессии: молодёжь активно учится, проходит курсы повышения квалификации.

СТРОИТЕЛЬНО-МОНТАЖНОЕ УПРАВЛЕНИЕ №5

СПЕЦИАЛИЗАЦИЯ:
- СТРОИТЕЛЬСТВО СТАНЦИОННЫХ КОМПЛЕКСОВ ГЛУБОКОГО И МЕЛКОГО ЗАЛОЖЕНИЯ;
- СООРУЖЕНИЕ УНИКАЛЬНЫХ ТРАНСПОРТНЫХ ЭСТАКАД И ЗДАНИЙ;
- РАБОТЫ ПО СНОСУ СТРОЕНИЙ И КОНСТРУКЦИЙ;
- ГЕОДЕЗИЧЕСКОЕ СОПРОВОЖДЕНИЕ СТРОИТЕЛЬСТВА.

СТРОИТЕЛЬНО-МОНТАЖНЫЕ РАБОТЫ:
- ЗЕМЛЯНЫЕ И СПЕЦИАЛЬНЫЕ СПОСОБЫ РАБОТ В ГРУНТАХ;
- ВОЗВЕДЕНИЕ НЕСУЩИХ И ОГРАЖДАЮЩИХ КОНСТРУКЦИЙ ЗДАНИЙ И СООРУЖЕНИЙ;
- РАБОТЫ ПО УСТРОЙСТВУ НАРУЖНЫХ СЕТЕЙ И КОММУНИКАЦИЙ;
- РАБОТЫ ПО УСТРОЙСТВУ ВНУТРЕННИХ ИНЖЕНЕРНЫХ СИСТЕМ;
- РАБОТЫ ПО ЗАЩИТЕ КОНСТРУКЦИЙ ОТ КОРРОЗИИ;
- РАБОТЫ ПО ГИДРОИЗОЛЯЦИИ СТРОИТЕЛЬНЫХ КОНСТРУКЦИЙ.

СТРОИТЕЛЬНЫЕ ОБЪЕКТЫ:
- ПОСТРОЕНЫ 24 СТАНЦИИ;
- СЕРЕБРЯНОБОРСКИЕ ТОННЕЛИ;
- ТРАНСПОРТНЫЙ ТОННЕЛЬ НА НАХИМОВСКОМ ПРОСПЕКТЕ;
- ТОРГОВЫЙ ЦЕНТР НА МАНЕЖНОЙ ПЛОЩАДИ;
- 40 ТЫСЯЧ МЕТРОВ ПЕРЕГОННЫХ ТОННЕЛЕЙ: «СРЕТЕНСКИЙ БУЛЬВАР», «БОРОВИЦКАЯ», «НАХИМОВСКИЙ ПРОСПЕКТ», «АВИАМОТОРНАЯ», «ПЕТРОВСКО-РАЗУМОВСКАЯ», «СВИБЛОВО» И ДРУГИЕ ОБЪЕКТЫ.

История одного из самых опытных коллективов в Мосметрострое началась на заре отечественного метростроения — в начале 1930-х годов. 4 января 1934 года на Московском метрострое был издан приказ об организации строительства шахт №36 и 37, с чего и начинается славная трудовая летопись ООО «СМУ-5 Мосметростроя».

У коллектива СМУ-5 никогда не было лёгких объектов — каждый требовал мастерства, новых инженерных решений и самоотверженного труда сотрудников.

СМУ-5 умеет строить станции глубокого и мелкого заложения, вести проходку под руслами рек и действующими железными дорогами, сооружать тоннели в сложнейших гидрогеологических условиях. Управлению часто поручалось строительство ответственных объектов метростроения, где испытывались новая техника и прогрессивные методы проходки.

За свою историю коллектив построил 24 станции и более 40 км перегонных тоннелей с огромным количеством притоннельных и пристанционных сооружений. Ему доверяли строительство станций в плотной исторической застройке центральной части города, с большим количеством подземных инженерных сооружений и интенсивным

ВАСИЛИЙ НИКОЛАЕВИЧ БОРОШНИН
ГЕНЕРАЛЬНЫЙ ДИРЕКТОР ООО «СМУ-5 МЕТРОСТРОЯ»

движением транспорта. Примером может служить сооружение станций «Красные ворота», «Курская»-кольцевая, «Тургеневская» и «Сретенский бульвар» с двумя пересадочными узлами, «Арбатская» и «Боровицкая», сооружение средних залов «Лубянка» и «Чистые пруды». Все эти станции и ряд других сложнейших объектов являются предметом особой гордости в истории коллектива СМУ-5 Мосметростроя.

Первое боевое крещение коллектив получил на строительстве станции «Красные ворота», которая была возведена в сложных гидрогеологических условиях в 1934 году и сразу же признана шедевром архитектуры. Потрудиться пришлось и на станции «Арбатская» Арбатско-Покровского радиуса, где бригады фактически пересекли подземную реку, преодолевая потоки воды с притоком до 300 куб.м в забоях. При этом станция была построена в рекордно короткие сроки — всего за 2,5 года.

В биографию СМУ-5, а соответственно в историю Московского метрополитена, вошли такие объекты, как станция колонного типа «Курская» кольцевой линии, где впервые в подземном строительстве применена эректорная проходка станционного тоннеля и реконструкция действующих станций I очереди «Чистые пруды» и «Лубянка», в которых с ювелирной точностью раскрыты своды средних залов и сооружены проёмы.

На объектах метростроения коллективом испытывалась новая техника и прогрессивные методы проходки. В 1960 году бригады СМУ-5 стали первыми в отечественной практике, кто прошёл около километра тоннеля закрытым способом на небольшой глубине от «Профсоюзной» до «Новых Черёмушек». Таким образом и возник «московский» способ сооружения тоннелей, который дал возможность снизить стоимость строительства по сравнению с глубоким заложением.

Инженеры и рабочие СМУ-5 испытывали и дорабатывали конструкции ряда механизированных щитов для проходки в различных горногеологических условиях, сооружали шахтные стволы в «тиксотропной рубашке», первыми использовали химическое закрепление грунтов на перегоне между «Сходненской» и «Планерной», применили первый отечественный комплекс для проходки эскалаторного тоннеля КПЭ-9,5 Ясиноватского машиностроительного завода.

Ряд объектов, сооружённых коллективом в последние годы, заслуживает внимания новизной конструкций, новыми технологиями и решениями.

Показательна реконструкция станции «Воробьёвы горы», которая в 70–80-х годах была закрыта в целях безопасности пассажиров. После реконструкции Лужнецкого моста коллективу СМУ-5 поручили работы по обустройству платформенной части, возведению правобережного вестибюля и перегонных тоннелей с переносом движения метропоездов с временных галерей. Работы производились в сложных градостроительных и крайне стеснённых условиях.

Уникальным было строительство двух секций автодорожных тоннелей под железнодорожными путями Павелецкой железной дороги при сооружении автомагистрали, соединяющей Нахимовский проспект и Каширское шоссе. Секции длиной 25 м на специальных стапелях сооружались в котловане вблизи железнодорожной насыпи и с помощью мощных домкратов продавливались под железнодорожными путями. Расстояние от головки рельса до шелыги свода секции составляло 2 м. Строительство велось без перерывов движения поездов, под защитой горизонтального экрана из труб, соединённых между собой замком специальной конструкции.

Очень значимым для истории организации стало сооружение сервисного тоннеля с1=6,0 м под Серебряноборским лесничеством с применением ТПМК немецкой фирмы Herrenknecht. Щит был оборудован гидропригрузом, так как проходка велась на небольшой глубине в сложных неустойчивых московских грунтах с наличием водонасыщенных песков, плывунов, глин. Опыт работ по строительству метро помог специалистам осуществить проходку 1,5-километрового тоннеля без остановок и нарушения земной поверхности.

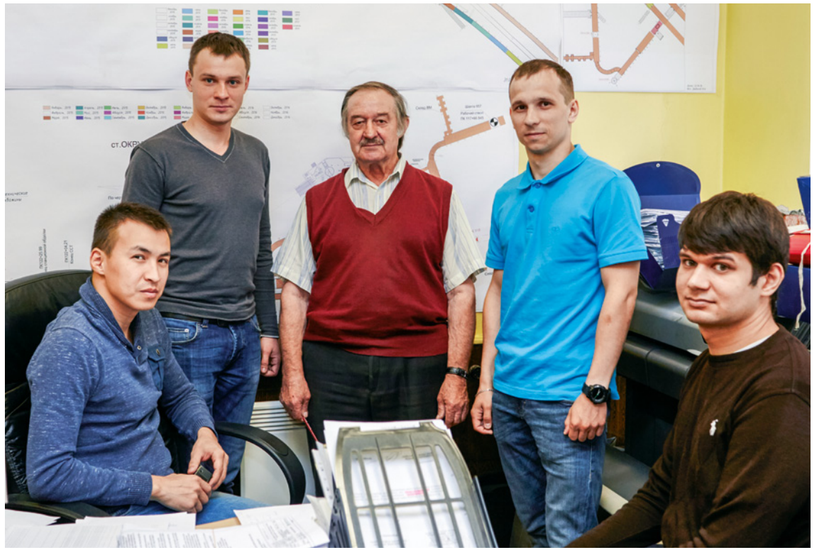
С конструктивной точки зрения впервые станция глубокого заложения «Сретенский бульвар» сооружалась не из замкнутых колец, а с опиранием сводов боковых и среднего тоннелей на специальные опоры. Лоток станции выполнялся из монолитного железобетона с металлоизоляцией. Станция «Сретенский бульвар» с двумя пересадочными узлами на «Тургеневской» и «Чистых прудах». Эскалаторный тоннель на «Чистых прудах» располагался между двумя действующими тоннелями, а примыкание к станции осуществлялось под защитой забуренных труб горизонтального экрана.

В середине 2011 года были начаты горнопроходческие работы по переборке пилот-тоннелей d=5,5 м, сооружённых в 90-х годах прошлого столетия и законсервированных по ряду причин, на обделку d=8,5 м второй станции «Петровско-Разумовская» Люблинско-Дмитровской линии.

Новая станция «Петровско-Разумовская» считается одной из самых сложных и требует максимальной точности, поскольку строится в непосредственной близости и в одних отметках с действующей одноимённой станцией. В целях безопасности эксплуатации действующей станции Серпуховско-Тимирязевской линии сооружение станционного тоннеля проводилось буровзрывным способом с испытанием и использованием детонаторов электронной системы инициирования «I-KON». Отсутствие воздействия блуждающих токов на эти детонаторы, значительно меньшее сейсмическое воздействие позволили в более короткие сроки закончить проходку станционного тоннеля.

Сегодня в коллективе СМУ-5 трудятся специалисты высокой квалификации. В их руках настоящее и будущее метростроения.

K 10
3



ANDY WARHOL ART

СТРОИТЕЛЬНО-МОНТАЖНОЕ УПРАВЛЕНИЕ №6

ООО «СМУ-6 Метростроя» входит в плеяду тех «старых» подразделений Московского метростроя, которые начинали свой путь ещё до войны, на первых очередях строительства метро. За восемь десятилетий упорной работы были построены десятки станций метрополитена — «Смоленская», «Октябрьская», «Спортивная», «Таганская», «Коломенская», «Кузнецкий мост», «Марксистская», «Серпуховская», «Менделеевская», «Улица Подбельского», «Чкаловская», «Воробьёвы горы», «Бульвар адмирала Ушакова» и «Достоевская».

В 1944 году, когда на фронтах ещё шли тяжёлые бои, Мосметрострой уже начал сооружение новой кольцевой линии. Десятая шахта, как тогда называлось нынешнее СМУ-6, работала на строительстве «Калужской» (сейчас это станция «Октябрьская»). В непростых условиях близости Москвы-реки проходчики сооружали шахтные стволы, проходили подходные выработки, а затем — станционные тоннели. В 1949 году работы были закончены, и 1 января 1950 года одно из лучших произведений архитектора Леонида Михайловича Полякова приняло своих первых пассажиров. Подземный мемориал павшим солдатам войны стал настоящим украшением Большого кольца.

ОЛЕГ ГРИГОРЬЕВИЧ ЛИТОВЧЕНКО
ГЕНЕРАЛЬНЫЙ ДИРЕКТОР ООО «СМУ-6 МЕТРОСТРОЯ»

СПЕЦИАЛИЗАЦИЯ:

- СТРОИТЕЛЬСТВО СТАНЦИОННЫХ КОМПЛЕКСОВ ГЛУБОКОГО И МЕЛКОГО ЗАЛОЖЕНИЯ;
- СООРУЖЕНИЕ ПЕРЕГОННЫХ ТОННЕЛЕЙ;
- БУРОВЗРЫВНЫЕ РАБОТЫ;
- СТРОИТЕЛЬСТВО И РЕКОНСТРУКЦИЯ ОБЪЕКТОВ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ;
- ВОЗВЕДЕНИЕ МОНОЛИТНЫХ ЗДАНИЙ И СООРУЖЕНИЙ.

СТРОИТЕЛЬНЫЕ ОБЪЕКТЫ:

- ЗА 80 ЛЕТ СВОЕГО СУЩЕСТВОВАНИЯ КОЛЛЕКТИВОМ СМУ-6 БЫЛИ ПОСТРОЕНЫ СТАНЦИИ: «ДОСТОЕВСКАЯ», «ЧКАЛОВСКАЯ», «УЛИЦА ПОДБЕЛЬСКОГО», «МЕНДЕЛЕЕВСКАЯ», «МАРКСИСТСКАЯ», «КУЗНЕЦКИЙ МОСТ», «КОЛОМЕНСКАЯ», «ТАГАНСКАЯ», «ЛЕНИНСКИЕ ГОРЫ», «СПОРТИВНАЯ», «СМОЛЕНСКАЯ», «ОКТЯБРЬСКАЯ», «БУЛЬВАР АДМИРАЛА УШАКОВА».

СМУ-6 возводило станцию глубокого заложения «Смоленская» Арбатского радиуса. Новый Арбатский радиус призван заменить старый, мелкого заложения, ныне работающий в составе Филёвской линии. Сооружение нового участка старались держать в тайне: в прессе не разглашались ни названия, ни местоположение станций, но, конечно, огромные шахтные копры не могли ускользнуть от взора горожан. Секрет Полишинеля раскрыли 5 апреля 1953 года, когда жители спустились на залитый светом перрон «Смоленской» — новый мемориал героев теперь уже сразу двух Отечественных войн: 1812-го и 1941–1945 годов.

В начале 1970-х годов СМУ-6 строило «Кузнецкий мост» на участке соединения Ждановского (сейчас — Таганского) и Краснопресненского радиусов. Станция стала не только ключевым элементом нового диаметра, призванного спасти от перегрузки Центральный пересадочный узел, но и предвестником возврата к «большой» архитектуре. Вместо ставших привычными при Никите Сергеевиче Хрущёве типовых утилитарных станций Нина Александровна Алёшина создала в центре Москвы настоящий шедевр, в архитектурном облике которого дважды обыгрывалось название: облицованные розовым узбекским газганом колонны и арочные полукружия создают ощущение подземного моста, а алюминиевые вставки дверей кабельных коллекторов на путевых стенах рассказывают о кузнечном искусстве.

СМУ-6 нацелено на совершенствование своей работы и освоение новых технологий. Так, ствол на шахте № 932 на станции «Кузнецкий мост» соорудили методом опускной крепи в «тиксотропной рубашке». При строительстве станции «Серпуховская» была успешно внедрена совершено новая конструкция станционной обделки пилонно-колонного типа. При проходке СТП впервые применен проходческий комбайн 4ПП-2. Разработаны и применены методы одновременного сооружения вестибюля и наклонного тоннеля.

Сроки строительства станции «Серпуховская» требовали от СМУ-6 передовых, скоростных методов. При проходке боковых тоннелей элементы перемычек вместе с колоннами и тюбингами временного заполнения устанавливали одновременно с очередным кольцом обделки. Монтаж производился тюбингоукладчиком новой конструкции ТУ-4, приспособленным также для подъёма и установки половин колонн весом 3,9 т

каждая в проектное положение. Средняя скорость сооружения станционных тоннелей составила 28 колец в месяц. При сооружении перегонных тоннелей на станции «Достоевская» из-за отсутствия чугунных тюбингов СМУ-6 внедрило новую конструкцию: железобетонную отделку с металлическим экраном, с отработкой технологии проходки и гидроизоляции. Этот тип обделки широко применяется при строительстве перегонных тоннелей в настоящее время.

В последние годы СМУ-6 ведёт работу на Люблинско-Дмитровской линии. Завершаются работы по сооружению станции «Фонвизинская», где применялись передовые методы работы и организации труда, что позволило осуществить проходку перегонных тоннелей со скоростью 94 п.м в месяц с помощью эректорной проходки с применением БВР и добиться осуществления проходки станционного тоннеля со скоростью 39 колец в месяц.

Работа на Дмитровском радиусе продолжается и сегодня. Высокий профессионализм инженерно-технических работников, бригадиров и рабочих ООО «СМУ-6 Метростроя» позволяет обеспечить успешное выполнение задач по сооружению объектов метростроения.

МОСМЕТРОСТРОЙ
СМУ-6

СТРОИТЕЛЬНО-МОНТАЖНОЕ УПРАВЛЕНИЕ №8

СПЕЦИАЛИЗАЦИЯ:
- СТРОИТЕЛЬСТВО СТАНЦИОННЫХ КОМПЛЕКСОВ ГЛУБОКОГО И МЕЛКОГО ЗАЛОЖЕНИЯ;
- СООРУЖЕНИЕ ПЕРЕГОННЫХ ТОННЕЛЕЙ И ОБЪЕКТОВ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ;
- БУРОВЗРЫВНЫЕ РАБОТЫ;
- ВОЗВЕДЕНИЕ МОНОЛИТНЫХ ЗДАНИЙ И СООРУЖЕНИЙ.

СТРОИТЕЛЬНО-МОНТАЖНЫЕ РАБОТЫ:
- ЗЕМЛЯНЫЕ И СПЕЦИАЛЬНЫЕ СПОСОБЫ РАБОТ В ГРУНТАХ;
- ВОЗВЕДЕНИЕ НЕСУЩИХ И ОГРАЖДАЮЩИХ КОНСТРУКЦИЙ ЗДАНИЙ И СООРУЖЕНИЙ;
- РАБОТЫ ПО УСТРОЙСТВУ НАРУЖНЫХ СЕТЕЙ И КОММУНИКАЦИЙ;
- РАБОТЫ ПО УСТРОЙСТВУ ВНУТРЕННИХ ИНЖЕНЕРНЫХ СИСТЕМ;
- РАБОТЫ ПО ЗАЩИТЕ КОНСТРУКЦИЙ ОТ КОРРОЗИИ;
- РАБОТЫ ПО ГИДРОИЗОЛЯЦИИ СТРОИТЕЛЬНЫХ КОНСТРУКЦИЙ.

СТРОИТЕЛЬНЫЕ ОБЪЕКТЫ:

ПОСТРОЕНО БОЛЕЕ 30 СТАНЦИЙ МЕТРОПОЛИТЕНА, А ТАКЖЕ:
ПЕРЕГОННЫЕ ТОННЕЛИ, ЭСКАЛАТОРНЫЕ ТОННЕЛИ, ПРИТОННЕЛЬНЫЕ СООРУЖЕНИЯ, КАМЕРЫ СЪЕЗДОВ, ВЕТКИ В ДЕПО, ВЕНТИЛЯЦИОННЫЕ КАМЕРЫ, СТВОЛЫ И ПРОЧИЕ ОБЪЕКТЫ;
- КОМПЛЕКС ВТОРОГО ВЫХОДА СТАНЦИИ МЕТРО «МАЯКОВСКАЯ»;
- РЕКОНСТРУКЦИЯ ВЕСТИБЮЛЕЙ СТАНЦИЙ «ПОЛЕЖАЕВСКАЯ», «СВИБЛОВО», «КУЗЬМИНКИ»;
- СТРОИТЕЛЬСТВО ВЕСТИБЮЛЯ И 2-ГО НАКЛОННОГО ХОДА К ДЕЙСТВУЮЩЕЙ СТАНЦИИ «БЕЛОРУССКАЯ»;
- УСИЛЕНИЕ ФУНДАМЕНТОВ ДЕЙСТВУЮЩЕГО ВЕСТИБЮЛЯ СТАНЦИИ «КРАСНОПРЕСНЕНСКАЯ» И НАДСТРОЙКА 2-Х ЭТАЖЕЙ НАД ВЕСТИБЮЛЕМ;
- ХИМИЧЕСКОЕ КРЕПЛЕНИЕ ГРУНТОВ В ДЕЙСТВУЮЩЕМ ПЕРЕГОННОМ ТОННЕЛЕ «ЩУКИНСКАЯ» – «ТУШИНСКАЯ»;
- СООРУЖЕНИЕ ТРАНСПОРТНОГО ТОННЕЛЯ ПОД КУТУЗОВСКИМ ПРОСПЕКТОМ.

ООО «СМУ-8 Метростроя» начало свой 85-летний путь с первой очереди строительства Московского метрополитена. В 1931–1935 годах метростроевцы трудились на Фрунзенском и Арбатском радиусах — на станциях «Дворец Советов» (сейчас — «Кропоткинская») и «Арбатская».

В 1944 году шахта №12 начала строительство станции «Центральный парк культуры и отдыха им. А.М. Горького». «ЦПКиО», ставшая конечной первого пускового участка Кольцевой линии, пущена в эксплуатацию 1 января 1950 года. Поезда по незавершённому ещё кольцу ходили тогда от «Парка Культуры» до «Курской». Главным инженером 12-й шахты был легендарный метростроевец, впоследствии начальник Мосметростроя, Василий Дементьевич Полежаев, чьим именем названа станция «Полежаевская».

На втором участке кольца главным объектом шахты была станция «Белорусская». Метростроевцы уже возводили здесь в 1935–1938 годы «Белорусскую»-радиальную. Возвращаться на вторые станции тех же пересадочных узлов впоследствии стало хорошей традицией. Строительство №12 в 1953 году реорганизовали в Строительно-монтажное управление №8, которое продолжило свою работу теперь уже на Щербаковском радиусе.

НИКОЛАЙ АЛЕКСАНДРОВИЧ СОРОКИН
ГЕНЕРАЛЬНЫЙ ДИРЕКТОР ООО «СМУ-8 МЕТРОСТРОЯ»

Сейчас он называется Рижским и является частью Калужско-Рижской линии. Там коллективу предстояло в сжатые сроки построить станцию «Алексеевская», и с этой задачей строители успешно справились. Ствол станции был пройден за три недели.

На рубеже 1960–70-х годов СМУ-8 возвело в самом центре Москвы уникальный объект: первую московскую двухзальную станцию с совмещённой, максимально удобной для пассажиров пересадкой — «Площадь Ногина» (сейчас — «Китай-город»). В дальнейшем по её образцу построены «Третьяковская», «Парк Победы» и «Петровско-Разумовская». В отличие от «Петровско-Разумовской», «Площадь Ногина» строилась сразу с обоими залами, введёнными в строй в один день — 3 января 1971 года. В этот день станция стала конечной двух линий: Ждановской и Калужской.

В 1970-х годах СМУ-8 работало на Краснопресненском радиусе. Здесь в зоне ответственности Управления был перегон «Щукинская» – «Тушинская» и две станции мелкого заложения. Одну из них — «Щукинскую» — открыли в декабре 1975 года в составе радиуса, а вторую — «Волоколамскую» — достроили в конструкциях, и в таком виде она прождала своего часа до декабря 2012 года, когда начались работы по расконсервации стройплощадки. Сейчас эта станция носит название «Спартак».

Много замечательных станций СМУ-8 соорудило в последующие годы: «Площадь Ильича» на Калининском радиусе, «Чертановская» и «Цветной бульвар» на Серпуховско-Тимирязевской линии, «Римская» и «Трубная» на Люблинской. В копилке коллектива — станции мелкого и глубокого заложения. Но особое значение приобретает опыт работ на классическом «чугунном» метрострое, в сложных геологических условиях.

Такой опыт позволил Управлению успешно воплотить в жизнь крайне непростой проект по строительству второго выхода одной из красивейших станций Московского метрополитена, первой в Европе колонной станции глубокого заложения — «Маяковской». Как и многие глубокие станции в Москве, «Маяковская» лежит в известняке, защищённая от плывунов тонкой прослойкой юрской глины. Вскрывать этот слой чрезвычайно опасно для уникальных конструкций, поэтому было принято решение строить целую систему аванзалов ниже уровня станции, для соединения платформы с наклонным ходом. Таким образом, подвижки грунта в зоне проходки наклона (а его пришлось сооружать под ледовой бронёй контурного замораживания) уже не могли повлиять на геологию вокруг станции.

В настоящее время основным объектом СМУ-8 вновь стала станция закрытого способа работ, и снова с проблемной гидрогеологией. Станция «Нижняя Масловка» Третьего пересадочного контура Московского метрополитена — единственная на ТПК станция глубокого заложения, и опыт СМУ-8 здесь бесценен. Метростроевцы «восьмёрки» успешно завершили в плывуне проходку рабочего ствола и сейчас ведут сооружение трёх станционных тоннелей, тяговой подстанции и блока служебных помещений. Начато строительство перехода на действующую станцию «Савёловская» Серпуховско-Тимирязевской линии. В 2018 году новая станция должна быть сдана в эксплуатацию.

ЗА ОГРОМНЫЙ ВКЛАД В СТРОИТЕЛЬСТВО МОСКОВСКОГО МЕТРОПОЛИТЕНА УДОСТОЕНЫ ПРАВИТЕЛЬ
НАГРАЖДЕНЫ
ОРДЕНОМ ЗНАК ПОЧЕТА

МРК

СТРОИТЕЛЬНО-МОНТАЖНОЕ УПРАВЛЕНИЕ №9

СПЕЦИАЛИЗАЦИЯ:

– СООРУЖЕНИЕ МОНОЛИТНОЙ НЕСУЩЕЙ И ОГРАЖДАЮЩЕЙ СТЕНЫ В ГРУНТЕ С УСТРОЙСТВОМ МЕТАЛЛОИЗОЛЯЦИИ;
– СООРУЖЕНИЕ СБОРНО-МОНОЛИТНОЙ СТЕНЫ В ГРУНТЕ;
– СООРУЖЕНИЕ БУРОНАБИВНЫХ И БУРОШНЕКОВЫХ СВАЙ;
– ПОГРУЖЕНИЕ ЖЕЛЕЗОБЕТОННЫХ И МЕТАЛЛИЧЕСКИХ СВАЙ И ШПУНТА;
– УСТРОЙСТВО ПРОТИВОФИЛЬТРАЦИОННОЙ ЗАВЕСЫ;
– УСТРОЙСТВО АНКЕРНОГО КРЕПЛЕНИЯ;
– УСТРОЙСТВО ГРУНТОЦЕМЕНТНЫХ СВАЙ;
– УСТРОЙСТВО РАСПОРНОЙ СИСТЕМЫ КРЕПЛЕНИЯ;
– БУРЕНИЕ МАТЕРИАЛЬНЫХ, АРТЕЗИАНСКИХ И САНТЕХНИЧЕСКИХ СКВАЖИН;
– ИСКУССТВЕННОЕ ВОДОПОНИЖЕНИЕ ГРУНТОВЫХ ВОД;
– ЗАМОРАЖИВАНИЕ ГРУНТОВ;
– РАЗРАБОТКА ГРУНТА С ВЫВОЗОМ;
– ОБРАТНАЯ ЗАСЫПКА ПЕСКОМ И ГРУНТОМ;
– СООРУЖЕНИЕ УНИКАЛЬНЫХ АВТОДОРОЖНЫХ ОБЪЕКТОВ;
– СТРОИТЕЛЬСТВО ЗАЩИТНЫХ СООРУЖЕНИЙ КРУПНЫХ ГОРОДОВ ОТ НАВОДНЕНИЙ И ПАВОДКОВЫХ ВОД;
– ИЗГОТОВЛЕНИЕ МЕТАЛЛОКОНСТРУКЦИЙ.

СТРОИТЕЛЬНЫЕ ОБЪЕКТЫ:

– СООРУЖЕНИЕ ОГРАЖДАЮЩИХ КОНСТРУКЦИЙ ПРИ СТРОИТЕЛЬСТВЕ ЛЮБЛИНСКО-ДМИТРОВСКОЙ ЛИНИИ МЕТРОПОЛИТЕНА;
– СООРУЖЕНИЕ КАМЕРЫ СЪЕЗДОВ И ТУПИКОВ СТАНЦИОННОГО КОМПЛЕКСА «САЛАРЬЕВО» СОКОЛЬНИЧЕСКОЙ ЛИНИИ МЕТРОПОЛИТЕНА;
– СООРУЖЕНИЕ ПЕРЕГОННЫХ ТОННЕЛЕЙ МЕЖДУ СТАНЦИЯМИ «КРАСНОГВАРДЕЙСКАЯ» – «АЛМА-АТИНСКАЯ» ЗАМОСКВОРЕЦКОЙ ЛИНИИ МЕТРОПОЛИТЕНА;
– СООРУЖЕНИЕ ОГРАЖДАЮЩИХ КОНСТРУКЦИЙ НА СТАНЦИИ «ПЯТНИЦКОЕ ШОССЕ» АРБАТСКО-ПОКРОВСКОЙ ЛИНИИ МЕТРОПОЛИТЕНА;
– СООРУЖЕНИЕ ДАМБЫ В САНКТ-ПЕТЕРБУРГЕ;
– СЕРЕБРЯНОБОРСКИЙ ТОННЕЛЬ;
– СООРУЖЕНИЕ «СТЕНЫ В ГРУНТЕ» ЗДАНИЯ ГЕНЕРАЛЬНОЙ ПРОКУРАТУРЫ ПО УЛ. Б. ДМИТРОВКА, Д. 15Б/10 СТР. 1, 2, 3.

ООО «СМУ-9 Метростроя» было создано в 1993 году на материально-технической и кадровой базе СМУ-9, работающего в метростроении с 1953 года. Поэтому уже в год образования Управление принимало участие в строительстве Люблинского радиуса, в сооружении станций «Марьино», «Братиславская» и «Люблино». Далее были Серпуховско-Тимирязевский радиус, Бутовская линия легкого метро. СМУ-9 не только бережно сохраняет традиции грамотного подхода к делу, но и год от года совершенствует свою квалификацию. В 2005 году в коллектив ООО «СМУ-9 Метростроя» перешли сотрудники ОАО «ВИЗБАС», специализирующиеся на водопонижении, замораживании грунтов и бурении скважин. Сегодня предприятие располагает уникальными специалистами всех направлений, разного возраста, в том числе и с многолетним стажем, способно решать самые сложные инженерные задачи.

Основные профили строительных работ СМУ-9: устройство временных ограждающих и несущих конструкций котлованов и зданий, полный комплекс работ по устройству тоннелей открытым способом, устройство ограждающих и несущих конструкций

ИГОРЬ НИКОЛАЕВИЧ ТАРАНЕНКО
ГЕНЕРАЛЬНЫЙ ДИРЕКТОР
ООО «СМУ-9 МЕТРОСТРОЯ»

методом «стена в грунте», БНС, анкерное крепление котлованов, свайные работы различных типов, специальные работы по водопонижению, инъектированию, искусственному замораживанию грунтов (рассольным способом, сухим льдом) и многое другое. В частности, специалисты СМУ-9 занимались возведением ограждающих конструкций при строительстве Люблинско-Дмитровской линии метрополитена, сооружением перегонных тоннелей между станциями «Красногвардейская» – «Алма-Атинская» Замоскворецкой линии, а также готовили камеры съездов и тупиков станционного комплекса «Саларьево» Сокольнической ветки. Здесь одна из бригад СМУ-9 установила рекорд — выработка на одного рабочего составила 33 куб. м конструктивного бетона за месяц. Основной фронт работ разворачивался на примыкании к вестибюлю №2 «Саларьево», где располагалась самая широкая часть котлована, рассчитанная на шесть путей. Объект, порученный СМУ-9, помимо главного тупикового хода длиной 320 м, включал в себя более чем двухсотметровые отрезки двух тоннелей, ведущих к будущему электродепо. Всего надо было уложить около 20 тысяч куб. м конструктивного бетона.

При строительстве станции «Пятницкое шоссе» Арбатско-Покровской линии, в котором принимал участие и коллектив СМУ-9, работы велись на основании проекта 90-х годов. До сооружения конструкций часть старых тоннелей из сборного железобетона пришлось демонтировать, так как они не вписывались в новый проект. Ещё одним прикосновением к прошлому для работников СМУ-9 стало строительство второго выхода станции «Маяковская». В связи с тем, что вестибюль станции является встроенным в здание, его необходимо было укрепить на свайном ростверке. Сваи ростверка, а также ограждающие буросекущие сваи котлована с анкерным креплением стен и разработка грунта в котловане были выполнены исключительно силами бригад СМУ-9.

В тесном контакте со «СМУ-9 Метростроя» на строительном рынке выступают наши надежные партнеры ООО «Строймехсервис Метростроя» и ООО «ПСК СМУ-9 М». Первая организация специализируется на предоставлении в аренду строительной техники, в том числе специального назначения, с обслуживающим персоналом, а также оказывает строительно-монтажные услуги. Второе предприятие занимается проектированием объектов метростроения и городского заказа.

ПК 211
ПК 210
ПК 209
ПК 208
ПК 209
ПК 208

СТРОИТЕЛЬНО-МОНТАЖНОЕ УПРАВЛЕНИЕ №12

ООО «СМУ-12 Метростроя» образовано в 2005 году для участия в одном из самых сложных проектов, который на тот момент вёл Мосметрострой, — сооружении совмещённых транспортных Серебряноборских тоннелей, предназначенных как для движения автомобилей, так и для поездов метро Арбатско-Покровской линии. Всего в рамках строительства участка соединения Краснопресненского проспекта и Новорижского шоссе между районами Крылатское и Строгино пройдено три тоннеля: два транспортных и тоннель обслуживания. Для сооружения технологических сбоек между всеми тремя тоннелями и было создано новое управление. Несмотря на то что сегодня в его составе есть путейцы и бетонщики, основной специализацией по-прежнему остаётся строительство подземных сооружений в самых сложных гидрогеологических условиях с применением спецметодов.

Среди успешно реализованных проектов управления: сооружения на перегонах «Алма-Атинская» – «Красногвардейская», «Шипиловская» – «Зябликово», «Волоколамская» – «Митино», «Строгино» – «Крылатское», станции «Пятницкое шоссе» с оборотными тупиками и порталом ветки в депо.

СЕВАСТЬЯН БОНОВИЧ КИМ
ГЕНЕРАЛЬНЫЙ ДИРЕКТОР ООО «СМУ-12 МЕТРОСТРОЯ»

СПЕЦИАЛИЗАЦИЯ:
- СТРОИТЕЛЬСТВО ПОДЗЕМНЫХ СООРУЖЕНИЙ В СЛОЖНЫХ ГОРНО-ГЕОЛОГИЧЕСКИХ УСЛОВИЯХ СПЕЦМЕТОДАМИ;
- СООРУЖЕНИЕ ВЕРХНЕГО СТРОЕНИЯ ПУТИ МЕТРОПОЛИТЕНА;
- СТРОИТЕЛЬСТВО СТАНЦИОННЫХ КОМПЛЕКСОВ ГЛУБОКОГО И МЕЛКОГО ЗАЛОЖЕНИЯ;
- МАРКШЕЙДЕРСКОЕ СОПРОВОЖДЕНИЕ СТРОИТЕЛЬСТВА.

СТРОИТЕЛЬНЫЕ ОБЪЕКТЫ:
- СТРОИТЕЛЬСТВО СЕРЕБРЯНОБОРСКИХ ТОННЕЛЕЙ НА УЧАСТКЕ ОТ ПР. МАРШАЛА ЖУКОВА ДО МКАД;
- СТРОИТЕЛЬСТВО АВТОДОРОЖНЫХ ТОННЕЛЕЙ В РАЙОНЕ СТАНЦИИ МЕТРО «СОКОЛ»;
- СТРОИТЕЛЬСТВО СТАНЦИОННЫХ КОМПЛЕКСОВ И ИНЖЕНЕРНЫХ СООРУЖЕНИЙ МОСКОВСКОГО МЕТРОПОЛИТЕНА: «ВОЛОКОЛАМСКАЯ», «ПЯТНИЦКОЕ ШОССЕ», «МАРЬИНА РОЩА», «РУМЯНЦЕВО», «САЛАРЬЕВО», «ВЕРХНИЕ ЛИХОБОРЫ»;
- СТРОИТЕЛЬСТВО МЕТРО В НИЖНЕМ НОВГОРОДЕ;
- СТРОИТЕЛЬСТВО МЕТРО В КАЗАНИ.

На Сокольнической линии СМУ-12 вело строительство инженерных сооружений на участке от «Юго-Западной» до «Тропарёво», а затем на перегоне «Тропарёво» – «Румянцево» пройдены различные притоннельные сооружения: вентиляционные, эвакуационные и т.д.

На строящемся продлении Дмитровского радиуса от «Петровско-Разумовской» до «Селигерской» СМУ-12 предстоит большой объём работ: сооружение вестибюля №2 станции «Верхние Лихоборы», комплекса притоннельных сооружений на участке перегонных тоннелей и веток в электродепо «Лихоборы» в сложных инженерно-геологических условиях с применением специальных методов закрепления грунтов, а также монтаж верхнего строения пути и укладка путевого бетона.

СТРОИТЕЛЬНО-МОНТАЖНОЕ УПРАВЛЕНИЕ №19

СПЕЦИАЛИЗАЦИЯ:

- ВНЕДРЕНИЕ ИННОВАЦИОННЫХ ТЕХНОЛОГИЙ СТРОИТЕЛЬСТВА ПОДЗЕМНЫХ ОБЪЕКТОВ;
- ПРОХОДКА ПОДЗЕМНЫХ ВЫРАБОТОК С ОБДЕЛКОЙ ИЗ НАБРЫЗГБЕТОНА;
- СТРОИТЕЛЬСТВО ГЛУБОКИХ ВЕНТИЛЯЦИОННЫХ СТВОЛОВ В ОСОБО СЛОЖНЫХ УСЛОВИЯХ.

СТРОИТЕЛЬНЫЕ ОБЪЕКТЫ:

- ЗА 2 ГОДА РАБОТЫ БЫЛО ПОСТРОЕНО 7 ШАХТ ЛЮБЛИНСКО-ДМИТРОВСКОЙ ЛИНИИ МОСКОВСКОГО МЕТРОПОЛИТЕНА ГЛУБИНОЙ ОТ 35 ДО 70 М;
- СООРУЖЕНИЕ ОПЫТНОГО УЧАСТКА 40 М ПЕРЕГОННОГО ТОННЕЛЯ ЛЮБЛИНСКО-ДМИТРОВСКОЙ ЛИНИИ С ПРИМЕНЕНИЕМ ОБДЕЛКИ ИЗ НАБРЫЗГБЕТОНА;
- СТРОИТЕЛЬСТВО УЧАСТКА ПЕРЕГОННОГО ТОННЕЛЯ ОТ СТАНЦИИ «БУТЫРСКАЯ» ДО СТАНЦИИ «ФОНВИЗИНСКАЯ».

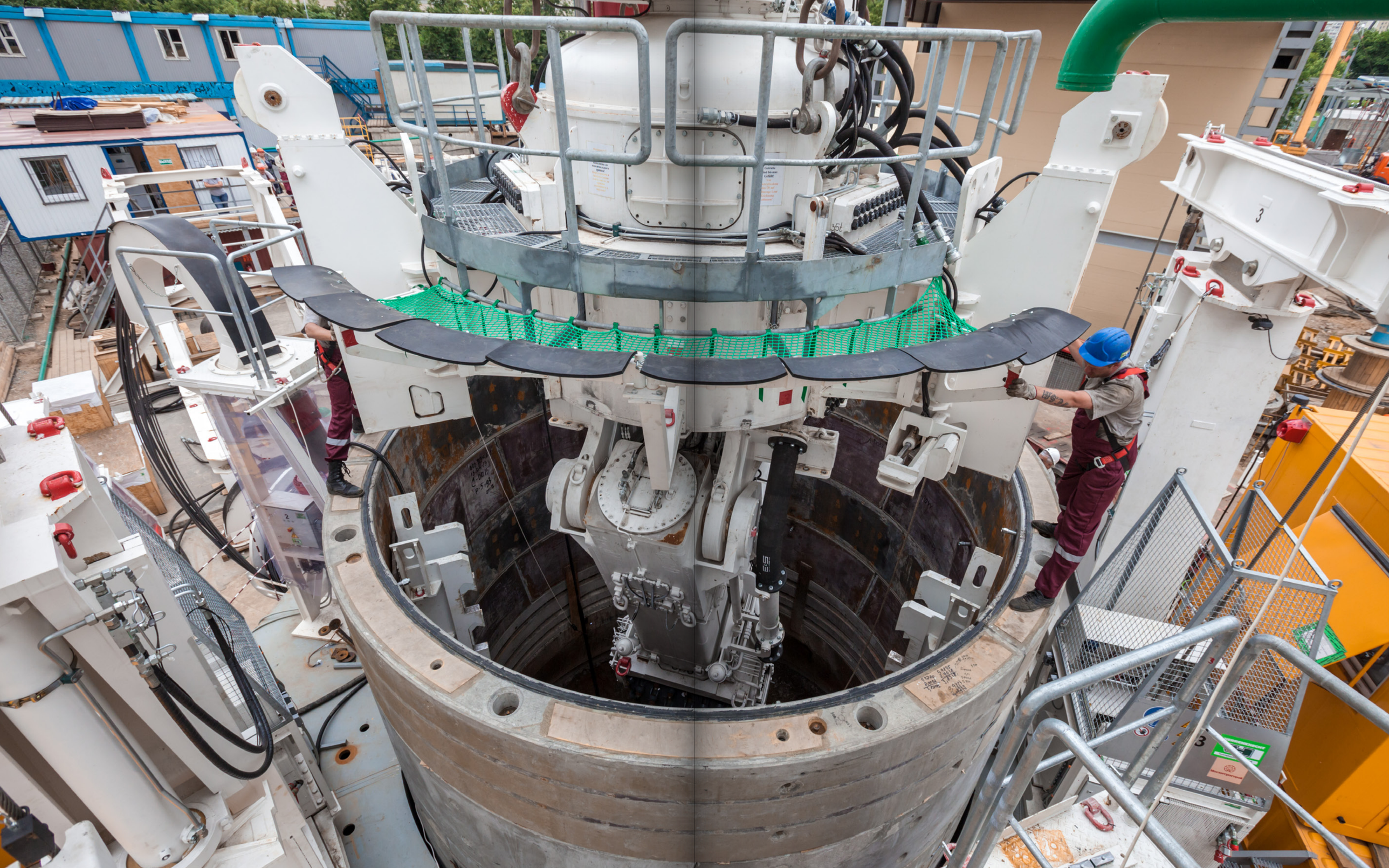
Продление Люблинско-Дмитровской линии на север — один из сложнейших городских объектов метростроения в настоящий момент. Перед Мосметростроем была поставлена непростая задача: в сжатые сроки построить 6 новых станций и более 10 км перегонных тоннелей. При этом 5 из 6 станций — глубокого заложения. Они находятся на глубине около 60 м, а гидрогеология по трассе линии — самая сложная во всей Москве. Огромный водоприток при проходке рабочих стволов шахт доставил немало неприятностей строителям. Традиционные методы, такие как заморозка и струйная цементация грунта, не всегда помогали, и тогда по заказу АО «Мосметрострой» на заводе компании Herrenknecht в немецком городе Шванау изготовили вертикальную стволопроходческую машину VSM-10000, предназначенную для механизированной скоростной проходки стволов глубиной до 80 м. С применением VSM-10000 процесс строительства заметно ускорился. Для эксплуатации этого уникального комплекса было специально создано новое управление — ООО «СМУ-19 Метростроя».

СЕРГЕЙ ВИКТОРОВИЧ СОМЬЯНОВ
ГЕНЕРАЛЬНЫЙ ДИРЕКТОР ООО «СМУ-19 МЕТРОСТРОЯ»

25 июня 2013 года начались работы по проходке первого ствола №952А. За два последующих года работы специалисты СМУ-19 построили 6 стволов на Люблинско-Дмитровской линии глубиной от 35 до 70 м, а также перегонный тоннель между станциями «Бутырская» и «Фонвизинская». Кроме того, Управление участвовало в разработке и внедрении принципиально новых технологий, предназначенных для закрытого способа строительства метрополитена в сложнейших градостроительных и инженерно-геологических условиях. Был проложен экспериментальный участок длиной 40 м с применением обделки из фибронабрызгбетона. В качестве партнёров при осуществлении проекта выбрали британское отделение всемирно известной проектной компании Ramboll и Научно-исследовательский центр освоения подземного пространства при АО «Мосинжпроект».

В январе-феврале 2014 года СМУ-19 завершило работы по устройству первого слоя набрызгбетонной обделки на участке Люблинско-Дмитровской линии. Сечение тоннеля было выбрано таким образом, чтобы одинаково свободно обеспечить в дальнейшем, в зависимости от окончательного решения, сборку чугунного кольца или же устройство постоянной конструкции из монолитного бетона. Набрызг осуществлялся при помощи установки Meyco Oruga. Применялась так называемая «мокрая» технология, когда бетонная смесь замешивается на бетонном заводе и автобетоносмесителями доставляется на строительную площадку. В качестве связующего элемента использовалась мелкая нарезка фибры — жёсткий пластик. Для обеспечения живучести смеси туда добавлялся регулятор скорости гидратации, действующий более восьми часов. Описанная технологическая схема позволяет свести требуемый персонал к минимуму. Для сравнения: экипаж классического укладчика чугунной обделки ТУ-1 превышает 10 человек.

В июле-августе 2014 года (через 6 месяцев после окончания строительства) осуществлён отбор кернов. Испытания показали, что прочность получаемого набрызгом бетона не вызывает опасений даже при экстремально низких зимних температурах. Также удалось снизить стоимость конструкций на 18% (по сравнению с чугунной тюбинговой обделкой). Конечно, пока рано говорить о внедрении данной технологии на постоянной основе, испытания будут продолжены, однако первые результаты эксперимента можно назвать успешными.



СТРОЙМЕХСЕРВИС МЕТРОСТРОЯ

СПЕЦИАЛИЗАЦИЯ:

ВЫПОЛНЕНИЕ СПЕЦИАЛИЗИРОВАННЫХ МЕХАНИЗИРОВАННЫХ ВИДОВ РАБОТ НА ТРАНСПОРТНОМ СТРОИТЕЛЬСТВЕ:

- РАБОТЫ ПО УСТРОЙСТВУ ОГРАЖДАЮЩИХ КОНСТРУКЦИЙ КОТЛОВАНОВ ГЛУБИНОЙ ДО 72 М;
- ПОЛНЫЙ КОМПЛЕКС РАБОТ ПО РАЗРАБОТКЕ ГРУНТА КОТЛОВАНОВ;
- СТРОИТЕЛЬСТВО СВАЙНЫХ ФУНДАМЕНТОВ ДИАМЕТРОМ ДО 1,5 М;
- УСТРОЙСТВО СТЕРЖНЕВЫХ ГРУНТОВЫХ АНКЕРОВ ДЛЯ КРЕПЛЕНИЯ ОГРАЖДАЮЩИХ КОНСТРУКЦИЙ КОТЛОВАНОВ С НЕСУЩЕЙ СПОСОБНОСТЬЮ ПОТЯГЕ ДО 100 Т;
- РАБОТЫ ПО УСТРОЙСТВУ СВАЙ МЕТОДОМ CFA (НЕПРЕРЫВНЫЙ ШНЕК);
- БУРЕНИЕ СКВАЖИН РАЗЛИЧНОГО НАЗНАЧЕНИЯ ДИАМЕТРОМ ДО 1,5 М И ГЛУБИНОЙ ДО 72 М;
- ПРЕДОСТАВЛЕНИЕ В АРЕНДУ ПОЛНОЙ ЛИНЕЙКИ СТРОИТЕЛЬНОЙ ТЕХНИКИ ДЛЯ СТРОИТЕЛЬСТВА МЕТРОПОЛИТЕНОВ ОТКРЫТЫМ СПОСОБОМ.

СТРОИТЕЛЬНЫЕ ОБЪЕКТЫ:

- РАБОТЫ ПО СТРОИТЕЛЬСТВУ НУЛЕВОГО ЦИКЛА БОЛЬШИНСТВА СТАНЦИЙ МОСКОВСКОГО МЕТРОПОЛИТЕНА ОТКРЫТЫМ СПОСОБОМ;
- СТРОИТЕЛЬСТВО СЕРЕБРЯНОБОРСКИХ ТОННЕЛЕЙ;
- СТРОИТЕЛЬСТВО КОМПЛЕКСА ЗАЩИТНЫХ СООРУЖЕНИЙ ОТ НАВОДНЕНИЙ В САНКТ-ПЕТЕРБУРГЕ;
- РЕКОНСТРУКЦИЯ И РАЗВИТИЕ МАЛОГО КОЛЬЦА МОСКОВСКОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ;
- УЧАСТИЕ В СТРОИТЕЛЬСТВЕ ВОЕННО-ПАТРИОТИЧЕСКОГО ПАРКА КУЛЬТУРЫ И ОТДЫХА ВООРУЖЕННЫХ СИЛ РФ «ПАТРИОТ» В Г. КУБИНКА;
- УЧАСТИЕ В ПРОТИВООПОЛЗНЕВЫХ МЕРОПРИЯТИЯХ, СВЯЗАННЫХ СО СТРОИТЕЛЬСТВОМ СПОРТИВНЫХ ОБЪЕКТОВ В Г. СОЧИ К ОЛИМПИАДЕ 2014 ГОДА;
- УСТРОЙСТВО ОГРАЖДАЮЩИХ КОНСТРУКЦИЙ ТОННЕЛЯ НА ПЕРЕСЕЧЕНИИ МКАД И НОВОРИЖСКОГО ШОССЕ.

ООО «Строймехсервис Метростроя» — фирма с давней историей, специализирующаяся на предоставлении в аренду строительной техники, в том числе специального назначения, с обслуживающим персоналом. Ввиду своей специфики компания задействована в работах на всех объектах метростроения в Москве.

Началось всё в 1993 году, когда Мосметрострой был поставлен перед фактом выхода из своего состава ТОО «Фирма СМУ-9», и производственная необходимость потребовала незамедлительно создать дочернее предприятие с тем же профилем работы. К началу 1998 года сформирован профессиональный коллектив ДП СМУ-9 ГАО «Мосметростроя» численностью около тысячи человек. Параллельно расширялся и перечень работ: если начинали с традиционных — разработка грунта, забивка свай, обратная засыпка, то уже через несколько лет, по мере приобретения соответствующей техники, стали производить работы по устройству различных свай и ограждающих конструкций по методу «стена в грунте» с глубиной до 36 м.

Рост портфеля городского заказа на объекты метростроения в начале 2000-х годов потребовал существенного усиления

АНАТОЛИЙ ВАСИЛЬЕВИЧ СЁМУШКИН
ГЕНЕРАЛЬНЫЙ ДИРЕКТОР ООО «СТРОЙМЕХСЕРВИС МЕТРОСТРОЯ»

технической оснащённости предприятия. Одновременно отсутствие на Мосметрострое денежных средств для приобретения новой техники заставило искать новые схемы финансирования. И то и другое решили реализовывать с новым предприятием, и в марте 2001 года было зарегистрировано ООО «СМС-9 Метростроя», полным правопреемником которого и является современное ООО «Строймехсервис Метростроя». На лизинговой основе, без отвлечения средств от метростроения, стала закупаться новая отечественная и импортная техника. Вместе с ростом технической оснащённости росли авторитет предприятия, его узнаваемость и портфель заказов.

В 2004 году на базе нескольких строительно-монтажных участков Строймехсервиса со специализацией по разработке грунта было создано ООО «СМУ-9 Метростроя», а в 2005 году присоединился коллектив ОАО «ВИЗБАС» — старейшей организации, ведущей историю создания от специализированных контор с работами на первых шахтах метростроя и Управления №157 Минтрансстроя СССР. После этого в портфель объединённой компании вошли работы в области заморозки грунтов, водопонижения и глубинного бурения скважин специального назначения.

В 2016 году произошло очередное реформирование, и в Строймехсервис пришли специалисты из реорганизуемых ООО «Авто «М»-34» и ООО «Транском». Благодаря привлечению высококвалифицированных кадров, освоению импортной и отечественной строительной техники и современных технологий строительства компания стала одним из ведущих специализированных подразделений Мосметростроя. Коллектив объединяет специалистов 70 профессий и специальностей — всего около 860 человек. Многие отработали в системе метростроения десятки лет и заложили ряд традиций вроде проведения ежегодного конкурса профессионального мастерства.

Сегодня в производстве активно используется собственный парк техники: самоходные буровые установки, позволяющие производить работы по бурению свай на глубины до 72 м и диаметром до 1500 мм; различные краны, экскаваторы, автобетоносмесители. Кроме того, общество располагает собственной ремонтной базой.

В портфеле компании — работы по разработке грунта, обратной засыпке построенных объектов метрополитена, устройству ограждающих конструкций котлованов из буросекущих и бурокасательных свай, транспортировке грунта на свалочные полигоны на строящихся станциях «Бутырская», «Фонвизинская» и «Окружная» Люблинско-Дмитровской линии метрополитена. Комплекс задач по устройству буронабивных свай был выполнен специалистами и на строительстве станции «Технопарк» Замоскворецкой линии. Основная сложность состояла в стеснённых условиях строительной площадки и производстве работ в условиях действующего метрополитена. За ударную работу на станциях «Саларьево» и «Румянцево» три работника Строймехсервиса отмечены почётными грамотами Департамента строительства города Москвы.

В настоящий момент и в перспективе до 2018 года Общество будет задействовано на работах по строительству Третьего пересадочного контура. На северо-восточном и южном участках ТПК ООО «Строймехсервис Метростроя» предстоит разработка грунта в объёмах свыше 1,2 млн куб. м, устройство шпунтовых и свайных ограждений котлованов, вывоз грунтов от проходки тоннелей в объёме 1,7 млн куб. м.

MC 800
COMACCHIO

УПРАВЛЕНИЕ МЕХАНИЗАЦИИ МОСМЕТРОСТРОЯ

СТРОИТЕЛЬНЫЕ ОБЪЕКТЫ:

- ПРАВЫЙ ПЕРЕГОННЫЙ ТОННЕЛЬ ОТ СТАНЦИИ «КРАСНОГВАРДЕЙСКАЯ» ДО СТАНЦИИ «АЛМА-АТИНСКАЯ»;
- ПРАВЫЙ ТОННЕЛЬ ОТ СТАНЦИИ «ВЕРХНИЕ ЛИХОБОРЫ» ДО СТАНЦИИ «СЕЛИГЕРСКАЯ»;
- ПРАВЫЙ И ЛЕВЫЙ ТОННЕЛИ СОЕДИНИТЕЛЬНОЙ ВЕТКИ В ДЕПО «ЛИХОБОРЫ»;
- ПРАВЫЙ И ЛЕВЫЙ ТОННЕЛИ ОБОРОТНЫХ ТУПИКОВ С КАМЕРОЙ СЪЕЗДОВ ЗА СТАНЦИЕЙ «СЕЛИГЕРСКАЯ»;
- НАКЛОННЫЕ ЭСКАЛАТОРНЫЕ ТОННЕЛИ К ВЕСТИБЮЛЯМ №1 И №2 СТАНЦИИ «МАРЬИНА РОЩА»;
- ПРАВЫЙ И ЛЕВЫЙ ПЕРЕГОННЫЕ ТОННЕЛИ ОТ СТАНЦИИ «ТРОПАРЁВО» ДО СТАНЦИИ «РУМЯНЦЕВО»;
- ЛЕВЫЙ ПЕРЕГОННЫЙ ТОННЕЛЬ ОТ СТАНЦИИ «САЛАРЬЕВО» ДО СТАНЦИИ «РУМЯНЦЕВО»;
- ЛЕВЫЙ ПЕРЕГОННЫЙ ТОННЕЛЬ ОТ СТАНЦИИ «СОЛНЦЕВО» ДО СТАНЦИИ «БОРОВСКОЕ ШОССЕ»;
- ПРАВЫЙ И ЛЕВЫЙ ПЕРЕГОННЫЕ ТОННЕЛИ ОТ СТАНЦИИ «ОЗЁРНАЯ» ДО СТАНЦИИ «МИЧУРИНСКИЙ ПРОСПЕКТ»;
- СЕРЕБРЯНОБОРСКИЙ ТОННЕЛЬ;
- ЛЕФОРТОВСКИЙ ТОННЕЛЬ.

Метростроение — одна из наиболее сложных и трудоёмких отраслей строительства, где постоянно осваиваются новые технологии, направленные на повышение технологичности, безопасности и эффективности, сокращение сроков работ. ЗАО «Управление механизации Мосметростроя», которому в будущем году исполнится 85 лет, отвечает за то, чтобы самое современное оборудование, поступающее в распоряжение метростроевцев, работало долго и бесперебойно. Коллектив УММ обеспечивает непрерывное снабжение строящихся линий метро, транспортных и других объектов, которые сооружает Московский метрострой, электроэнергией, сжатым воздухом, монтирует и эксплуатирует башенные и козловые краны, тоннелепроходческое оборудование, в том числе иностранного производства.

На протяжении многих лет ведётся сотрудничество с немецкой фирмой Herrenknecht: впервые в России высокопроизводительные механизированные тоннелепроходческие комплексы (ТПМК) диаметром 14,2 м и 6,28 м использовались при строительстве Серебряноборских тоннелей Краснопресненской автомагистрали и Строгинско-Митинской линии метро, что позволило существенно повысить производительность труда,

СЕРГЕЙ СЕМЕНОВИЧ ШКАРИН
ГЕНЕРАЛЬНЫЙ ДИРЕКТОР ЗАО «УПРАВЛЕНИЕ МЕХАНИЗАЦИИ МОСМЕТРОСТРОЯ»

увеличить скорость проходки, сохранив при этом природоохранную зону города. При продлении Люблинско-Дмитровской ветки в 2013 году были задействованы сразу 5 ТПМК: четыре сооружали перегонные тоннели, один — вентиляционные шахты глубиной 60 м. Работа с такой сложной техникой требует высокой координации действий и высококлассной подготовки специалистов: сборка и пусконаладочный этап занимают несколько месяцев, а после окончания строительства щит проходит санацию.

При высоких темпах строительства метро зачастую приходится совершенствовать оборудование, чтобы уложиться в отведённые сроки. Так, например, инженеры УММ модернизировали горнопроходческое оборудование для бесперебойной работы в круглосуточном режиме на станциях «Сретенский бульвар» и «Трубная». Кроме того, был внедрён и освоен новый метод проходки наклонного хода станции метро «Марьина роща» в условиях крайне стеснённой площадки и неблагоприятного природного рельефа при помощи ТПМК диаметром 10,2 м фирмы Lovat.

Управление механизации также принимало активное участие в строительстве Таганско-Краснопресненской, Калининской, Серпуховско-Тимирязевской, Бутовской, Строгинско-Митинской линий метро, в строительстве Московской кольцевой дороги, Третьего транспортного кольца. Специалисты монтировали горнопроходческое оборудование при сооружении перегонных тоннелей станций метро «Цветной бульвар», «Тимирязевская», «Молодёжная», «Улица Академика Янгеля», «Бульвар Дмитрия Донского». В сложных гидрогеологических условиях была выполнена инженерная подготовка станции метро «Южнопортовая».

Специалисты УММ внесли значительный вклад в формирование имиджа столичного Метростроя, сочетая многолетний опыт и чувство ответственности за результаты своей работы. На федеральном уровне блестящие результаты коллектив продемонстрировал в 2009 году в Сочи, в кратчайшие сроки выполнив работы по монтажу и пуску технологического цикла изготовления бетонной обделки для трёх тоннелей олимпийских объектов.

В числе последних проектов управления: перегонные тоннели станций «Тропарёво», «Румянцево», «Саларьево» на Сокольнической линии, перегонный тоннель от станции «Солнцево» до станции «Боровское шоссе» на Калининско-Солнцевской ветке и аналогичные работы на участке от «Очаково» до «Мичуринского проспекта».

ЛВИ НУТ
ЛАБОРАТОРИЯ

УПРАВЛЕНИЕ СПЕЦИАЛЬНЫХ РАБОТ МОСМЕТРОСТРОЯ

СПЕЦИАЛИЗАЦИЯ:

ПРОВЕДЕНИЕ АРХИТЕКТУРНО-ОТДЕЛОЧНЫХ РАБОТ ЛЮБОЙ СТЕПЕНИ СЛОЖНОСТИ С ПРИМЕНЕНИЕМ МРАМОРНОЙ И ГРАНИТНОЙ ОБЛИЦОВКИ, МОЗАИЧНЫХ ПАННО, СОВРЕМЕННЫХ ДЕКОРАТИВНЫХ КОНСТРУКЦИЙ НА ВСЕХ СТРОЯЩИХСЯ СТАНЦИЯХ МОСКОВСКОГО МЕТРОПОЛИТЕНА И НА ОБЪЕКТАХ ГРАЖДАНСКОГО СТРОИТЕЛЬСТВА ГОРОДА МОСКВЫ.

СТРОИТЕЛЬНЫЕ ОБЪЕКТЫ:

АРХИТЕКТУРНО- ОТДЕЛОЧНЫЕ РАБОТЫ:

- СТАНЦИЯ «ПАРК ПОБЕДЫ»;
- СТАНЦИИ «УЛИЦА АКАДЕМИКА ЯНГЕЛЯ», «АННИНО», «БУЛЬВАР ДМИТРИЯ ДОНСКОГО»;
- СТАНЦИЯ «ВОРОБЬЁВЫ ГОРЫ»;
- ФОНТАНЫ НА КУТУЗОВСКОЙ РАЗВЯЗКЕ ТРЕТЬЕГО ТРАНСПОРТНОГО КОЛЬЦА.

Столичная подземка органично дополняет архитектурный образ города: начиная с первых пусковых линий закладывался принцип нетипового художественного решения станций, которые составляют единую композицию с ансамблями улиц и площадей города, отражают его историю и даже жизненный ритм горожан. Эта традиция сохраняется и по сей день, а её реализацией занимается ЗАО «Управление специальных работ Мосметростроя». Созданное 1 июня 1950 года, через полгода после запуска первого участка Кольцевой линии, бюро полностью взяло на себя архитектурно-отделочные работы на всех строящихся станциях метрополитена.

Архитектурный образ каждой станции создаётся с максимальным выявлением её конструктивной основы, использованием функционально необходимых элементов и деталей для организации внутреннего пространства интерьеров. При оформлении вестибюлей традиционно применяются средства изобразительного искусства — различные панно, мозаики, витражи, декоративные детали. Например, в торце станции «Полянка» находится скульптурная композиция «Молодая семья», выполненная в цветной керамике, а путевые стены «Чеховской» украшены мозаичными панно

АЛЕКСАНДР ЯКОВЛЕВИЧ БОНДАРЕНКО
ДИРЕКТОР ЗАО «УПРАВЛЕНИЕ СПЕЦИАЛЬНЫХ РАБОТ МОСМЕТРОСТРОЯ»

по мотивам произведений Антона Павловича Чехова. Всё это ручная работа высококлассных специалистов, поэтому УСР имеет собственную производственную базу, механический, столярный, сварочный цеха, кузницу.

Перронный зал в зависимости от типа станции имеет самые разнообразные формы и очертания. Стены станций в большинстве случаев облицовываются мрамором, гранитом, лабрадоритом и другими естественными материалами, а полы выкладываются полированными гранитными плитами. Именно по этой причине самой распространённой вакансией в Управлении является «каменотёс-гранитчик-мраморщик». Они отвечают за тщательную подгонку материалов по фактуре и цвету — иногда кажется, что стена сделана из цельного куска породы, хотя материал мог прибыть из разных месторождений.

Искусственное освещение, вентиляция, цветовое решение, детали интерьера устраняют неприятное ощущение от нахождения под землёй, поэтому их исполнение должно быть на высшем уровне. Техническая база УСР постоянно развивается. Современные материалы уже давно соседствуют с традиционными и демонстрируют работу по поиску новых образов столичного метро. Иногда они перекликаются: на новой станции «Тропарёво» специалистам довелось иметь дело с редко применяемым диагональным узором гранитного покрытия платформы, который встречался ранее только на станции «Римская».

Порой приходится изобретать совершенно новые способы: на станции «Румянцево» впервые были использованы облицовочные материалы из металлокерамики. Похожий материал ранее использовался на станциях «Жулебино», «Лермонтовский проспект» и «Новокосино», но там в качестве основы применялась немецкая керамика, глазурированная стеклоэмалью. Здесь же освоена технология нанесения расплавленного стекла на металлическую поверхность. Кроме того, для одного из вестибюлей станции потребовались гранитные ступени особой конфигурации, поэтому плиты для маршей не стали заказывать заводу, а изготавливали непосредственно на стройплощадке.

Огромную роль в оформлении станций играет культура детали, помогающая выдерживать стилевое единство. Поэтому в интерьерах станции большое внимание уделяется малым архитектурным формам, информационным табло, а также элементам освещения. Торшер в виде дерева из полированной нержавейки стал одним из главных элементов дизайна станции «Тропарёво».

При всей кропотливости работы специалистам УСР нередко приходится бороться со временем: только на «Бульваре Дмитрия Донского» за полгода надо было облицевать более 15 000 кв. м и смонтировать около 6 000 кв. м подвесного потолка. В зимнее время облицовщики поддерживали необходимую температуру с помощью теплогенераторов и дизельных обогревателей. Иногда работы «прибавляют» архитекторы, предложив для отделки неподходящий материал или запроектировав декоративные детали, противоречащие нормам безопасности и освещения. Если такие «огрехи» не были замечены на стадии проектирования, их приходится устранять уже во время строительства. На станции «Бульвар Дмитрия Донского» немало споров возникло из-за выбора материала для ограждения галереи. В итоге победил вариант с нержавейкой, которая при полном освещении смотрится очень выгодно.

Особого внимания также заслуживает реконструкция станций. К оформлению станций привлекаются лучшие художники, дизайнеры и архитекторы. Например, во время реконструкции станции «Маяковская» был произведён большой объём ремонтных и строительных работ: заменены входные и выходные группы дверей, отреставрированы витражи, произведена замена гранитного покрытия пола и ступеней, переоблицованы мраморной плиткой стены и колонны. В соответствии с новыми нормативами на лестницах специалисты УСР установили контрастные полосы для слабовидящих, а все лампы накаливания заменили на энергосберегающие.

СТРОИТЕЛЬНО-МОНТАЖНОЕ УПРАВЛЕНИЕ №23

История ООО «СМУ-23 Метростроя» ведёт своё начало от «Тоннельного отряда-40», который был образован 1 января 1987 года в городе Протвино Московской области для сооружения ускорительно-накопительного комплекса Института физики высоких энергий. УНК представлял собой многокилометровый кольцевой тоннель, по габаритам аналогичный тоннелю метрополитена. В штат ТО-40 вошли высококвалифицированные транспортные строители из Харькова и тоннельщики «Бамтоннельстроя».

За первые 10 лет работы отряд прошёл более 7 км тоннелей, построил десяток вертикальных стволов, смонтировал более двух тысяч тонн металлической изоляции выработок. Одновременно с работами по сооружению протонного коллайдера началась работа на новой хордовой линии Московского метрополитена, которая тогда носила название Митино-Бутовской. ТО-40 принял активное участие в сооружении вентками-мер и перегонных тоннелей от «Строгино». Кроме участка Митино-Бутовской хорды, ставшего частью Арбатско-Покровской линии, отряд работал и на других объектах: на перегоне между «Киевской» и «Парком Победы» участвовал в сооружении шахты №459, а на Люблинско-Дмитровской

ЮРИЙ РОМАНОВИЧ ЧИРКУНОВ
ГЕНЕРАЛЬНЫЙ ДИРЕКТОР ООО «СМУ-23 МЕТРОСТРОЯ»

линии — шахты №956. Здесь отряд работает с 2011 года — за это время пройден вентиляционный ствол диаметром 6 м и глубиной 69 м и подходные выработки.

В 2014 году было создано ООО «СМУ-23 Метростроя», которое вошло в состав АО «Мосметрострой». В настоящее время Управление работает на Люблинско-Дмитровской линии и отвечает за вентиляционные системы между «Петровско-Разумовской» и «Окружной», а также принимает участие в сооружении вестибюля №1 станции «Верхние Лихоборы». За небольшой промежуток времени СМУ-23 выполнило такие работы, как проходка ствола шахты №956, околоствольных и подходных выработок, трёх камер съездов, вентиляционного тоннеля. Это практически один километр подземных сооружений с гидроизоляционными работами, включая металлоизоляцию и монтаж внутренних конструкций. На сегодняшний день перед молодой организацией стоит задача подготовить и сдать в эксплуатацию вентиляционный ствол, включая нижний и верхний вентиляционный узел. Задачи будут выполнены качественно и в срок.

СТРОИТЕЛЬНО-МОНТАЖНОЕ УПРАВЛЕНИЕ №25

При строительстве станций метрополитена большой объём работ связан с выносом инженерных коммуникаций, перекладкой электросетей и сетей связи. Постепенно стало очевидно, что объединение сил в рамках одного Управления позволит эффективнее скоординировать деятельность отдельных бригад, и в 2015 году было принято решение о создании нового дочернего общества Московского метростроя — ООО «СМУ-25 Метростроя».

Сегодня СМУ-25 — динамически растущая компания, объединяющая в своих рядах квалифицированный инженерно-технический состав (порядка 80 человек) и рабочих строительных специальностей: сварщиков, бетонщиков, монтажников, трубопроводчиков и т.д. (всего более 300 человек). Управление сопровождало практически все этапы работ на участках Люблинско-Дмитровской линии метрополитена от станции «Марьина роща» до «Петровско-Разумовской» и далее — до «Селигерской». Работало СМУ-25 на продлении Сокольнической линии от «Тропарёво» до «Саларьево». В настоящее время бригады работают на различных участках Третьего пересадочного контура метрополитена, станциях «Нижняя Масловка», «Лефортово», «Рубцовская».

СЕРГЕЙ ВЛАДИМИРОВИЧ ГРИМБЕРГ
ГЕНЕРАЛЬНЫЙ ДИРЕКТОР ООО «СМУ-25 МЕТРОСТРОЯ»

Рабочие трудились над устройством ливневой канализации, водопровода и водостока, прокладывали теплосети, монтировали освещение обоих вестибюлей станций «Бутырская», «Фонвизинская», «Петровско-Разумовская» и «Селигерская». Кроме того, в обязанности компании входила организация временного безопасного движения автотранспорта, восстановление и устройство дорог, общее благоустройство. На Сокольнической линии задачей СМУ-25 стало строительство блочного распределительного пункта с оснащением его электротехническим оборудованием, а также устройство напорной канализации и перекладка электрических сетей на данном участке.

Особое внимание заслуживает участие специалистов в таком большом проекте, как строительство Третьего пересадочного контура. Второе кольцо, протяжённостью 58,6 км, будет включать в себя 25 станций. При подготовке территории от «Рубцовской» до «Лефортово» бригады

СМУ-25 выполнили значительный объём задач на участке, представляющем собой густонаселённый район со сложившейся инфраструктурой. Жилая и административная застройка, развитая сеть подземных коммуникаций и сооружений, напряжённый режим работы городского транспорта, стеснённые условия строительства и сложные инженерно-геологические условия. Помимо прокладки тепло-, электросетей и сетей связи с нуля Управление предприняло ряд мер по сохранению уже действующих коммуникаций, например специалисты обеспечили антикоррозионную защиту водопровода и канализации. Также в компетенцию компании входили устройство и разборка временных дорог и уширений, организация безопасного движения автотранспорта, демонтаж и монтаж уличного освещения. Полученный опыт метростроевцы нового Управления, безусловно, смогут применить и на других участках нового кольца.

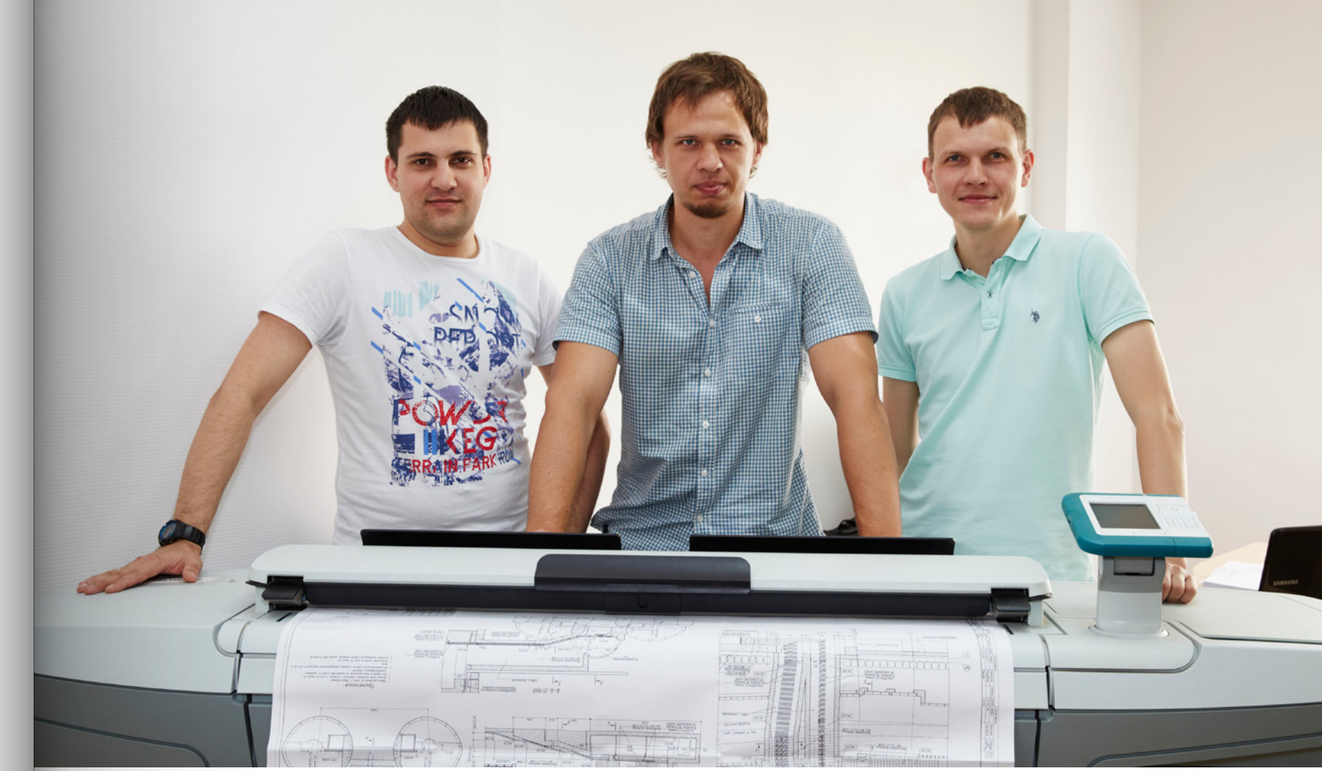
ММС ИНТЕРНЭШНЛ

ООО «ММС Интернэшнл» было создано в феврале 2015 года для выполнения строительных работ различной степени сложности, включая строительство мостов, эстакад, путепроводов, тоннелей и шахтных сооружений.

В настоящее время компания выполняет ряд строительно-монтажных работ на первом пусковом участке Люблинско-Дмитровской линии Московского метрополитена от «Марьиной рощи» до «Петровско-Разумовской», который включает в себя три новые станции: «Бутырскую», «Фонвизинскую» и второй зал совмещённого пересадочного комплекса «Петровско-Разумовская».

ММС Интернэшнл ведет строительно-монтажные работы на втором выходе станции «Международная» Филёвской линии. Власти Москвы согласовали проект второго вестибюля станции «Международная» в начале ноября 2015 года. Станция будет построена для обеспечения прямой связи с пассажирским терминалом. Согласно предварительным подсчётам, пропускная способность вестибюля составит 5 тысяч человек в час.

ДЕНИС НИКОЛАЕВИЧ ЧУМАЧЕНКО
ГЕНЕРАЛЬНЫЙ ДИРЕКТОР ООО «ММС ИНТЕРНЭШНЛ»



Деятельность компании не ограничивается территорией России, специалистами ООО «ММС Интернэшнл» ведётся инженерная проработка проекта «Реконструкция, модернизация и строительство железной дороги» — город Белград, Республика Сербия. На стадии заключения находится договор на выполнение комплекса подготовительных работ по объекту: «Модернизация Владивостокского тоннеля Дальневосточной железной дороги».

ММС-И

ПРОЕКТНО-КОНСТРУКТОРСКОЕ БЮРО «ИНЖПРОЕКТ»

ПРОЕКТНО-КОНСТРУКТОРСКОЕ БЮРО «ИНЖПРОЕКТ» С 2004 ГОДА ПРОЕКТИРУЕТ ИНЖЕНЕРНЫЕ СООРУЖЕНИЯ В ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНОМ И ПРОМЫШЛЕННОМ СТРОИТЕЛЬСТВЕ. БЛАГОДАРЯ НАКОПЛЕННОМУ ОПЫТУ В ОБЛАСТИ АВТОМАТИЗИРОВАННОГО МОНИТОРИНГА, ОЦЕНКЕ ГЕОТЕХНИЧЕСКИХ РИСКОВ ПРИ ОСВОЕНИИ ПОДЗЕМНОГО ПРОСТРАНСТВА В УСЛОВИЯХ ПЛОТНОЙ ЗАСТРОЙКИ. В 2011 ГОДУ ПКБ «ИНЖПРОЕКТ» СТАНОВИТСЯ ГЕНЕРАЛЬНЫМ ПРОЕКТИРОВЩИКОМ НОВЫХ СТАНЦИЙ СТОЛИЧНОГО МЕТРОПОЛИТЕНА.

СТАНЦИЯ «ТРОПАРЁВО»
СОКОЛЬНИЧЕСКОЙ ЛИНИИ РАСПОЛОЖЕНА В РАЙОНЕ ТРОПАРЁВО-НИКУЛИНО ВДОЛЬ ЛЕНИНСКОГО ПРОСПЕКТА. СТАНЦИЯ — ОДНОСВОДЧАТАЯ МЕЛКОГО ЗАЛОЖЕНИЯ С ДВУМЯ ПОДЗЕМНЫМИ ВЕСТИБЮЛЯМИ, СОЕДИНЁННЫМИ С ПЛАТФОРМОЙ ЛЕСТНИЧНЫМИ СХОДАМИ И ИМЕЮЩИМИ ВЫХОДЫ НА ОБЕ СТОРОНЫ ЛЕНИНСКОГО ПРОСПЕКТА.

СТАНЦИЯ «РУМЯНЦЕВО»
РАСПОЛОЖЕНА В НОВОЙ МОСКВЕ, НА КИЕВСКОМ ШОССЕ, РЯДОМ С ОФИСНЫМ ЦЕНТРОМ «БИЗНЕС-ПАРК РУМЯНЦЕВО» И ДЕРЕВНЕЙ ДУДКИНО. СТАНЦИЯ — ДВУХУРОВНЕВАЯ КОЛОННАЯ МЕЛКОГО ЗАЛОЖЕНИЯ, ТРЁХПРОЛЁТНАЯ С ДВУМЯ РЯДАМИ СДВОЕННЫХ КОЛОНН.

СТАНЦИЯ «САЛАРЬЕВО»
РАСПОЛОЖЕНА ЗА МКАД, НА УЧАСТКЕ МЕЖДУ КИЕВСКИМ ШОССЕ И ДЕРЕВНЕЙ САЛАРЬЕВО, К ЮГУ ОТ РАЗВЯЗКИ КИЕВСКОГО ШОССЕ И РОДНИКОВОЙ УЛИЦЫ СТАНЦИЯ — КОЛОННАЯ ТРЁХПРОЛЁТНАЯ МЕЛКОГО ЗАЛОЖЕНИЯ.

ВЛАДИМИР АЛЕКСЕЕВИЧ БЕЛЯКОВ
ГЕНЕРАЛЬНЫЙ ДИРЕКТОР ООО ПКБ «ИНЖПРОЕКТ»

В кратчайшие сроки (с 2011 по 2014 год) были разработаны проектные решения по Сокольнической линии: сначала продление ветки от «Юго-Западной» до «Тропарёво», а затем вторая очередь — «Румянцево» и «Саларьево». При этом специалисты не побоялись применить ряд новых технологий как в дизайне станций, так и в инженерии.

На протяжении 50 лет станция «Юго-Западная» являлась конечной, так что задач было сразу несколько: продление тоннелей от тупиков, прокладка перегона до «Тропарёво», проектирование односводчатого станционного комплекса и тупиков за станцией. На данном участке инженеры впервые предложили использовать вместо деревянных шпал блоки LVT (Low Vibration Track), которые имеют длительный срок эксплуатации, эффективнее гасят вибрацию, не ухудшают экологию, а их замена не требует разрезания рельса.

Проектируя «Тропарёво», архитекторы ПКБ «Инжпроект» исходили из того, какие ассоциации могут возникать у жителей при упоминании названия станции. Поскольку расположена она рядом с одноимённым парком, было решено оформить перронный зал похожим на аллею. Станция получилась не только красивой, но и очень продуманной: раскидистые деревья представляют собой торшеры искусственного освещения с энергосберегающими лампами, гранитный пол с рисунком в виде диагональных полос служит в качестве навигации. Для отделки путевых стен использовались специальные композитные панели из полимерного наполнителя и тонких листьев алюминия. Они повышают звукоизоляцию помещения и защищают от попадания влаги.

Для бетонирования свода станции проектировщики разработали перемещаемую опалубочную систему на оцинкованных рамах СТАТИКО Szn. Ее главные преимущества — быстрая адаптация к конфигурации любого свода и экономичность, ведь монтаж конструкций на нужную высоту производится только один раз.

Также для уникальных условий станции «Тропарёво» был придуман симметричный стрелочный перевод в оборотный тупик, который позволял составам разворачиваться до сдачи в эксплуатацию следующей станции.

В проекте «Румянцево» специалисты столкнулись с необходимостью экономии пространства, ведь станция расположена на узкой полоске между Киевским шоссе и одноимённым бизнес-парком. В связи с этим общая длина выделенной площадки составила 280 метров против обычных 400: специалисты предложили расположить все кассовые вестибюли и служебно-технологические помещения на отдельном верхнем ярусе, а платформу — на нижнем. Отсюда складывается впечатление, что станция короткая. На самом деле эскалаторы просто смещены ближе к центру станции, и платформа за ними продолжается. Что касается архитектуры, то было решено оформить интерьеры станции в стиле абстракционизма по мотивам картин нидерландского художника Пита Мондриана. Для облицовки путевых стен были

предложены абстрактные рисунки, а для платформ — ярко-оранжевые скамейки.

Юбилейную, 200-ю станцию метрополитена «Саларьево» архитекторы решили посвятить конструктивизму: стены, потолок, колонны и пол станции поделены на условные квадраты разного цвета, а стены вдоль путей украшают витражи с цветным стеклом. В кассовом и центральном залах был установлен подвесной потолок типа «грильято». Два подземных вестибюля соединяются с платформой лестничными

спусками. Наземные павильоны, расположенные напротив друг друга, соединены с вестибюлями с помощью лестничных спусков и эскалаторов через двухуровневые аванзалы. На станции воплощена идея полного разделения входящего и выходящего потоков, для чего вестибюль №1 (северный) работает только на вход, а вестибюль №2 (южный) — только на выход.

ПОКРОВСКИЙ ЗАВОД ЖЕЛЕЗОБЕТОННЫХ ИЗДЕЛИЙ

ООО «Покровский завод железобетонных изделий» выпускает свою продукцию с 1970 года. Первоначально завод входил в состав треста «Покровсельстрой», затем в состав треста «Владимирагропромстройматериалы». Предприятие постепенно наращивало мощности и расширяло собственную производственную базу. С 1986 по 1988 год происходит реконструкция завода и строительство цеха по производству арболита. На протяжении всей истории завод сохранял свой профиль и название, за исключением периода 2002–2008 годов, когда собственник решил его переименовать. В 2008 году предприятие возвращает себе прежнее имя и запускает комплексную программу реконструкции, которая включает в себя полномасштабное техническое и технологическое переоснащение. В течение года без остановки действующего производства завод освоил выпуск нового вида ЖБИ для строительства технических сооружений метрополитена по заказу Мосметростроя. Модернизация позволила создать современное, высокопроизводительное, высокорентабельное и экологичное производство.

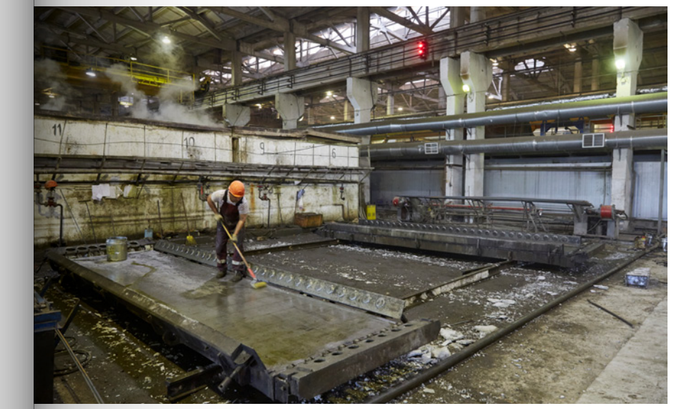
ЕВГЕНИЙ ВАСИЛЬЕВИЧ ЛОМАКИН
ГЕНЕРАЛЬНЫЙ ДИРЕКТОР ООО «ПОКРОВСКИЙ ЗАВОД ЖЕЛЕЗОБЕТОННЫХ ИЗДЕЛИЙ»

Основным потребителем предприятия является АО «Мосметрострой», в группу компаний которого входит Покровский ЗЖБИ. Степень ответственности требует в высшей степени внимательного отношения к качеству материалов. Из высокоточных железобетонных блоков, произведённых на заводе в Покрове, собираются кольца тоннелей столичного метро. Данный вид обделки позволяет вести проходку современными тоннелепроходческими комплексами со скоростью до 20 м в сутки.

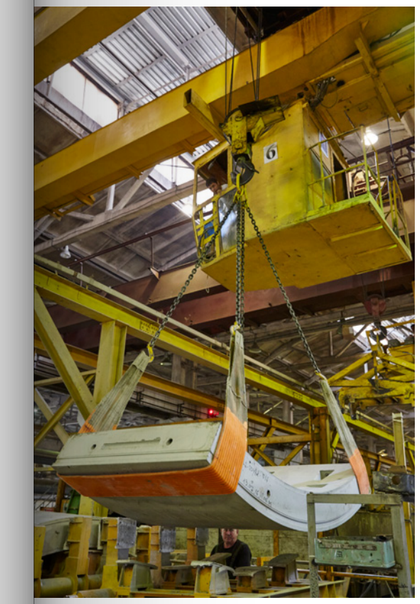
После монтажа поверхность железобетонных колец производства Покровского завода не требует дополнительной обработки и гидроизоляции швов. Контроль качества на заводе начинается с контроля качества поступающих материалов, продолжается во время изготовления блоков и заканчивается непосредственно перед отправкой на строительные объекты. Изготавливается на заводе и продукция, предназначенная для иных видов строительства: фундаментные блоки, плиты перекрытия и т.д., но процент данных изделий в общем объёме невелик.

До 2020 года в столице планируется построить 70 новых станций метро, соответственно продукция ООО «Покровский ЗЖБИ» будет востребована как минимум на пять лет вперёд. Руководство компании стремится повысить конкурентоспособность предприятия путём расширения ассортимента выпускаемой продукции, снижения её себестоимости, освоения выпуска сопутствующих комплектующих, ранее закупавшихся Мосметростроем у сторонних поставщиков. В связи с наметившимися перспективами особое внимание уделяется подготовке и обучению персонала.

Совершенствуется и производство. На сегодняшний день предприятие работает в трёхсменном режиме, все процессы производства автоматизированы. Завод имеет в своем распоряжении шесть типов опалубки для изготовления колец под различные тоннелепроходческие комплексы. Это высокоточные металлические формы с прецизионными геометрическими размерами и индивидуальной системой вибрации для укладки бетонной смеси. Завершение второго этапа реконструкции, который начался в 2014 году, позволит увеличить производительность завода до 750–800 колец в месяц и создавать необходимый запас изделий на собственной территории.



ER3-00254
BRI-DD



ТОННЕЛЬСТРОЙ-КОМПЛЕКТ

Строительство метрополитена невозможно без определённой материально-технической базы, поэтому в 1932 году был организован Метроснаб, призванный обеспечить стройки основными материалами и оборудованием. В районе Черкизово создаётся первая складская база, а через три года ещё две: в Тимирязевском районе Москвы и на территории станции Москва-Товарная-Павелецкая. В 1939 году Управлению была выделена железнодорожная ветка от станции Черкизово Окружной железной дороги.

Поначалу все работы на складах велись вручную, включая разгрузку вагонов с чугунными тюбингами. В годы Великой Отечественной войны коллектив, преодолевая все трудности с поставками, обеспечивал строительство необходимыми материалами и оборудованием. В конце 1950-х годов провели комплексную реконструкцию всех баз, и к середине 70-х механизация на погрузочно-разгрузочных работах и внутрискладской переработке доходила до 95%. Кроме того, был реорганизован сам Метроснаб. В 1979 году на его базе создается более гибкое и эффективное предприятие — УПТК «Мосметростройкомплектация», которое помогло справиться с возросшими темпами строительства.

Начало 80-х — время рекордных строительных объёмов, взять хотя бы разворот работ на Серпуховском радиусе, когда предстояло сдавать сразу около 14 км трассы с восемью станциями. В эти годы коллектив пополнился новыми высококвалифицированными кадрами, усовершенствовал систему снабжения. После распада СССР предприятие наравне с другими управлениями Мосметростроя испытывало экономические трудности, теряло налаженные контакты с поставщиками, урезало свой бюджет, однако продолжало исправно выполнять свой долг — поставлять для метро тюбинги, рельсы, шпалы, стрелочные переводы и другую металлопродукцию, цемент, щебень, крепёжные лесоматериалы и т.д. В 1991 году компания вновь реорганизовывается: появляется Управление «Мосметротранскомплект» (ММТК), которое, в свою очередь, в 1994 году становится акционерным обществом — ОАО «Метротранскомплект».

Потрясения, выпавшие на долю сотрудников предприятия, не только не сломили коллектив, но, напротив, закалили его. В 2004 году на базе действующего акционерного общества создаётся ЗАО «Тоннельстройкомплект», которое сегодня является современным предприятием с развитым складским хозяйством и транспортным комплексом.

Труд снабженцев вложен в строительство всего столичного метрополитена, объектов промышленного и гражданского назначения, уникальных транспортных сооружений Москвы. Это сфера, которая требует от работника полной отдачи сил и таких качеств, как коммуникабельность, широкий кругозор, глубокое знание отрасли, в которой он работает, гибкость характера.

Организация материально-технического снабжения во все времена требовала составления точных планов: чтобы правильно рассчитать потребность в материалах и своевременно приобрести их, необходимо знать не только технологию строительства и производства, но и активно сотрудничать с предприятиями-поставщиками. Не успеют бригады очертить контуры стройплощадки, как на неё уже завозятся заранее заготовленные материалы.

За 85 лет был пройден долгий путь становления, накопления опыта, завоевания доверия и авторитета, поиска новых схем улучшения комплектования объектов застройки, были созданы традиции и профессиональные устои коллектива. Всё это помогало снабженцам достойно выходить из трудных ситуаций и высоко держать марку фирмы.

ИННА ВАСИЛЬЕВНА ГОЛОВАЧЁВА
ГЕНЕРАЛЬНЫЙ ДИРЕКТОР
ЗАО «ТОННЕЛЬСТРОЙКОМПЛЕКТ»

МЕТРОТРАНС-КОМПЛЕКТ

Для строительства метрополитена требуется огромное количество материалов и оборудования, которое нужно где-то хранить. В этом и помогает столичному Метрострою ООО «Метротранскомплект», с 2005 года занимающееся предоставлением услуг по складированию промышленной продукции для объектов метростроения и других организаций. МТК снабжает строящиеся объекты Московского метростроя строительными материалами, металлопрокатом, тюбингами и другими изделиями, необходимыми для строительства новых линий метро.

Также в сферу деятельности компании входит транспортная обработка грузов и надзор за состоянием и эксплуатацией нежилого фонда и земельных участков. На сегодняшний день в управлении ООО «Метротранскомплект» находятся свыше 60 тыс. кв. м объектов недвижимости нежилого фонда и около 20 га земельных участков, производственная площадка площадью 4 га для складской обработки и ответственного хранения грузов.

Основной задачей МТК является быстрое и своевременное обеспечение объектов Мосметростроя элементами обделки различных тоннелей, металлопрокатом, цементом, бентонитом, лесоматериалами, деталями

ПАВЕЛ ВИКТОРОВИЧ МОРОЗОВ
ГЕНЕРАЛЬНЫЙ ДИРЕКТОР ООО «МЕТРОТРАНСКОМПЛЕКТ»

верхнего строения пути, кабельной продукцией, необходимой техникой. Основное подразделение компании занимается приёмом, комплектацией и отпуском материалов и оборудования на строящиеся объекты московского метро. Для выполнения погрузо-разгрузочных работ подразделение оснащено различными грузоподъёмными механизмами: козловыми, мостовыми и железнодорожными кранами, вилочными погрузчиками. Доставка грузов осуществляется как автомобильным, так и железнодорожным транспортом, для чего у МТК имеется собственная промышленная железнодорожная ветка от станции Черкизово Московской окружной железной дороги.

За последние десять лет ООО «Метротранскомплект» было переработано свыше одного миллиона тонн различных грузов для нужд Московского метростроя и различных городских объектов, проведена огромная работа по поддержанию работоспособности оборудования, зданий, сооружений и коммуникаций производственно-складского комплекса, обеспечивающего переработку грузов для строительства объектов метро.

Сегодня в компании работает порядка 100 человек — рабочих и инженерно-технических работников. Это машинисты крана, стропальщики, составители поездов, операторы котельных и т.д. Более 20 человек являются ветеранами Мосметростроя, проработавшими на предприятиях свыше 20 лет. За период существования Метротранскомплект трое машинистов кранов были награждены почётными грамотами ГК «Трансстрой» и Министерства регионального развития Российской Федерации.

КОММУНАЛЬНО-СТРОИТЕЛЬНОЕ УПРАВЛЕНИЕ МОСМЕТРОСТРОЯ

История коммунально-строительного управления (ЗАО «КСУМ») берёт начало в 1931 году. Уже в первой структуре Мосметростроя имелся отдел подготовительных и общевспомогательных работ и предприятий, в функции которого входила постройка жилья для рабочих и ИТР, технических помещений, столовых, прачечных и т.д., а также эксплуатация всего этого хозяйства. В 1932 году отдел был реорганизован в контору начальника работ по промышленным и гражданским сооружениям (сокращенно МЧС: «Метрострой — часть строительная»). В 1933 году МЧС реорганизуется в Городскую строительную контору, начинает укрепляться и привлекается к основным работам Метростроя: строительству тяговых электроподстанций, наземных вестибюлей станций метро, электродепо, цехов заводов Метростроя и т.д.

К началу строительства второй очереди метро Городская строительная контора упраздняется, её структурные подразделения — коммунально-строительные конторы (КСК) — передаются в ведение шахт и дистанций. Однако в 1939 году КСК, коммунальный отдел и жилищное управление вновь объединяются, теперь под названием Коммунально-строительное управление Метростроя (КСУМ). Сегодня даже трудно представить, насколько сложным и многообразным было в те годы социальное хозяйство метростроевцев. Объекты располагались во многих районах Москвы и Подмосковья на значительном удалении друг от друга. Только жилых городков, находившихся в ведении КСУМа, было полтора десятка. Имелись свои ясли-сады, дома культуры, магазины, столовые, пожарные части, спортивные сооружения, загородные объекты.

С тех времён основные задачи коллектива КСУМа остаются прежними: эксплуатация и обслуживание объектов социальной базы Мосметростроя. Структура же предприятия целиком и полностью зависела от масштабов деятельности компании и социальной политики её руководства в тот или иной период. Например, в конце 1950-х – начале 1960-х годов — на пике первого периода индустриального домостроения — в метростроевских домах проживало до 60 тысяч человек. В 1990-е годы Мосметрострой, как и большинство крупных предприятий, пережил серьёзные потрясения: строительство метро было фактически заморожено, социальное хозяйство тоже пострадало. Однако большинство рабочих общежитий удавалось финансировать. Тем самым была сохранена основная часть коллектива, которая сегодня составляет основу квалифицированных кадров Мосметростроя. Удалось сберечь для Москвы и почти все метростроевские детские сады, педагогические коллективы которых активно участвуют в городских и международных образовательных проектах.

В настоящее время ЗАО «КСУМ» оказывает жилищно-коммунальные услуги работникам Мосметростроя. Жилищный фонд состоит из 6 общежитий общей площадью 55 330 кв.м, в них проживает более 4 600 человек. Коммунальщиками организованы надлежащий приём, размещение и своевременная регистрация работников. Созданы условия для проживания: обеспечен уют, функционируют кухни, душевые, установлены стиральные машины, физкультурно-оздоровительные тренажёры, проводятся спортивные соревнования.

Помимо этого в ЗАО «КСУМ» сосредоточены культурная, спортивная, музейная базы, жилищно-информационный (с 1930-х годов) архив Мосметростроя. Организация имеет статус управляющей компании по эксплуатации и обслуживанию многоквартирных жилых домов (УК МКД).

Опытному сплочённому коллективу под силу решение самых сложных социально значимых задач. ЗАО «КСУМ» планирует расширять сотрудничество с организациями Мосметростроя в сфере жилищно-коммунальных услуг и управления недвижимым имуществом, тем самым уменьшая бремя затрат на обслуживание непрофильных активов и сохраняя статус Мосметростроя как единого производственного комплекса с развитой социальной инфраструктурой.

МАГОМЕД АБДУЛЛАЕВИЧ ИСМАИЛОВ
ДИРЕКТОР ЗАО «КОММУНАЛЬНО-СТРОИТЕЛЬНОЕ УПРАВЛЕНИЕ МОСМЕТРОСТРОЯ»

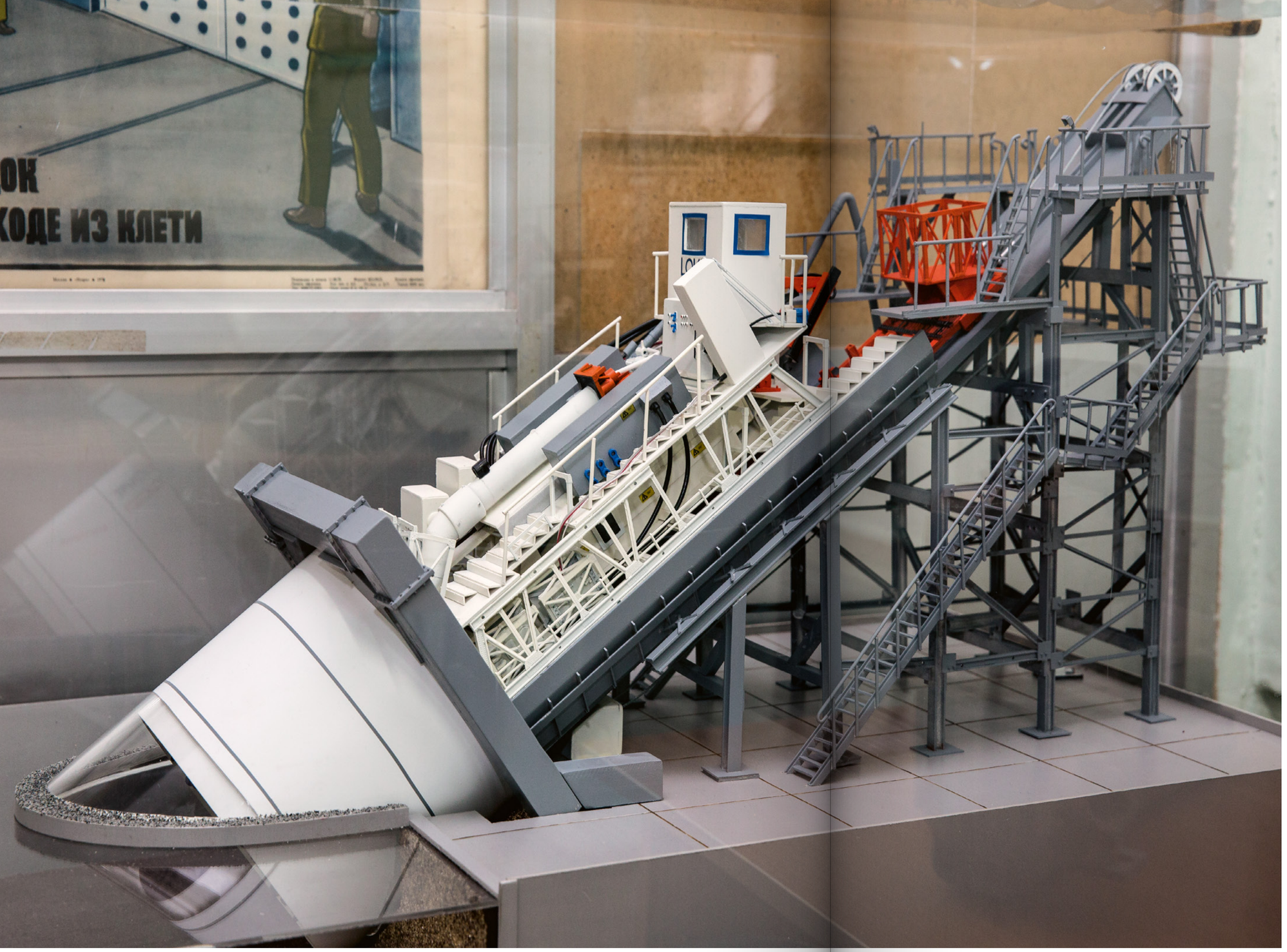
ТЕХНИЧЕСКАЯ ШКОЛА МОСМЕТРОСТРОЯ

За семьдесят три года работы в технической школе Мосметростроя было обучено более 90 тысяч специалистов по более чем 40 различным профессиям. Горные мастера, тоннельщики, проходчики, путейцы, слесари по ремонту, электромонтеры, электросварщики — люди, которые обеспечивают развитие, безопасность и надёжную работу Московского метростроя. Школа, созданная на базе курсов мастеров в далеком 1943 году, постепенно превратилась в «кузницу» кадров Мосметростроя.

По мере того как в метростроение внедрялись новые технологии и оборудование, совершенствовалась и система образования. С первыми поступлениями импортной техники на Метрострой коллектив школы сотрудничал с зарубежными специалистами из Японии, США, ФРГ, Швеции по обучению советских рабочих. Инженерно-педагогический коллектив школы принимал участие в обучении рабочих и специалистов Чехословакии и Польши по технологии метростроения, использованию различных машин, механизмов и оборудования.

Международное сотрудничество продолжается и в нынешние времена — зарубежные специалисты фирм «Херенкнехт», «Ловат» оказывали помощь в обучении

СЕРГЕЙ ВИКТОРОВИЧ ХОДАКОВСКИЙ
ДИРЕКТОР ТЕХНИЧЕСКОЙ ШКОЛЫ МОСМЕТРОСТРОЯ



метростроевцев работе на современных механизированных проходческих комплексах при строительстве Лефортовского тоннеля и Бутовской линии, специалисты чешской фирмы «Феррит» — работе и обслуживанию шахтных дизелевозов.

Техническая школа работает в сфере подготовки, переподготовки и повышения квалификации. Поступить туда могут лица не моложе 18 лет, прошедшие медицинскую комиссию по профессии и работающие в строительных организациях. Обучение по профессиям состоит из двух основных этапов: теоретическая часть и производственная практика непосредственно на объектах строительства с использованием имеющегося в организациях тоннелестроительного и другого оборудования. Установлены различные графики занятий, ведь многие параллельно с учебой продолжают работать на объектах. Поэтому предусмотрено обучение как в дневное, так и в вечернее время непосредственно в стенах школы и на предприятиях по гибкому графику. Успешно сдавшим экзамены присваивается профессия и квалификация.

Самые востребованные специальности на сегодняшний день — машинисты. За повышением квалификации в техшколу обращались специалисты Тоннель-2001 и Тоннельного отряда №6. Для СМУ-15, УСР, СМУ-14 школа готовила машинистов немецких башенных кранов, для СМУ-12 и КСУМ — изолировщиков. Все выпускники отмечают теплую, внимательную и радушную атмосферу, которая здесь царит. Она позволяет быстрее влиться в коллектив, не чувствуя при этом дискомфорта при переходе «от производства к учёбе». Большую роль, конечно, играют преподаватели. Все они имеют профильное образование, опыт работы в строительстве и большой стаж педагогической деятельности. Школа не только дает знания, но и помогает сохранять традиции, историю метростроения.

Вот почему сюда на обучение и повышение квалификации отправляют своих сотрудников различные строительные и промышленные компании. Заказчиками технической школы стали более 30 предприятий в различных регионах России, осуществляющих ведение специальных строительных работ, и огромное количество предприятий, выполняющих общестроительные и монтажные работы. Более 6,5 тысячи специалистов подготовил филиал школы в посёлке Нижнеангарск на БАМе, где обучались кадры тоннельщиков.

УЧЕТНЫЙ ЦЕНТР МОСМЕТРОСТРОЯ

В конце 2004 года руководство Мосметростроя приняло решение о создании отдельной организации, которая выполняла бы функции централизованной бухгалтерской службы всех подразделений группы компаний. В результате в 2005 году было образовано ООО «Учётный центр Метростроя», первыми его клиентами стали строительно-монтажные управления. А уже через год под управление УЦМ перешла и головная компания группы — АО «Мосметрострой». За одиннадцать лет работы на внешнее бухгалтерское обслуживание принято порядка 50 предприятий.

УЦМ помог оптимизировать затраты Мосметростроя, усилить контроль за финансово-хозяйственной деятельностью его дочерних компаний, усовершенствовать и привести к единому знаменателю всю систему бухгалтерского, налогового и управленческого учёта. Благодаря работе высококвалифицированных сотрудников появилась возможность регулярно получать сводные финансовые и управленческие данные по всей группе компаний в соответствии с Международным стандартом финансовой отчётности (МСФО). Первый такой отчёт был подготовлен УЦМ за период с 2006 по 2007 год и согласован с аудиторами в середине 2008 года. Впоследствии отчёты стали предоставляться ежегодно, а затем и ежеквартально.

В 2012 году перед УЦМ поставили задачу: перевести на бухгалтерское обслуживание все компании холдинга Мосметростроя в срок до 31 декабря 2014 года. С этой задачей учётный центр успешно справился. Однако в последние годы помимо обслуживания своей организации УЦМ активно развивает направление по подготовке и методологическому обеспечению всех видов отчётности, в том числе отчётности по МСФО и для сторонних компаний. Сегодня клиентами УЦМ стали крупные российские и зарубежные холдинги, занимающиеся строительством и производством строительных материалов, предоставлением спецтехники и оказанием транспортных услуг, арендой недвижимости, страхованием, снабжением и складским обслуживанием. Такой обширный клиентский портфель свидетельствует об эффективности принятых в учётном центре подходов и решений, проверенных многолетним опытом работы в реальном секторе экономики.

Учётный центр Метростроя накопил огромный и бесценный опыт работы с крупными организациями, часто имеющими миллиардные обороты, по схеме внешнего бухгалтерского обслуживания с одновременным составлением сводной отчётности для материнского предприятия. Во время создания центра на рынке практически не было подобных бухгалтерских компаний. Поэтому все наработки, способы и методы, отвечающие современным требованиям рынка, являются собственными разработками ООО «УЦМ».

АЛЕКСАНДР ВАСИЛЬЕВИЧ ЕВСТРАТОВ
ГЕНЕРАЛЬНЫЙ ДИРЕКТОР ООО «УЧЁТНЫЙ ЦЕНТР МОСМЕТРОСТРОЯ»

ГЛАВА 5 ГЛАВА

МОСМЕТРОСТРОЙ — ЭТО КОЛЛЕКТИВ ЕДИНОМЫШЛЕННИКОВ

Мосметрострой сегодня — это команда единомышленников, преданных родному коллективу и своему делу. Строительная компания, обладающая уникальной производственной базой и высококвалифицированными специалистами, способными выполнить самые сложные задачи и достичь новых высот в метростроении.

Сегодня на Мосметрострое, как и в далекие 1930-е годы, работает профсоюзная организация. На первой очереди профкомы создавались на всех шахтах и участках, даже в бригадах были свои профсоюзные группы. Объединяющую роль играл постройком — своеобразный боевой штаб, который занимался огромным пластом жизненно важных вопросов: набором кадров и расселением тысяч строителей подземки, прибывающих из разных концов страны, обучением кадров — открывал специальные курсы и технические кружки, где преподавали лучшие инженеры, техникой безопасности на производстве, социалистическим соревнованием... Свою главную задачу профсоюз видел в том, чтобы мотивировать строителей на выполнение грандиозных производственных планов, энтузиазм поощрялся.

Профсоюзная организация большое внимание уделяла не только производству, но и быту метростроевцев. На контроле находились такие важные вопросы, как медицинское обслуживание, питание на возводимых объектах и в общежитиях, культурно-массовая и спортивно-оздоровительная работа, санаторно-курортное лечение, отдых детей метростроевцев.

Профсоюз активно участвовал в организации аэроклуба Метростроя в Малых Вязёмах, в создании пионерского лагеря в Балабанове, загородных детских городков в Тучкове и Фролках. В Лоси, в метрогородке, был разбит сквер, обустроены площадки и сооружена вышка для парашютной секции, построены Дом пионеров и Дом культуры, возведён клуб в Черкизове и многое другое. С 1945 года во Дворце культуры в Костомаровском переулке располагались музей и библиотека, работало множество самодеятельных коллективов. Здесь проходили чествования передовых бригад и ветеранов труда, торжественные мероприятия и профсоюзные конференции, встречи с заслуженными деятелями культуры и праздничные концерты. Все мероприятия освещались в газете «Метростроевец».

Первый номер газеты, которая изначально называлась «Ударник Метростроя», строители подземки получили 6 августа 1932 года. В те годы газета шефствовала над множеством печатных изданий, выходивших на шахтах. За 84 года издано более 13 тысяч номеров. Когда в начале 60-х многие производственные газеты на предприятиях были закрыты, в том числе и «Метростроевец», руководство Мосметростроя и профсоюза одними из первых добились того, чтобы журналисты вновь взялись за перо.

Не так давно, в декабре 2015 года, в коллективе был создан Совет молодых специалистов. Он объединил амбициозных, любознательных, целеустремленных метростроевцев, которые начинают свой производственный, метростроевский путь.

На сегодняшний день Совет состоит из нескольких секторов, которые занимаются производственными, социальными и культурно-массовыми вопросами. Молодёжь с удовольствием участвует в организации концертных программ для ветеранов, культурно-спортивных мероприятиях. С их участием проходят шахматные турниры, футбольные матчи, детские спортивные праздники. В 2015 году метростроевцы впервые приняли участие в ежегодном слете молодых специалистов Стройкомплекса Москвы.

Московский метрострой традиционно старается поддерживать дух единства между поколениями — например, в Спартакиаде-2015, посвящённой 70-летию Победы в Великой Отечественной войне 1941–1945 годов, участвовали около тысячи сотрудников организаций Мосметростроя — молодые специалисты и ветераны.

К ветеранам в коллективе — отношение особое. Они по праву заслужили глубокую благодарность, любовь, уважение за героический и самоотверженный труд на благо Метростроя, Москвы, страны. Сегодня совет ветеранов войны и труда Мосметростроя, как сложилось традиционно, делится с молодёжью бесценными знаниями и опытом. Ветераны — главные хранители уникальной истории уникального коллектива, будущее которого в руках молодых.

Мосметрострой
К НОВЫМ ПОБЕДАМ
В СПОРТЕ!
Мосметрострой
85 ЛЕТ
УНИКАЛЬНОГО ОПЫТА

ЦЕНТР ФИ

УДК 625.42.012Мосметрострой’’1931/2016’’(084.121)
ББК 39.81-4я6
М82

Фотоальбом «Мосметростроею — 85!»

К 85-летию АО «Мосметрострой»

Координаторы проекта:
О.В. Меньшина, Н.С. Король, Е.В. Галкина

Основная фотосъёмка:
Д.Ю. Мухин, О.В. Паршин, П.А. Городничев, М.В. Колобаев, С.А. Петров, В.И. Печенев, А.В. Попов, И.В. Ванин

Текст: Е.А. Енукова, А.Д. Суриков, Н.С. Король

Дизайн, вёрстка: В.А. Бушуев

Консультанты проекта: О.Н. Мельников, Н.Н. Соловьева

Менеджер проекта: Ю.Н. Кукин

В книге также использованы фотографии и материалы АО «Мосметрострой»

© ООО «ПЕНТА»
тел. 8 (495) 508-70-55
тел./факс: 8 (499) 747-42-97
e-mail: info@penta-photo.ru
www.penta-photo.ru

М.: «ПЕНТА», 2016. – 300 с.
Тираж: 3000 экз.

ISBN 978-5-91104-118-2