

ИНТЕРВЬЮ

Председатель Теркома профсоюза Сергей Стешенко в рубрике «Интервью» рассказал о подписании нового коллективного договора на 2020-2022 годы – стр. 2

ДЕЛО ТЕХНИКИ

Компании Метротрансомплект исполнилось пятнадцать лет. Как встретила юбилей одна из уникальных организаций в Москве? – стр. 3

СПОРТ

Подводим спортивные итоги зимы. Наши лыжники, футболисты и волейболисты пополнили копилку Мосметростроя наградами и медалями – стр. 4

№ 3
(13654)

20 марта 2020 года

МЕТРОСТРОЕВЕЦ

ГАЗЕТА АКЦИОНЕРНОГО ОБЩЕСТВА «МОСКОВСКИЙ МЕТРОСТРОЙ»

Издается с 6 августа 1932 года

БАЛКОННЫЕ ГАЛЕРЕИ УКРАСЯТ «СОКОЛЬНИКИ»

Станция «Сокольники» (проектное название – «Стромынка») возводится на северо-восточном участке Большой кольцевой линии метро (БКЛ). Ее строительство развернулось на Сокольнической площади у главного входа в парк. Корреспондент «Метростроевца» заглянула на стройплощадку и узнала, что уже сделано СМУ-12.



Станционный зал «Сокольников» БКЛ. Идет сооружение лестничной галереи, балконов и колонн (1)
Подготовка арматурного каркаса на колонне станции (2)

ВЕРНЫМ КУРСОМ

СМУ-12 содержит стройплощадку в чистоте и порядке. Это залог дисциплины в бригадах, их бережного отношения к будущей станции метро. Под землей на глубине 30 метров они создают настоящий дворец, отсылающий нас к истории первых станций столичной подземки.

Архитектура «Сокольников» БКЛ напоминает пассажирам «Комсомольскую» Сокольнической линии с ее балконными галереями, расположенными над путями. В будущем их образ подчеркнут светодиодными светильниками.

В настоящее время заливаются основные конструкции платформы. Бетонирование ее основания фактически завершено, строители приступили к обустройству балконов.

– На платформенном участке использовали порядка трех с половиной тысяч кубометров бетона, – рассказывает зам. начальника участка №5 СМУ-12 Насир Мамедов. – Это около 40 процентов от запланированного объема.

У «Сокольников» БКЛ будет три выхода. Наземный павильон одного из них (вестибюль №2) гармонично впишут в липовую аллею, которую в будущем восстановят. Таким образом «Сокольники» станут второй после «ЦСКА» станцией БКЛ с входами, расположенными в парке.

Сейчас идет обустройство ограждающих конструкций под котлованы выходов. Уже проведена выемка грунта под вестибюль №1, примыкающий к Русаковской улице. Работы по выемке грунта под пешеходные переходы запланированы на май.

– Вестибюль №1 сооружают практически на дороге. На время работ необходимо перекрыть проезжую часть, – отмечает сложности реализации проекта Насир Мамедов. – Для этого требуется внести изменения в маршруты общественного транспорта и перекрыть городскую трассу. Скорее всего, к середине апреля получим разрешающие документы.

Через вестибюль №1 можно будет попасть на Сокольническую линию. Строительство перехода на действующую станцию также имеет свои сложности. Закры-

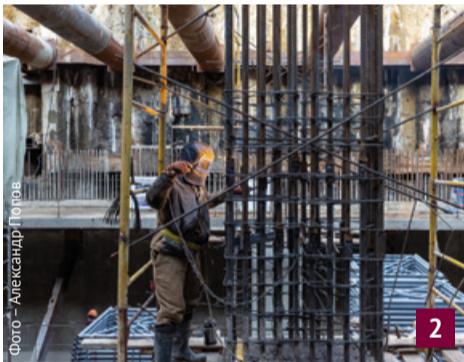
КСТАТИ

Продолжается сооружение тоннелей от «Сокольников» к круглому котловану на площадке №17. Правый, проходку которого ведет ТО-6 с помощью Herrenknecht S-770 с именем «София», практически готов. Из 1626 колец осталось пройти 24. Левый тоннель сооружают СМУ-1. ТПМК Herrenknecht S-755 «Татьяна» осталось пройти 260 колец из 1392. Подземные пути проходят под зоной влияния Российской железных дорог.

Сейчас идет обустройство ограждающих конструкций под котлованы выходов. Уже проведена выемка грунта под вестибюль №1, примыкающий к Русаковской улице. Работы по выемке грунта под пешеходные переходы запланированы на май.

– Вестибюль №1 сооружают практически на дороге. На время работ необходимо перекрыть проезжую часть, – отмечает сложности реализации проекта Насир Мамедов. – Для этого требуется внести изменения в маршруты общественного транспорта и перекрыть городскую трассу. Скорее всего, к середине апреля получим разрешающие документы.

Через вестибюль №1 можно будет попасть на Сокольническую линию. Строительство перехода на действующую станцию также имеет свои сложности. Закры-



ИНТЕРЕСНО

Станцию Большой кольцевой линии «Сокольники» сооружают в исторической части города. Именно здесь почти 90 лет назад первые метростроители дали начало красной линии городской подземки. Сегодня стоит задача построить современную станцию, которая стилистически впишется в облик одноименной станции Сокольнической линии.

НАЗВАНЫ ЛУЧШИЕ ИНЖЕНЕРЫ

ЭКСПЕРТЫ

Подведены итоги и определены победители в конкурсе «Инженер года Тоннельной ассоциации России – 2019». Торжественная церемония прошла 27 февраля в здании Управления Мосметростроя на Цветном бульваре.

Торжественную церемонию предваряло заседание экспертного совета. На круглом столе обсудили тему последних инновационных решений при строительстве Московского метрополитена. Речь шла о геотехническом мониторинге, цифровом методе решения задач различной сложности, устройстве монтажной щитовой камеры в круглом котловане без распорного крепления, а также о реконструкции двух тоннелей в российских регионах.

АО «Мосметрострой» представил заместитель генерального директора Михаил Беленький с докладом о модернизации Владивостокского тоннеля. Этот проект признан лучшим, а соответствующее решение было объявлено в конце

года Мировой тоннельной ассоциацией в Майами (США).

Среди лауреатов конкурса имени Власова на звание «Инженер года Тоннельной ассоциации России – 2019» в этом году три специалиста АО «Мосметрострой». Они стали лучшими в номинации «Инженер года в области строительства метрополитенов в Российской Федерации».

Среди них руководитель и специалисты отдела качества АО «Мосметрострой»: Артем Гаррас, Дмитрий Романов, Юрий Филатов. Лауреаты получили дипломы от Тоннельной ассоциации России.

Основная цель конкурса имени Власова – поощрение и популяризация инженерного труда специалистов научных, проектно-конструкторских и строительных организаций, занятых в области метро- и тоннелестроения.

В отборе участвовали специалисты организаций – членов Тоннельной ассоциации России, при этом учитывались их результаты работы за прошедший год.

Конкурс проводится с 2011 года. Он посвящен Сергею Власову – инженеру, стоявшему у истоков Тоннельной ассоциации России.

СМУ-25 – ЛУЧШИЕ В КВИЗЕ

СОЦИАЛЬНЫЙ КОМПАС

Игра КВИЗ «Интеллектуалы совета строительных организаций» прошла 13 февраля на территории Коворкинг-центра НКО в ЮВАО. Сразиться в эрудиции, логике и сообразительности решились 15 команд молодых специалистов строительной отрасли Москвы, а также сборная студентов Российского университета транспорта (МИИТ).

Московский метрострой на конкурс представили две команды: сборная, состоящая из актива Совета молодых специалистов организаций Мосметростроя, и команда из СМУ-25 Метростроя под названием «Геодезический картель».

По итогам игры третье место досталось команде «Каски сдернем» (МСУ-1), второе – «П-44» (Первый ДСК). Первыми стали ребята из «Геодезического картеля» (СМУ-25).

– На самом деле у нас был целый ряд преимуществ перед другими командами: во-первых, мы были настроены только на победу, во-вторых, наша команда является частью слаженного, сплоченного коллектива внутри одного отдела. Самым главным преимуществом нашей команды

считают целую систему веры в то, кем мы являемся, общие моральные ценности и единные цели, – поделился один из победителей команды «Геодезический картель» и начальник геодезического отдела СМУ-25 Наджаф Гашумов.

Поздравляем ребят с победой!



Команда СМУ-25, слева направо: Антон Васенков, Наджаф Гашумов, Магомедшариф Гусейнов, Павел Гуляев, Кирилл Лонин

ИЗНУТРИ

Самая короткая линия городской подземки – Каховская – закрыта уже в течение пяти месяцев. На станциях «Варшавская» и «Каховская» идут работы по реконструкции. Какие, рассказываем в этом выпуске «Метростроевца».

Станция «Каховская» закрылась раньше «Варшавской». Здесь уже проведены обследования конструкций, снята облицовка на платформенной части, убраны рельсы, идет возведение железобетонных конструкций.

Пол платформы больше напоминает вафельницу – квадратные ячейки «застелены» арматурой. Его готовят под бетонирование – основание должно быть крепким, чтобы выдержать десятки тысяч пассажиров ежедневно. Работы над монолитом идут круглосуточно. Организованы три смены, задействовано 60 человек.

– Бетонируем боковые стены платформенного участка «Каховской», выполнили уже 75 процентов от плана, – рассказал начальник участка ММС-Интернэшнл Александр Валах. – Весь бетон планируем уложить к середине апреля. Это касается и стен, и самой платформы.

Потрудиться над основанием «Каховской» необходимо тщательно – за прошедшие полвека станция, как признают строители, морально устарела.

– Но мы обязательно приведем ее в порядок: демонтируем ветхие конструкции, возведем новые, все сделаем качественно, по современным стандартам, – пообещал Александр Валах.

Параллельно идет демонтаж облицовки путевых стен. Только после проделанной

БЕТОНИРУЕМ ПЛАТФОРМУ «КАХОВСКОЙ»



На фото: Так выглядит платформа «Каховской» в настоящее время (1) Проходчики Алексей Кузин и Георгий Мельник работают на реконструируемой станции «Каховская» (2)

Чемов. – Механизированному комплексу предстоит пройти до площадки №16, к Чонгарскому бульвару. Эта ветка станет соединительной, ее прокладывают для интеграции Каховской линии с Большим кольцом метро.

Подготовкой котлована займется Строймехсервис. Их первой задачей станет сооружение ограждающих конструкций. Для этого настройплощадку завезена буровая установка. Сам монтаж щита намечен на середину лета. ТПМК предстоит пройти путь длиной 800 метров. ■



черновой работы УСР сможет приступить к отделке гранитом. Появится образ станции, который после реконструкции увидят пассажиры городской подземки в составе Большой кольцевой линии. При этом облик, созданный в конце 1960-х, сохранится.

– Цветовая гамма «Каховской» не изменится: на ней по-прежнему будут бордовые колонны, панно на путевых стенах напомнят историю революции. Все эти образы со временем потускнели, сделаем их чуть ярче, – отметил начальник участка. – Думаю, получится красавая станция.

ММС-Интернэшнл останется на «Каховской» до окончания реконструкции, контролируя работу всех подрядных организаций.

Соседняя с «Каховской» станция «Варшавская» только готовится к тому, что здесь будут развернуты масштабные работы. В настоящее время стройплощадка ограждена. К работам приступил Тоннель-2001. Главной помехой является обилие коммуникаций: кабель-десантку пришлось переложить, а еще большой сложностью стало отключение старой подстанции. Строители теперь ждут электричества с нового объекта. Поэтому и трудятся в полторы смены.

– После этого можно приступать к полноценной разработке котлована, устройству лотка и монтажу проходческого щита, – рассказал заместитель начальника участка Тоннель-2001 Антон



ИНТЕРВЬЮ

Сергей Григорьевич, что же такое коллективный договор и что он дает метростроевцам?

Коллективный договор – это правовой акт, регулирующий социально-трудовые отношения между работниками и работодателем. Он устанавливает условия оплаты, охраны, режимов труда и отдыха, развития кадрового потенциала, занятости, предоставления социальных гарантий, компенсаций и иные важные вопросы взаимодействия работодателя и работников. Договор подписывается на три года в целях создания условий для стабильной и эффективной деятельности организаций и предусматривает как права, так и обязанности сторон в социально-экономической сфере.

Кто осуществляет контроль за соблюдением колдоговора, прав его участников?

Самый главный контроль остается за трудовым коллективом. А специальная комиссия профсоюза, созданная в Территориальном комитете, представляет его интересы, уделяя внимание своевременности оплаты труда, обеспечению компенсационных выплат, проведению социальной работы. Комиссия анализирует и обобщает данные, поступающие из СМУ и первичных профсоюзных организаций, и доводит до сведения работодателя свое заключение по выполнению обязательств в компании.

Большое внимание при этом уделяется безопасности производства, созданию и поддержанию требуемых санитарно-бытовых условий, расследованиям несчастных случаев, случаев нарушений без-

ПОДПИСАН НОВЫЙ КОЛЛЕКТИВНЫЙ ДОГОВОР

Ежегодная конференция трудового коллектива Мосметростроя состоялась 20 февраля. Делегаты обсудили исполнение обязательств действующего коллективного договора и приняли новый. Председатель территориального комитета профсоюза работников Московского метростроя Сергей Стешенко в интервью нашему изданию рассказал, как соблюдаются права метростроевцев.

опасности труда, контролю за состоянием рабочих мест, мест обеспечения личной гигиены и приема пищи. Кроме того, в составе Теркома есть технический инспектор, который контролирует соблюдение работодателем правил охраны и безопасности труда.

Результаты работы комиссии дважды в год рассматриваются на заседании Президиума Теркома профсоюза и на Конференции трудового коллектива, подписывается Акт о выполнении сторонами принятых на себя обязательств, согласовываются меры по дальнейшему выполнению условий Колдоговора и через газету «Метростроевец», информационные стенды, председателей первичных профсоюзных организаций доводится до сведения работников.

Если у сотрудника есть жалобы, куда ему можно обратиться?

В период подготовки конференции и во время ее проведения – к избранным делегатам. В остальное время – в первичную профсоюзную организацию, к ее председателю, к уполномоченному по охране труда, в Терком профсоюза. За прошлый год мы зафиксировали 12 обращений, рассмотрели все. Для решения этих вопросов инициировали несколько встреч представителей трудовых коллективов и профсоюзного актива с генеральным директором АО «Мосметрострой» Сергеем Жуковым, его заместителями. Самые острые вопросы были связаны с задержкой выплаты заработной платы и обеспечением спецодеждой, средствами индивидуальной защиты.

Как итог, в соответствии с поданными заявками был составлен уточненный график, приобретены спецодежда и СИЗ, согласно действующему законодательству сотрудники получили причитающиеся им компенсации за несвоевременную выплату заработной платы.

Какие изменения внесены в новый коллективный договор на 2020-2022 годы?

Во-первых, вдвое возросли суммы социальных выплат сотрудникам – с 5 до 10 тысяч рублей, выплачиваемых непосредственно компанией. Терком профсоюза выплачивает еще большие суммы – до 20 тысяч рублей. Во-вторых, ветераны смо-

гут получать увеличенную материальную помощь. Можно в целом сказать, что кропотливая редакция со стороны Мосметростроя и Теркома профсоюза серьезно улучшила положения коллективного договора.

В составе самого Теркома профсоюза есть нехватка кадров?

Нам очень не хватает правового инспектора – юриста по трудовому праву. Его отсутствие можно назвать серьезным пробелом. Кроме того, нам явно не хватает креативного сотрудника, способного дать толчок новым подходам к культурно-массовой, информационной работе и коммуникационным отношениям.

За счет чего финансируется деятельность профсоюза?

Исключительно за счет взносов. Сумма отчислений с каждого работающего составляет 1% от заработной платы и 0,1% – от пенсии. При этом 65% от этой суммы остается в распоряжении первичных профсоюзных организаций, и это закреплено в Уставе. Остальное уходит на общеметростроевские мероприятия, культурно-массовую и спортивно-оздоровительную работу, финансирование детского оздоровительного лагеря и необходимые отчисления.

Получение и расходование средств Теркомом профсоюза строго контролируется как со стороны вышестоящих органов, так и налоговой инспекцией. Все затраты находятся под самым строгим контролем.

Какие блага дает членство в профсоюзе?

Начнем с того, что именно с помощью профсоюза на предприятии действует коллективный договор, обеспечивающий работнику дополнительные льготы и гарантии.

Профсоюз защищает трудовые права и отстаивает социально-экономические интересы работников, оказывает материальную помощь своим членам по широкому спектру – начиная от полученной травмы на производстве и заканчивая любым значимым семейным событием: от вступления в брак и рождения ребенка до юбилея и выхода на пенсию; от медицинского обследования и приобретения доро-

гостоящих лекарств до лечения; от выплат матпомощи многодетным родителям до приобретения детям учебников. Ставки материальной помощи выше, чем у работодателя, и они еще будут пересматриваться в сторону увеличения.

Профсоюз организовывает спортивные и культурно-массовые мероприятия. Это и отправка детей в летние оздоровительные лагеря, и новогодние кампании, и санаторно-курортное лечение. Так, например, в прошлом году мы отправили 146 человек отдыхать в санатории Сочи, Геленджика, Анапы, Крыма и Кавказских Минеральных Вод. Для членов профсоюза путевки были бесплатными. Доплачивать пришлось лишь тем, кто решил жить в номерах с дополнительными удобствами, отличающимися от стандартных, но и при этом доплата составляла не более 25% от стоимости. Всем остальным, не являющимися членами профсоюза, путевки пришлось оплачивать по полной стоимости.

И это только небольшие примеры нашей ежедневной работы. Так что сомневающимся есть для чего вступать в профсоюз. ■

СПРАВКА

Добровольное общественное объединение (профсоюз) Московского метростроя создано в 1931 году. Деятельность профсоюза многогранна, однако основным направлением неизменно остается защита социально-экономических интересов наемных работников через переговоры, социальный диалог и партнерство с работодателем.



ГЕРОИ И ПОДВИГИ

В КЕССОНЕ

Софья Киеня – один из лидеров стахановского движения Метростроя в 30-е годы прошлого века. Она стала живым примером самоотверженного труда и доказала, что женщины могут все, спустившись работать в кессон.

В Москву Софью, родившуюся в 1912 году в глухой белорусской деревеньке, приехала за старшим братом. Она выучила русский язык, училась в техникуме и вступила в комсомол. В 1933 году получила путевку на Метрострой, попала на сооружение перегона между «Комсомольской» и «Красными воротами».

Строительство велось Шахтой №23 в условиях сильных плавунов, использовали кессон. Женщин не пускали в таких условиях под землю, это было опасно для здоровья. Но девушка хотела работать наравне со всеми и добилась разрешения спуститься в кессон.

Газета «Ударник Метростроя» писала о первой девушке-кессонщице: «Соня 29 июня 1933 года натянула на себя жесткую брезентовую спецовку и, неуклюже перебирая ногами в высоких резиновых сапогах, впервые отправилась в зabor, многое ей показалось необычным и даже страшноватым. Под бровями ломило, а в ушах ощущалась пудовая тяжесть. Но она выдержала кессон».



Фото из архива редакции

В 1935 году Софья стала начальником смены Шахты №82. Работники под ее руководством включились в стахановское движение на сооружении перегона «Белорусская» – «Динамо». Бригада Киени установила рекорд в пять перегонных колец чугунной обделки в смену. Софья получила почетное звание «Мастер-начальник смены». В том же году девушке вручили орден Трудового Красного Знамени.

В военные годы Софья Киеня участвовала в строительстве важных оборонных объектов, руководила участком строи-

ОНИ СТАЛИ ЛЕГЕНДОЙ

Имена этих женщин известны каждому метростроевцу. Их трудовые биографии стали яркими страницами истории Московского метростроя. Они вдохновляют и восхищают своей силой, терпением и волей.

тельства «Павелецкой». В то время, когда мужчины ушли на фронт, работали в основном женщины. Станцию сдали в срок.

Пример трудовых подвигов девушки вдохновлял не только соотечественников. Ей писали слова восхищения женщины из-за границы. В ней гармонично сочетались твердый характер, упорство, требовательность в работе с женственностью, добротой и красотой как внешней, так и внутренней.

После войны здоровье Софьи Киени ухудшилось, но она продолжала работать в Управлении Метростроя еще долгие годы.

В ШАХТЕ

Все, кто лично знал Татьяну Федорову, рассказывают о ней как о потрясающей женщине с мужским характером и неизменной красотой. Неудивительно, ведь эта хрупкая москвичка, прошедшая большой трудовой путь, стала первой женщиной, возглавившей строительство метро.

Татьяна Викторовна родилась в 1915 году, окончила школу фабрично-заводского ученичества, работала на заводе «Каучук». Как и многие в то время, она по призыву комсомола пришла в 19 лет на Метрострой. Ее трудовой путь начался в проходческой бригаде на строительстве «Красносельской». Здесь же в 2006 году установлена мемориальная доска ее памяти, к которой ежегодно возлагают цветы наши ветераны.

Татьяна Викторовна была бригадиром бетонщиков, начальником участка. Во время войны окончила Московский институт инженеров транспорта. При ее участии возводились «Калужская» (сейчас «Октябрьская»), «Павелецкая», «Ново-восточная», «Киевская»-кольцевая. Ей поручали отстающие участки. Умение организовать работу помогало Татьяне, как ее называли рабочие, сдавать объекты в срок. В 1948 году она возглавила СМУ-3, а в 1961 году стала заместителем начальника Московского метростроя.

С молодости работала, не жалея себя и своего здоровья, была чеканщицей, спускалась в кессон. Метрострой стал для нее семьей, которой у нее не было в личной жизни. Будучи заместителем начальника, заботилась о профессиональном росте работников. Уделяла внимание строительству жилья для метростроевцев, обеспечивала их санаторным отдыхом. При ней возводились детские сады и расцвел детский лагерь «Юный метростроевец».

Не имея своих детей, Федорова заботилась о чужих. Взяла попечительство над сиротами из детского дома, став для них втор-



Фото из архива редакции

кой мамой. Одну из воспитанниц по имени Лидия Ким Татьяна Викторовна удочерила.

Татьяна Федорова стала прототипом героини фильма «Добровольцы» Юрия Егорова. Ее трудовые успехи отмечены на государственном уровне. Заслуженный строитель РСФСР в 1975 году получила Героя Социалистического Труда. До последних дней была с Метростроя, возглавляла Совет ветеранов.

В НЕБЕ

Знаменитая летчица-штурмовик Анна Егорова-Тимофеева смогла покорить небо, которое открыл ей Метрострой. Родилась она в 1916 году в Тверской области. На строительство станции «Красные ворота» совсем юной девочкой приехала по комсомольской путевке. Работала арматурщицей, параллельно окончила рабфак, планерную школу, занималась в аэроклубе в Малых Вяземах.

В 1938 году Анну направили в школу летчиков Осоавиахима, но ее не приняли в связи с арестом старшего брата, как родственнику «врага народа». Устроилась на льнокомбинат в Смоленске, где также занималась в аэроклубе. Окончила школу летчиков в Херсоне, работала инструктором в Калининском аэроклубе.

С началом войны Тимофееву-Егорову зачислили летчиком в 130-ю отдельную авиационную эскадрилью связи Южного фронта. Она возила на передовую приказы и кровь для раненых, оттуда возвращалась с письмами солдат, держала связь с попавшими в окружение. Сделала около ста вылетов на невооруженном самолете У-2. В 1942 году добилась перевода в штурмовую авиацию,

СПРАВКА

Кессон – конструкция для выемки грунта при большом водопритоке. При кессонном способе проходки используется нагнетание сжатого воздуха, который сдерживает воду и осушает забой. Способ используется только в крайних случаях из-за вредности для здоровья людей.

прошла путь от рядового летчика до штурмана полка. Участвовала в боях над Таманским полуостровом и Малой Землей, в освобождении Крыма, Украины и Польши.

Анна была единственной полку женской-пилотом. Со стрелком Дусей Назаркиной составила первый женский экипаж в штурмовой авиации. Их самолет подбил противник в 1944 году во время боев на Магнушевском плацдарме. Все знали, что после такого никто не выживал. Поэтому Тимофеевой-Егоровой по-



Фото из архива редакции

смерто дали Героя Советского Союза, а матери послали похоронку. Но Анна выжила. С ранениями и ожогами она попала в плен, где прошла несколько лагерей, в которых ей удалось сохранить полученные ранее награды. Освобождена в 1945 году нашими танкистами из лагеря «ЗЦ».

В послужном списке Анны Тимофеевой-Егоровой 277 боевых вылетов. После войны здоровье не позволило снова заняться летной работой. Она вернулась на Метрострой.

ИНТЕРЕСНО

Героини оставили свои мемуары, в которых можно окунуться в атмосферу строения первых лет.

- София Киеня «Пять перегонных колец в смену»
- Татьяна Федорова «Наверху Москва»
- Анна Тимофеева-Егорова «Я береза, как слышите меня?»

ДЕЛО ТЕХНИКИ

Практически все комплектующие для сооружения станций метро и перегонов поступают на строительные площадки со складов МТК. У компании большие территории, основные склады расположены в районе Метрогородка на Открытом шоссе.

– Можно сказать, что мы уникальная организация. Мы остались единственным складским комплексом в черте столицы со своим железнодорожным сообщением. Вагоны с продукцией приходят к нам со станции Черкизовская Московской железной дороги, – отметил генеральный директор компании Александр Астафьев.

На территории есть свой стрелочный пост, после него железная дорога расходится на пять путей общим метражом около двух километров. Для разгрузки имеются четыре козловых и один мостовой кран.

Грузы привозят со всех концов страны и СНГ. Их разгружают, сортируют, ведут учет, отправляют по запросу заказчикам. Среди них наш ТСК, который хранит на складах тюбинги различной конфигурации, рельсы, кабельную продукцию, арматуру, метизы, бентонит и даже питьевую воду. В общем все, что не отгружается настройплощадках с колес.

– У нас здесь девять гектаров. Есть открытия складские территории, на которых

МЕТРОТРАНСКОМПЛЕКТУ ИСПОЛНИЛОСЬ 15 ЛЕТ



Компания ООО «Метротрансомплект» (МТК) появилась 3 марта 2005 года как результат преобразования одного из старейших подразделений Мосметростроя – Мосметротрансомплекта. Свой юбилей коллектив МТК встретил в трудовых буднях. Рассказываем, чем живет компания сейчас.

располагаем крупные комплектующие, такие как рельсы, тюбинги, кабельная продукция. Имеются и закрытые склады: теплые и холодные. Все они обрамлены железнодорожными путями, – рассказал начальник участка Борис Овчаренко. Он работает в МТК с середины девяностых, отвечает за все производственные дела компании. Под его началом слесари, машинисты кранов, стропальщики, составители поездов, заведующие складом.

Вообще коллектив МТК в настоящее время насчитывает около семидесяти человек. Основной костяк – метростроевцы с большим стажем, пришедшие сюда еще

до реорганизации Мосметротрансомплекта, главного снабженческого подразделения Метростроя до 2005 года.

Позднее функции Мосметротрансомплекта для более эффективной работы разделили по направлениям деятельности: снабженческо-бытовую отдали ТСК, транспортные услуги – Трансному (самосвалный парк), доставку бетона и работу бетононасосов – Метротрансбетону. Складская деятельность и грузопереработка остались за МТК.

– МТК в наследство достались все пло-

щади Метроснаба, добавились и другие, в том числе детский лагерь «Юный метростроевец». Помимо грузопереработки второй основной задачей стало эффективное использование недвижимости Мосметростроя. Сюда относится сдача объектов в аренду и заполнение площадей приходящей по железной дороге и автотранспорту продукцией, – пояснил финансовый директор МТК Александр Милованов.

Кстати, за зaborами площадки на Открытом шоссе, активно ведется строительство новых жилых районов. Дома уже вплотную подошли к складам. Переезд МТК стал вопросом времени. Благо есть куда. У компании имеются в управлении еще несколько собственных территорий.

Но унывать сотрудникам МТК некогда. Работы хватает, объемы по всем направлениям большие. С 2005 года компания стablyно увеличивает прибыль.



Фото из архива редакции

ИТОГИ «ЛЫЖНИ СТРОИТЕЛЕЙ-2020»



1

СПОРТ

«Лыжня строителей-2020» прошла 15 февраля на ОУСЦ «Планерная». Участие в соревнованиях приняли 1500 человек из 40 строительных организаций строительной отрасли города Москвы.

На празднике присутствовали руководители строительных, профсоюзных организаций, председатели профсоюзных комитетов. Традиционно соревнования открыли красочный парад команд.

Женщин и мужчин поделили на подгруппы по возрасту – женщины 1975 г.р. и младше, женщины 1974 г.р. и старше; мужчины 1970 г.р. и младше, мужчины 1969 г.р. и старше. Дистанция для женщин составила 3000 метров. В младшей

группе лучший результат показала Ирина Алешкина (КСУМ), занявшая 13 место. В старшей группе – Зоя Васильева (ветеран СМУ-8), финишировавшая четвертой.

Мужчинам предстояло преодолеть 5000 метров. В младшей группе среди метростроевских спортсменов с лучшим результатом пришел Андрей Товкач (КСУМ) – 32 место. В старшей группе у Мосметростроя уже традиционно первое место, которое завоевывает постоянный участник Андрей Земцов (ветеран ТО-6). Мужчины могли попробовать свои силы на дистанции в 10 000 метров. Лучшим среди метростроевцев здесь стал Валерий Кахутин (ветеран СМУ-5) с двадцатым местом.

Завершила соревнования семейная эстафета, в ней приняли участие семьи Ильиных и Козловых. Все победители по-

лучили подарочные карты «Спортмастер», медали с эмблемами праздника и Почетные грамоты. Детей поощрили сладкими призами, играми и медалями с эмблемой «Лыжня строителей-2020».

Параллельно с лыжней прошли соревнования по мини-футболу на снегу. Наша команда заняла третье место.



15.02.2020. Метростроевцы на «Лыжне строителей-2020» (1) Победитель гонки на 5000 м Андрей Земцов с наградами (2)

БРОНЗА В ВОЛЕЙБОЛЕ

Сборная Мосметростроя по волейболу приняла участие в ежегодном турнире «День защитника Отечества». Соревнования прошли 15 февраля на площадке стадиона МИТХТ им. Ломоносова.

Поиграть в волейбол и выяснить, кто делает это лучше, собралось 12 корпоративных команд из крупнейших организаций города Москвы. Из них сформировались четыре группы.

По результатам жеребьевки метростроевцы попали в так называемую «группу смерти», все команды играли на высоте. В тяжелейшей борьбе наши волейболисты вышли на первое место в группе, одолев команды компаний «Информзащита» и «Азбука вкуса».

В плей-офф соперники оказались еще более профессиональными, и наши волейболисты уступили команде «МЦ АУВД». В борьбе за бронзу метростроевцы со счетом 2:1 по партиям обыграли компанию «Goods.ru». В итоге у нас почетное 3-е место.

Болельщики, пришедшие поддержать наших игроков в волейбол, также не скучали. Для них организатор турнира, компания «Честная Лига», устроила массу развлечений с интересными конкурсами и достойными призами.



ПРИГЛАШАЕМ В СЕКРЕТНЫЙ БУНКЕР

ИНТЕРВЬЮ

17 апреля, в 20:00 в лектории бункера МИД СССР «Ниже уровня земли» состоится лекция нашего фотокорреспондента Александра Попова о строительстве Кольцевой линии.

Тема выбрана неслучайно. В этом году первому пусковому участку от «Курской» до «Парка Культуры» исполнилось 70 лет. Строительство, начавшееся еще во времена Великой Отечественной войны, велось в тяжелых гидрогеологических условиях. Водоприток достигал иногда 2500 кубометров воды в час.

Александр Попов собрал уникальный материал о технологии проходки, использованной технике, новинках, кото-

рые применяли при строительстве этого участка. Вы увидите уникальные схемы, чертежи и технические документы, акты приемки в эксплуатацию. А также много красивых фотографий.

Лекция пройдет в одной из выработок бункера на глубине 42 метров. Это бывший строительный ствол №414-бис, через который Шахта №6 возвела соединительную ветку между станциями «Павелецкая» и «Новокузнецкая». Позднее выработки стали секретным бункером МИД СССР. Сейчас он рассекречен и служит музеем современной фортификации.

Адрес лектория: 2-й Новокузнецкий переулок, дом 14, строение 1. Вход платный. Лифт не работает, спуск по лестнице.



Внимание! В связи с распространением коронавируса дата может измениться.

над номером работали: Ольга Демьянова, Павел Кораблин, Нана Король.

ПОЗДРАВЛЯЕМ ЮБИЛЯРОВ МАРТА

50 лет

Баргузина А.А., электрослесарь-монтажник, СМУ-24
Имиликов А.И., слесарь, СМУ-1
Кондратов А.А., слесарь, ТО-6
Короухов В.А., слесарь, СМС
Меркулов С.А., проходчик, ТО-6
Мойсюк М.В., проходчик, СМУ-8
Путятин И.А., проходчик, СМУ-8
Умрихин А.С., монтажник, СМУ-1
Уразов А.Т., бетонщик, ТО-6
Шафоростов С.В., зам. начальника отдела, ММС Интернэшнл

55 лет

Вдовиченков А.Т., арматурщик, Тоннель-2001
Гаевский С.Э., ведущий инженер ПТО, УСР
Ефремов Ю.Н., маляр, СМС
Кайгородцев М.В., зам. генерального директора по безопасности, СМУ-6
Косых А.П., стволовой подземный, СМУ-6
Лазукин А.А., арматурщик, Тоннель-2001
Марков С.В., электромонтер, Тоннель-2001
Мусаев Я.Я., бетонщик, ТО-6
Некрасова Л.Н., лаборант, СМУ-6
Обухов А.Е., мастер, СМУ-25
Першин В.А., подсобный рабочий, Тоннель-2001
Пухайкин П.И., электромонтер, УММ
Сакалы П.Д., водитель, СМС
Сафонова Е.В., уборщица, СМС
Сеничкин А.И., машинист автокрана, СМС
Старухин А.С., слесарь, УСР
Цисар А.С., проходчик, СМУ-8
Цыпляев В.А., арматурщик, СМУ-6
Шариков И.Б., машинист автокрана, СМС
Швецов В.Ю., электрослесарь, СМУ-1
Шепелев П.Е., камнетес, УСР

60 лет

Батманов В.М., слесарь, СМУ-24
Буряков А.Ю., проходчик, СМС
Голотовин П.Н., бетонщик, СМС
Ерошенко В.М., старший бухгалтер, СМУ-8
Иванов Е.Н., инженер, СМС
Карлов Ю.Л., проходчик, Тоннель-2001
Козлов Ю.Н., контролер, СМУ-24
Комозоров А.В., водитель, СМС
Кондратьев Е.А., слесарь, ТО-6
Кривенков В.А., слесарь, ТО-6
Крылов В.И., ветеран ТО-6
Ложенко В.В., проходчик, СМУ-8
Лучинкин В.Н., начальник архитектурного отдела, Инжпроект
Любишин В.М., ведущий инженер, АО «Мосметрострой»
Маренков В.И., водитель, СМС
Пальчик С.А., дежурный по объекту, СМС
Патронова Н.А., администратор участка, КСУМ
Пахомов А.А., слесарь, УСР
Пашаев Н.С., электросварщик, СМУ-6
Пыжов А.В., электросварщик, СМУ-24
Сугак Ю.В., зам. главного инженера, ММС Интернэшнл
Фадеева Н.Б., экономист, СМУ-8

65 лет

Бабаев Н.Т., монтажник горного оборудования, СМУ-6
Бриксин В.В., ветеран ТО-6
Горн А.Ф., электросварщик, СМУ-6
Корнев А.Н., механик, СМУ-8
Мариева И.А., ветеран АО «Мосметрострой»
Петровос А.Т., электросварщик, УММ
Телегина Л.Г., ветеран КСУМ
Цаплев А.В., электромонтер участка, КСУМ
Шевченко А.И., машинист крана, УММ

70 лет

Ашуркова Л.Н., уборщик производственных помещений, СМУ-25
Дурглишвили Г.А., ветеран ТО-6
Зольнова Г.В., ветеран СМС
Кочетов С.А., ветеран ТО-6
Курусь Л.В., ветеран КСУМ
Пригоды А.К., мастер участка, СМУ-8
Шабалтас Б.А., слесарь, СМС

75 лет

Герасимчук С.М., ветеран АО «Мосметрострой»
Паршонок Л.К., ветеран ТО-6

Поздравляем юбиляров марта! Желаем счастья, благополучия и долгих лет жизни!