



ВЕРНЫМ КУРСОМ

Метро подходит к дому

Июль стал важным месяцем для строящегося участка Арбатско-Покровской линии метро: завершила проходку второго (правого) тоннеля между действующей станцией «Щелковская» и будущей — «Гольяново». Таким образом Мосметрострой полностью завершил сооружение нового перегона на синей линии столичной подземки.

Строительство метро в Гольянове идет высокими темпами. Свыше 60 лет станция «Щелковская» была конечной на Арбатско-Покровском диаметре. Осталось немного подождать, и для жителей района откроется новая станция — «Гольяново».

Два месяца назад, вместе с финишем механизированного щита «Галина», СМУ-12 Мосметростроя завершил проходку левого шестиметрового тоннеля до будущей станции, а 21 июля на поверхность вышел тоннелепроходческий комплекс «Юлия», победно преодолев все подземные преграды. Проходку вели специалисты Тоннельного отряда-6 Метростроя. На выходе его встречал мэр Москвы Сергей Собянин.

«Важный этап в сооружении метро от станции «Щелковская» до «Гольянова». Метростроители прошли оба тоннеля. Далее предстоит строительство самой станции, обустройство инженерных систем, и в 2028 году она должна



Мэр Сергей Собянин в момент завершения строительства перегона «Щелковская» — «Гольяново»

принять пассажиров. Однако жители района Восточный просят нас продлить линию метро от «Гольянова» до их территории, которая находится за МКАД. Транспортная ситуация там крайне сложная, поскольку водителям приходится выезжать на Щелковское шоссе, а оно серьезно перегружено и по утрам стоит в пробках. Поэтому ветку нужно продлевать. Такое принципиальное решение мы приняли. Сама строительная схема и технологический процесс не задержат ввод метро в Гольянове, но позволят

нам одновременно начать проходку в сторону Восточного», — сказал Сергей Собянин.

Механизированный комплекс «Юлия» работал на объекте с февраля по июль. Длина построенного им тоннеля составила 1,67 километра. Маршрут прошел под проезжей частью Уральской и Уссурийской улиц, под площадью Бела Куна, а также вдоль Гольяновского пруда.

Сегодня работы активно набирают темп. В сложных инженерно-геологических и гидрогеологических условиях ведется строительство притоннельных сооружений (водоотливной

установки). Чтобы обезопасить стройплощадку и удержать водонасыщенные грунты, специалисты используют технологию их замораживания, которая позволяет создать надежное ледогрунтовое ограждение. Оно не пропускает грунтовые воды в сооружаемые выработки.

Работы на объекте ведутся поточным методом — одновременно с проходкой тоннелей специалисты возводят станцию «Гольяново» и готовят тупики до станции «Щелковская». Продолжается разработка грунта и устройство монолитных конструкций на притоннельных сооружениях. На площадке будущей

станции «Гольяново» уже залит лоток, строители приступили к возведению платформы, стен и вестибюлей. Согласно проекту, у станции будут два вестибюля и пять лестничных выходов на обе стороны Уссурийской улицы. Один из выходов интегрируют с многофункциональным комплексом, в котором обустроят помещения для отдыха локомотивных бригад, площадки для пассажирских сервисов и прочие пространства.

В общей сложности новый участок Арбатско-Покровской линии, включая оборотные тупики, протянется на 2,6 километра. Станция «Гольяново» разместится вдоль Уссурийской улицы — на пересечении с улицами Сахалинской и Хабаровской. Она будет оформлена в космической тематике. Такое решение связано с тем, что в Гольянове находится крупное предприятие «Геофизика Космос».

В отделке планируют использовать качественный металл российского производства. Вестибюли будущей станции оформят в футуристическом стиле с применением четких геометрических форм и сделают максимально удобными для пассажиров. У станции будут четыре наземных павильона с лаконичными формами.

Появление станции «Гольяново» повысит качество транспортного обслуживания в одном из самых густонаселенных районов, где проживают свыше 160 тыс. человек. Ожидаемый пассажиропоток на ней составит 28 тыс. человек в сутки на начальном этапе и к 2030 году достигнет 31 тысячи. ■

БЫЛО/СТАЛО

Вокзал в режиме нон-стоп



На открытии обновленного Ленинградского вокзала

После масштабного капитального ремонта, продолжавшегося с августа 2024 года, открылся старейший вокзал столицы — Ленинградский, удивив комфортом и красотой не только гостей города, но и издавших виды москвичей. Около 20% объема строительно-монтажных, инженерных, отделочных и реставрационных работ выполнил Мосметрострой.

Ленинградский вокзал преобразился, став, по мнению экспертов, технологичнее и функциональнее, сохранив при этом свою индивидуальность, а также историческую часть здания, которую отреставрировали и привели в соответствие с изначальным замыслом архитектора Константина Тона.

«Ленинградский вокзал — ключевой узел транспортной системы Москвы и страны. Он лидирует по туристическому потоку среди всех вокзалов России. По сути, теперь это новый вокзал с новыми сервисами, с новым уровнем комфорта для работников и, конечно, в первую очередь для пассажиров», — подчеркнул мэр Сергей Собянин.

Выполнен большой объем работ. Все самое современное, что есть не только в нашей стране, но в мире, внедрено на этом объекте.

В обновленном вокзале пространство для пассажиров

значительно увеличилось. Высокая технологичность здания обеспечена за счет замены всех коммуникаций, инженерных, вентиляционных и климатических систем, внедрения цифровой навигации. Не меньшее внимание уделено и его функциональности. Первый этаж ориентирован на быстрый проход пассажиров к платформам. С целью перераспределения людских потоков и увеличения пропускной способности вокзала сформирована новая система входов и выходов.

Второй и третий этажи рассчитаны на длительное ожидание пассажиров и отдых. На стенах на уровне второго этажа огромные мозаичные панно с видами Москвы и Санкт-Петербурга, а над зоной выхода к платформам смонтирован современный дебаркадер в стиле хай-тек с «парящей» конструкцией для защиты пассажиров от дождя и снега. Выполнен ремонт кровли вокзального комплекса и фасадов.

(Окончание на стр. 2)

ДЕЛО ТЕХНИКИ

«Мария» вышла из-под земли

На строящейся Рублево-Архангельской линии метро завершено сооружение важного участка — двухпутного тоннеля десятиметрового диаметра от станции «Липовая роща» до «Строгино». Протяженностью свыше двух километров, он проходит под действующей Арбатско-Покровской линией столичной подземки и МКАД. Тоннель соорудило СМУ-12 Мосметростроя с помощью щита-гиганта «Мария».



Проходческий комплекс 10-метрового диаметра завершил строительство двухпутного тоннеля на участке «Липовая роща» — «Строгино»

Об окончании строительства тоннеля на перегоне «Липовая роща» — «Строгино» будущей графитовой ветки метро объявил мэр Москвы Сергей Собянин. Случилось это 22 июня. Проходческий механизированный комплекс «Мария», названный так в честь начальника отдела охраны труда и экологической безопасности СМУ-12 Мосметростроя Марии Мавриной, проложил тоннель длиной 2,04 километра.

«Позади еще один важный и сложный этап строительства участка новой линии от «Бульвара Генерала Карбышева» до Новорижской», который мы планируем открыть в следующем году. А в целом на строительстве Рублево-Архангельской линии сейчас работают три проходческих щита», — рассказал мэр Москвы в своем канале в мессенджере «Макс».

Поэтапный ввод в эксплуатацию Рублево-Архангельской линии позволит серьезно разгрузить Рижское направление, а также улучшить транспортную доступность микрорайона

«СберСити» и жилого комплекса «Изумрудные холмы».

Щит, в зависимости от геологических условий, преодолевал в среднем 250–350 метров в месяц. Был составлен подробный план маршрута тоннелепроходческого комплекса, который включал в себя множество поворотов с различными радиусами. Минимальная кривая составила 300 метров.

В ходе работ по прокладке тоннеля было сделано несколько технических пауз. Для обеспечения его безопасного сооружения и продвижения ТПМК с высокой точностью, через каждые 500 метров проводились кессонные работы, включавшие также модернизацию посадочного места резцов на роторе, что позволило проходческому щиту продолжить движение с высокой точностью и завершить безаварийно сооружение данного участка.

При этом механизированный комплекс десятиметрового диаметра преодолевал площадь грунта, в 2,8 раз больше, чем шестиметровый. Поэтому каждый пройденный метр требовал разработки, перемещения и вывоза на поверхность существенно большего количества породы.

Чтобы ТПМК без проблем справлялся с подобной работой,

силовая часть комплекса выполнена более мощной. Увеличены размеры корпуса, вес сборной железобетонной обделки, эффективность работы эректора, большую нагрузку выдерживают домкраты. Соответственно, возрастают и рабочие усилия, масса тьюбингов, а также требования к portalу и мониторингу просадок грунта. Отдельная служба контролировала геометрию тоннеля. Маркшейдеры и система навигации выдерживали ось, уклон, радиусы, отметки. Поэтому на финише щит точно вышел в подготовленный портал будущей станции «Строгино», рядом с действующими тоннелями. Ошибка даже в несколько сантиметров на старте могла стать проблемой на финише.

Вместе с тем двухпутный десятиметровый тоннель, сооруженный вместо пары классических, шестиметровых, более удобен в эксплуатации и при компоновке станций.

На следующем этапе метростроители приступят к работам по устройству верхнего строения пути: укладке путевого бетона и монтажных рельсов, монтажу кабельных трасс и тягового хозяйства, вентиляции, водоотвода, связи, автоматики, пожарных систем. ■

ИЗНУТРИ



Решение трудных задач

14 июля на строительстве одной из самых сложных станций Московского метрополитена, «Достоевской» Кольцевой линии, произошли два важных события: завершилась проходка верхнего свода камеры переключения движения № 1 и нижнего вентиляционного узла.

Завершить строительство «Достоевской» планируется в 2030 году. Кажется, что времени у метростроителей предостаточно, но на самом деле это не так: задача поставлена тяжелее. Поэтому и решать ее доверили Мосметрострою — самой многоопытной организации в стране, на счету которой больше двух третей построенных станций и участков столичного метрополитена.

«Станцию пытались построить в советское и в постсоветское время, даже какие-то работы были начаты. Но, в общем, махнули рукой, потому что очень сложно. И лишь в 2022-м она была включена в перечень перспективных объектов строительства Московского метрополитена. Это один из самых сложных проектов в столичном метро, и это ручная проходка, а не комбайны. Работы ведутся на большой глубине, в условиях плотной городской застройки, большого количества инженерных коммуникаций, обильного водопритока, непростых грунтов и близкого расположения действующего участка метрополитена», — пояснил мэр Сергей Собянин.

Из-за этого все этапы связаны у метростроителей с решением непростых задач и зачастую с немалыми трудностями, которые они преодолевают с упорством профессионалов.

Камеры переключения движения нужны, чтобы поезда Кольцевой линии могли заехать в обходной тоннель, освободив участок действующего тоннеля для сооружения на нем новой станции. Основная сложность строительства правой камеры (№ 1) заключалась в том, что разработка верхнего полуколец осуществлялись над действующим тоннелем. Как рассказал начальник участка № 2 СМУ-6 Владимир Горохов, выполняя проходку, метростроители перемещались по его внешней поверхности, а в самом тоннеле проезжали поезда Кольцевой линии. Это серьезно усложняло задачу, и они не имели права на ошибку. Проблем добавляли твердые известняковые породы, сложные для разработки. При этом в зоне тоннеля все работы велись ручным способом, а в левой части забоя проходчики использовали мини-экскаватор «Брокк».

Метростроители трудились круглосуточно. Нестандартный диаметр камеры составил 13 метров. Первые прорезные полукольца смонтировали сразу после январских праздников, а через полгода работы были завершены. Это произошло раньше запланированного срока окончания работ в ноябре. Сооружение камеры № 2 для левого обходного тоннеля станции и участков столичного метрополитена.

Сложности возникали и в работе участка № 4 СМУ-6, который выполнил проходку нижнего вентузла, где установят вентиляторы для подачи воздуха в четыре тоннеля: в два обходных и в два действующих на Кольцевой линии, между которыми сооружают новую станцию.

Метростроители смонтировали в общей сложности 347 колец. Работу выполнили в предельно сжатые сроки.

К армированию ствола приступили в июле прошлого года, рассказал заместитель начальника участка Александр Исаев. Установили прорезное кольцо. Проходчики двигались двумя забоями навстречу друг другу. Один забой вел от действующего ствола, другой прокладывали внутри венткамеры.

От ствола продвигались, используя для разрушения породы работ с пикой фирмы «Брокк». Прошли руддвор — камеру, расположенную непосредственно у ствола шахты. Затем работу выполняли проходческим комбайном «Терикс». Он крушил породу с помощью гидромолота и ковша, отгружая отбитый материал. При этом диаметр строящейся камеры у ствола составил 5,5 метра, а в венткамере — 7,5 метра.

На данном участке основные проблемы возникли у строителей в венткамере, где им потребовалось перебрать всю фурнелю (вертикальную выработку, соединяющую верхние и нижние штольни) и в вентузле. За счет крутых поворотов камеры было смонтировано 24 прорезных кольца, которые собирались буквально в пустоте, опираясь лишь на основание. Монтаж элементов вентиляционного узла осуществлялся с помощью лебедок, что также серьезно усложнило работы, которые велись круглосуточно.

Заместитель генерального директора Мосметростроя Олег Мельников и начальник комплекса Алексей Исайкин поздравили строителей с успешным выполнением поставленных задач. Завершение работ на важных участках позволит ускорить сооружение станции. ■

БЫЛО/СТАЛО

Вокзал в режиме нон-стоп

(Окончание. Начало на стр. 1)

Работы на объекте проходили поэтапно. На счету мосметростроевского СМУ-24 монтаж и пусконаладка эскалаторов в зале, а также систем отопления и вентиляции, включая общеобменные и противодымные; помощь подрядчику в прокладке кабельных линий систем электроснабжения и работы в коммуникационном коллекторе, в подвальных помещениях и по стоякам — до энергопотребителей.

К отделочным работам на объекте также подключалось УСР Мосметростроя. Совместными усилиями была завершена отделка восьми венткамер и выполнены подготовительные работы для монтажа оборудования.

В исторической части Ленинградского вокзала УСР занималось отделкой, производило монтаж потолочных элементов, а СМУ-24 монтировало светильники, люстры и электроустановочные элементы.

УСР устанавливало на всех лестничных маршах здания ограждения из нержавеющей стали, выполняло отделочные работы в офисе РЖД на третьем этаже и облицовку нержавеющейкой торцов платформ в зоне выхода пассажиров из поездов на распределительной площадке. Причем это никак не отразилось на времени отправления и прибытия поездов на Ленинградский вокзал, которое осуществлялось в обычном режиме. ■

ДЕЛО ЖИЗНИ

По заветам первопроходцев

ПРЕДСЕДАТЕЛЮ СОВЕТА ВЕТЕРАНОВ ВОЙНЫ И ТРУДА МОСМЕТРОСТРОЯ БОРИСУ ФИЛИППОВИЧУ ПРИГОДЕ — 75 ЛЕТ.



1975 год. Вместе с заслуженными ветеранами метрополитена — на совещании у руководства Метростроя

С замечательным юбилеем уважаемого ветерана, неравнодушного человека, широко известного не только в нашей организации, но и в ветеранском движении города, сердечно поздравили руководство Мосметростроя, Фонда ветеранов строителей Москвы, и многих других организаций. Борис Филиппович заряжает окружающих своей энергией, его опыт заслуженно востребован. Он ведет широкую общественно-патриотическую деятельность во благо нашего коллектива.

Борис Пригода родился на Кубани в семье фронтовика. Почитание родителей, уважение к старшим он впитал с детства. Как и полагается мужчине, уверенно отслужил по призыву два года. Службу проходил в Грозном, вернулся сержантом. По комсомольской путевке

вошел в славный коллектив строителей метрополитена.

Работая проходчиком в комсомольско-молодежной бригаде СМУ-11, он на личном опыте познал тяжелый труд и мужество профессии метростроителя.

Борис Филиппович никогда не чурался общественной работы и будучи избранным заместителем секретаря комитета ВЛКСМ Мосметростроя достойно работал и с молодежью, и с ветеранами. Стремление к знаниям привело его на исторический факультет МГУ, который он закончил без отрыва от производства.

Опыт комсомольской работы не пропал даром. По рекомендации Героя Социалистического Труда, заместителя начальника Мосметростроя Татьяны Викторовны Федоровой Пригода становится руководителем отдела общежитий

в Коммунально-строительном управлении (КСУМ). Большое внимание уделяет организации быта и досуга молодых метростроевцев. И то, что в те годы рабочие общежития Метростроя являлись лучшими в Москве и в Минтрансстрое есть и его заслуга.

В 1980 году создается комсомольско-молодежное СМУ-15 и Пригоду избирают председателем профкома, а через несколько лет — секретарем партбюро этого управления. «Кузницей кадров» называет Борис Филиппович этот коллектив.

И все же КСУМ впоследствии оказался ближе, и Пригода более десяти лет работал заместителем директора по недвижимости. Также более десяти лет возглавлял работу Дворца культуры Метростроя. Многие помнят великолепно организованные новогодние елки, встречи ветеранов, спектакли и концерты, с аншлагом проходившие на Костомаровском.

С 2016 года по настоящее время Борис Филиппович является председателем Совета ветеранов войны и труда Мосметростроя. Ему дороги традиции нашего орденосного коллектива и память о славных первопроходцах. Он считает, что сохранять память об ушедших и не забывать живых — тех, кто создал трудовую славу Мосметростроя — и есть главный посыл ветеранской работы.

Присоединяемся к многочисленным поздравлениям и желаем Борису Филипповичу крепкого здоровья, благополучия и дальнейшей активной деятельности! ■

НОВОСТИ

Лучший сварщик Москвы

НАШ КОЛЛЕГА АЛЕКСАНДР БЛИНОВ ИЗ УПРАВЛЕНИЯ МЕХАНИЗАЦИИ МОСМЕТРОСТРОЯ СТАЛ ЛУЧШИМ ЭЛЕКТРОСВАРЩИКОМ НА КОНКУРСЕ «МОСКОВСКИЕ МАСТЕРА».

Александр окончил ПТУ-72. В организации работает 21 год, отметил куратор команды Мосметростроя Алексей Маслов.

Конкурс включал теоретическую и практическую части. В финале участвовали 14 сварщиков от ведущих организаций Москвы. Команду Мосметростроя также представляли Эдуард Егоров (СМУ-6) и Ольга Асмус (СМУ-24). ■



Лидеры строительной отрасли

ЗАМЕСТИТЕЛЬ НАЧАЛЬНИКА ОТДЕЛА ОХРАНЫ ТРУДА И ПРОМЫШЛЕННОЙ БЕЗОПАСНОСТИ СМУ-12 МОСМЕТРОСТРОЯ ТАТЬЯНА КОЖУШКИНА ВОШЛА В ЧИСЛО 300 ПОЛУФИНАЛИСТОВ VI ВСЕРОССИЙСКОГО КОНКУРСА УПРАВЛЕНЦЕВ «ЛИДЕРЫ СТРОИТЕЛЬНОЙ ОТРАСЛИ».

Всего было зарегистрировано 48,2 тыс. участников из 64 регионов. Конкурс проводится Всероссийским центром национальной строительной политики при поддержке Минстроя России, а также профильных министерств и ведомств.

За пять лет реализации проекта конкурс объединил более

75 тысяч специалистов со всей страны и стал эффективным инструментом формирования кадрового резерва отрасли.

Очный финал конкурса управленцев пройдет с 13 по 16 августа 2026 года в Саратове и будет приурочен к празднованию юбилея — 70-летия Дня строителя. ■

В призерах «Московских мастеров»

ЗАМЕСТИТЕЛЬ ГЛАВНОГО ИНЖЕНЕРА АО «МОСМЕТРОСТРОЙ» ДМИТРИЙ РАСПОПОВ ЗАНЯЛ ТРЕТЬЕ МЕСТО И ВОШЕЛ В ЧИСЛО ЛУЧШИХ СПЕЦИАЛИСТОВ ПО ОХРАНЕ ТРУДА СРЕДИ 34 УЧАСТНИКОВ. ПОБЕДИТЕЛЕЙ КОНКУРСА НАГРАДИЛИ ПРИЗОВЫМИ ГРАНТАМИ.



В этом году конкурс «Московские мастера» прошел уже в 29-й раз. Он проводился в два этапа: теория (тестирование

по безопасности) и практика — поиск нарушений прямо на стройплощадке с составлением предписания. ■

ГЕРОИ И ПОДВИГИ

Почтили память победителей

ВЕЛИКАЯ ОТЕЧЕСТВЕННАЯ ВОЙНА ТРАДИЦИОННО ЗАНИМАЕТ ВАЖНОЕ МЕСТО В ЖИЗНИ НАШЕГО КОЛЛЕКТИВА. ТЫСЯЧИ МЕТРОСТРОЕВЦЕВ СРАЖАЛИСЬ НА ФРОНТАХ, САОМОТВЕРЖЕННО ТРУДИЛИСЬ НА СТРОИТЕЛЬСТВЕ СТОЛИЧНОЙ ПОДЗЕМКИ, ОБОРОНИТЕЛЬНЫХ СООРУЖЕНИЙ, СПЕЦОБЪЕКТОВ, НА ВОССТАНОВЛЕНИИ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ МОСТОВ И ТОННЕЛЕЙ. 53 ИЗ НИХ СТАЛИ ГЕРОЯМИ СОВЕТСКОГО СОЮЗА, ОДИН — ДВАЖДЫ ГЕРОЕМ, ОДИН — ГЕРОЕМ РОССИИ. В ГОДЫ ВОЙНЫ ВВЕДЕНА В ЭКСПЛУАТАЦИЮ СЕМЬ СТАНЦИЙ И СЫШЕ 13 КМ ТОННЕЛЕЙ МОСКОВСКОГО МЕТРОПОЛИТЕНА. О ГЕРОИЗМЕ МЕТРОСТРОИТЕЛЕЙ В «СОРОКОВЫЕ-РОКОВЫЕ» РАССКАЗЫВАЕТ ЭКСПОЗИЦИЯ В НАШЕМ МУЗЕЕ НА ЦВЕТНОМ БУЛЬВАРЕ, 17.



из них получил сердечные поздравления от руководства Мосметростроя, весенний букет цветов с добрыми пожеланиями здоровья, материальную помощь и праздничный продуктовый набор. Кроме того, с ветеранами были сделаны праздничные фотографии в музее Мосметростроя.

Представители Мосметростроя приняли участие в церемонии возложения цветов к Могиле Неизвестного Солдата у Кремлёвской стены. Делегации Совета ветеранов войны и труда Мосметростроя, РОО «Афган-Метрострой», поискового отряда «Память Метростроя» посетили памятные места, где также были возложены цветы.

«В ходе праздничных мероприятий в средней школе деревни Малые Вязёмы Одинцовского района Московской области, где в 1970-х годах метростроителями была установлена

стела в память о героях аэроклуба Метростроя, был согласован и утвержден рабочий проект мемориального комплекса «Аллея летчиков-Героев». Работы планируется провести силами Мосметростроя», — рассказал председатель Совета ветеранов Борис Пригода.

В канун Дня Победы поисковые отряды, в том числе «Память Метростроя» под руководством Сергея Куликова, совместно с администрациями районов и общественными организациями провели церемонии перезахоронения останков советских солдат, найденных в ходе поисковых работ, и подвели итоги весенней вахты. О деятельности отряда «Память Метростроя» наша газета писала не раз. Сегодня мы рассказываем о других участниках движения, с которыми шефская связь Мосметростроя не прерывается уже дольше десятилетия.

Ежегодно поисковый отряд лиц № 34 города Тюмени «Память сердца» выезжает на вахты памяти в Старорусский район Новгородской области, где в ходе ожесточенных боев погибли воины сибирских дивизий. И сколько дорога с пересадками лежит через Москву, вот уже много лет Мосметрострой обеспечивает временное размещение ребят в общежитиях. Но отношения этим не ограничиваются.

«Нас связывает давняя дружба, — говорит заместитель председателя Совета ветеранов Павел Калинин. — Вместе с командиром отряда, заслуженным учителем России Валентиной Петровной Гавриловой мы организуем в Москве для ребят различные познавательные и патриотические мероприятия, встречи с ветеранами, рассказываем о работе Мосметростроя, о столице».

В этом году поисковики доложили Совету ветеранов Мосметростроя о результатах работы: нашли 11 солдатских медальонов и подняли из засыпанного землей блиндажа останки 35 бойцов, а также приняли участие в их торжественном захоронении на одном из воинских мемориалов. Школьники передали поздравления с наступающим праздником Победы ветеранам-метростроевцам.

Совет ветеранов также получил поздравления от поискового отряда имени дважды Героя Советского Союза В. А. Зайцева (г. Коломна), бойцы которого

в 2013 году обнаружили останки и установили имя метростроевца — Ивана Беженцева, погибшего в ходе Спас-Деменской операции в марте 1943 года.

«С тех пор наши связи не прерываются, — отметил Павел Калинин. — Поисковики помогают нам в архивно-исследовательской работе».

К Дню памяти и скорби была приурочена поездка актива Совета ветеранов Мосметростроя на Бородинское поле. Совместно с руководством музея-заповедника ветераны возложили цветы к стеле, установленной в память метростроевцев Москвы, которые в августе-сентябре 1941 года под вражескими обстрелами возводили железобетонные оборонительные сооружения. Цветы возложили также к братской могиле воинов 32-й стрелковой дивизии под командованием полковника В.И. Полосухина, оборонявших Бородинское поле с 12 по 18 октября 1941 года.

В День ветеранов боевых действий, 1 июля, метростроевцы — участники и ветераны разных локальных конфликтов приняли участие в торжественных мероприятиях. Так, на Поклонной горе на аллее Мира представители РОО «Афган-Метрострой» возложили цветы к памятнику воинам-интернационалистам и почтили память погибших минутой молчания. Также ветераны приняли участие в патриотической акции, которая прошла у мемориала «Память сильнее времени» в районе Митино. ■

Поздравляем юбиляров июля!

90 ЛЕТ

• **Ланцова Александра Гавриловна**, ветеран ТО-6 Метростроя

80 ЛЕТ

• **Зайцев Михаил Илларионович**, ветеран ТО-6 Метростроя

75 ЛЕТ

• **Пригода Борис Филиппович**, председатель Совета ветеранов войны и труда Мосметростроя
• **Забавин Владимир Николаевич**, ветеран КСУМ
• **Прохорова Нелли Ивановна**, ветеран ТО-6 Метростроя

70 ЛЕТ

• **Васильева Татьяна Александровна**, ветеран КСУМ
• **Пахомова Надежда Васильевна**, заведующая душевным комбинатом, СМУ-6
• **Солодов Виктор Михайлович**, электросварщик, СМУ-8
• **Щербинин Александр Владимирович**, контролер, СМУ-24

• **Молоков Николай Александрович**, курьер, Тоннель-2001
• **Инюшин Вячеслав Петрович**, главный инженер, Покровский ЗЖБИ

65 ЛЕТ

• **Старушкина Наталья Николаевна**, оператор по диспетчерскому обслуживанию лифтов, КСУМ
• **Семенов Олег Валентинович**, инженер, СМУ-24
• **Горбачев Михаил Иванович**, монтажник наружных трубопроводов, Тоннель-2001
• **Медведев Михаил Васильевич**, электросварщик, УММ
• **Константинова Людмила Васильевна**, ветеран ТО-6 Метростроя
• **Недогонов Петр Николаевич**, водитель, ТО-6 Метростроя

60 ЛЕТ

• **Куц Сергей Владиславович**, заместитель главного инженера, СМУ-24

• **Борздый Валерий Сергеевич**, контролер, СМУ-24
• **Гусейнов Вугар Адил-оглы**, электрослесарь-монтажник ПГПО, УММ
• **Алдошина Антонина Викторовна**, штукатур, ТО-6 Метростроя
• **Черных Виктор Васильевич**, проходчик, ТО-6 Метростроя

55 ЛЕТ

• **Антонюк Олег Владимирович**, электрослесарь, ММС Интернэшнл
• **Буслаева Марина Анатольевна**, уборщик, ММС Интернэшнл
• **Трошев Михаил Борисович**, машинист экскаватора, ММС Интернэшнл
• **Широков Александр Романович**, электрослесарь, ММС Интернэшнл
• **Кубрак Олег Леонидович**, начальник цеха, СМУ-24
• **Умников Алексей Николаевич**, электрослесарь-монтажник, СМУ-24

• **Ижбердеев Игорь Александрович**, стропальщик, Тоннель-2001
• **Лупандин Николай Владимирович**, проходчик, Тоннель-2001
• **Васюкова Ольга Викторовна**, старший бухгалтер, ТО-6 Метростроя
• **Моисеев Андрей Эдуардович**, стропальщик, ТО-6 Метростроя

50 ЛЕТ

• **Машура Надежда Викторовна**, уборщик, КСУМ
• **Гаврилов Дмитрий Николаевич**, проходчик, ММС Интернэшнл
• **Гайдаржи Иван Георгиевич**, проходчик, СМУ-8
• **Готов Дмитрий Юрьевич**, мастер горный, СМУ-8
• **Степин Андрей Александрович**, крепильщик, СМУ-8
• **Мавлододов Маджнун Мазамбекович**, электрослесарь-монтажник, СМУ-24

• **Шереметьев Сергей Иванович**, электрослесарь-монтажник, СМУ-24
• **Андреев Андрей Александрович**, системный администратор, Тоннель-2001
• **Агашиев Арсланбек Алиевич**, проходчик, Тоннель-2001
• **Толстов Сергей Михайлович**, камнетес, УСП
• **Макарова Лариса Евгеньевна**, инженер, УСП
• **Ершов Сергей Николаевич**, электрослесарь, УСП
• **Ковалев Александр Николаевич**, проходчик, ТО-6 Метростроя
• **Кодиров Ахроржон Султонович**, проходчик, ТО-6 Метростроя
• **Рысков Михаил Михайлович**, проходчик, ТО-6 Метростроя
• **Холдаров Отабек Исмаиллаевич**, бетонщик, ТО-6 Метростроя
• **Цуканов Евгений Геннадьевич**, проходчик, ТО-6 Метростроя

ЖЕЛАЕМ СЧАСТЬЯ, БЛАГОПОЛУЧИЯ И КРЕПКОГО ЗДОРОВЬЯ!

СПОРТ

Вперед, к победе

ВЕСНА И ЛЕТО — САМОЕ ПОДХОДЯЩЕЕ ВРЕМЯ ДЛЯ МАССОВЫХ ЗАНЯТИЙ СПОРТОМ. УЧИТЫВАЯ ЭТО, МОСКОВСКАЯ ФЕДЕРАЦИЯ ПРОФСОЮЗОВ (МФП) ПРОВОДИТ В ЭТО ВРЕМЯ ГОДА ОТБОРОЧНЫЕ ЭТАПЫ СПАРТАКИАДЫ ГОРОДА МОСКВЫ СРЕДИ ТРУДЯЩИХСЯ, ФИНАЛЬНЫЕ СТАРТЫ КОТОРОЙ СОСТОЯТСЯ В АВГУСТЕ. АКТИВНЫЙ УЧАСТНИК СПОРТИВНЫХ БАТАЛИЙ МОСМЕТРОСТРОЙ ПРЕДСТАВЛЕН НА СОРЕВНОВАНИЯХ МНОГОЧИСЛЕННЫМИ КОМАНДАМИ, СФОРМИРОВАННЫМИ В ЕГО ДОЧЕРНИХ ОРГАНИЗАЦИЯХ.

Спорт на Московском метрострое в почете. Метростроевцы не только всей душой болеют за любимые команды, но и активно занимаются физкультурой и спортом. А запевалой и организатором коллективных соревнований традиционно становится профсоюз работников Мосметростроя.

Как рассказал спортивный организатор Мосметростроя



Бег — король летней Спартакиады

Георгий Ильиных, «цель участия в Спартакиаде — не только укрепление здоровья и организация активного досуга метростроителей, но и развитие корпоративной культуры».

Первые отборочные этапы прошли на четырех площадках города. При этом каждый из спортсменов-любителей был вправе принять участие в соревнованиях по разным видам спорта.

Так, на спортивных сооружениях АО «Олимпийский центр имени братьев Знаменских» проходили соревнования по легкой атлетике, шахматам, дартсу и семейным стартам. На футбольном поле стадиона МГТУ им. Н.Э. Баумана соперничали футболисты.

В спортивном клубе «V2 Table Tennis Club» — любители настольного тенниса. А в бассейне Учебно-спортивного центра «Труд» МФП — пловцы.

Почти во всех дисциплинах команды Мосметростроя преодолели стартовый отбор и вышли в финал. Однако плавание — единственный вид спорта, где начальный этап он же и финальный, который сразу определял лучших из лучших. И Мосметрострою, как всегда, есть кем гордиться. Среди женщин на дистанции 50 метров почетное второе место завоевала Юлия Козлова из УСП. Команда, в которую, кроме Юлии, входили также Андрей Истомин из СМУ-8 и Сергей Лизак, работник Тоннель-2001, стала 6-й из более чем 30 сборных, представленных на этих соревнованиях. ■



Дартс — популярный вид спорта

Пострелять в удовольствие

В ПОПУЛЯРНОМ У МОСКВИЧЕЙ СТРЕЛКОВО-СПОРТИВНОМ КЛУБЕ «ДИНАМО» ПРОШЛО ЕЖЕГОДНОЕ ЛЕТНЕЕ ПЕРВЕНСТВО МОСМЕТРОСТРОЯ ПО ПУЛЕВОЙ СТРЕЛЬБЕ. ЛУЧШИЕ И САМЫЕ МЕТКИЕ СТРЕЛКИ ИЗ РАЗЛИЧНЫХ ПОДРАЗДЕЛЕНИЙ МОСМЕТРОСТРОЯ И ИНСТИТУТА МЕТРОГИПРОТРАНС ОПРЕДЕЛИЛИ СИЛЬНЕЙШИХ В ЛИЧНОМ И КОМАНДНЫХ ЗАЧЕТАХ.



Призеры и участники первенства

Согласитесь, кто из мальчишек, да и некоторых девчонок в детстве не мечтал пострелять из ружья настоящими патронами?! Однако мечта в ту пору была несбыточной. Для многих, впрочем, и во взрослые годы. Но только не для сотрудников Мосметростроя. У нас — всегда пожалуйста! Да еще бесплатно, за счет профсоюза

работников Мосметростроя, которые и организуют соревнования по стрельбе.

В заявочный список летнего первенства попало тридцать человек (26 мужчин и 6 женщин): из ММС Интернэшнл, СМУ-12, СМУ-24, ТО-6, УММ, ТСК, УСП, Тоннель-2001 и Управления Мосметростроя, а также трое участников из Метрогипротранса.

Стрельба велась из самой популярной в стране спортивно-охотничьей винтовки с нарезным стволом и диоптрическим прицелом СМ-2. Участники совершили пять пробных

выстрелов, на основании которых осуществлялась регулировка прицела. И следом — 10 зачетных, по результатам которых профессиональные судьи и определили лучших из лучших.

Победителями и призерами стали:

- в женском зачете: **Иванушкина Ольга** (ММС Интернэшнл) — первое место с 83 очками, **Стряпунина Галина** (УММ) — второе место с 78 очками и **Медведева Вера** (ТСК) — почетное третье место с 71 очком;
- в мужской стрельбе первое место досталось **Нечаеву Александру** (Метрогипротранс) с 92 очками, второе — **Артемьеву Александру**

(ММС Интернэшнл) с 90 очками, а третье **Соколову Валерию** (СМУ-24), с 86 очками;

- в командном первенстве золото у **Метрогипротранса** со 178 баллами, серебро у **ММС Интернэшнл** со 173 набранными очками и бронза у **УСП** со 167 очками.

Все получили грамоты и медали. А трем лучшим стрелкам в личном первенстве, результаты которого определялись исходя из количества набранных очков, профсоюз Мосметростроя оплатил занятие с тренером по стендовой стрельбе, включающее 50 выстрелов по взлетающим тарелочкам. ■

ЮБИЛЕИ

Так держать!

В ИЮНЕ 55-ЛЕТНИЙ ЮБИЛЕЙ ОТПРАЗДНОВАЛ АЛЕКСАНДР МИЛОВАНОВ, ЗА ПЛЕЧАМИ КОТОРОГО БОЛЕЕ 35 ЛЕТ РАБОТЫ В МОСМЕТРОСТРОЕ. АЛЕКСАНДР ВЛАДИМИРОВИЧ — УНИКАЛЬНЫЙ СПЕЦИАЛИСТ: ОН СТАЛ САМЫМ МОЛОДЫМ И ЕДИНСТВЕННЫМ ГЛАВНЫМ БУХГАЛТЕРОМ ЗА ВСЮ ИСТОРИЮ ПРЕДПРИЯТИЯ, ВСТУПИВ В ДОЛЖНОСТЬ В 20-ЛЕТНЕМ ВОЗРАСТЕ.



Трудовой путь Александра Милованова начался в 1991 году в качестве бухгалтера СМУ-9 Метростроя после окончания Московского техникума транспортного строительства и службы в армии.

Проявив себя как талантливый и ответственный сотрудник, меньше чем через год он занял пост главного бухгалтера. Параллельно получил высшее образование в Московском государственном университете

экономики, статистики и информатики по специальности «Финансы и кредит».

На протяжении десятилетий Александр Владимирович успешно руководил финансами в различных подразделениях Мосметростроя, а в 2022-м возглавил финансовую службу АО «КСУМ».

Коллеги ценят его за профессионализм, умение принимать самостоятельные решения и находить нестандартные выходы из сложных ситуаций. Его подход к управлению ресурсами — это всегда баланс эффективности и рациональности.

За преданность делу и многолетний труд Александр Милованов отмечен благодарностями и поощрениями, удостоен почетного знака «Ветеран Московского метростроя». ■

НАД НОМЕРОМ РАБОТАЛИ: Сергей Живаев, Евгений Калинин, Павел Калинин, Александр Попов (фото)

УЧРЕДИТЕЛЬ: Акционерное Общество «Московский Метрострой». ГЛАВНЫЙ РЕДАКТОР: Сергей Живаев

АДРЕС РЕДАКЦИИ И ИЗДАТЕЛЯ: 127051, г. Москва, Цветной бульвар, 17. ТЕЛЕФОН: +7(495) 276-77-77 (доб. 414) E-MAIL: pr@metrostroy.ru САЙТ: metrostroy.ru/press-center/newspaper

Газета зарегистрирована в Управлении Федеральной службы по надзору за соблюдением законодательства в сфере массовых коммуникаций и охране культурного наследия по Центральному федеральному округу. Свидетельство о регистрации ПИ № ФС1-01803 от 28.04.05. Номер подписан в печать 31.07.2026 г. Газета отпечатана в типографии АО «Красная Звезда»: 117342, Москва, Севастопольский проспект, 56/40с1. Заказ № 3388–2026. Тираж 1700 экз. Распространяется бесплатно

