



ПОЛОВИНА ПУТИ ПРОЙДЕНА

ВЕРНЫМ КУРСОМ

На пересечении улиц Ново-Садовая и Полевая в Самаре состоялась выход тоннелепроходческого щита «Самара», завершилась проходка левого перегонного тоннеля на участке «Театральная» – «Алабинская».

На знаковое для метростроевцев событие собрались многочисленные гости: строители, представители СМИ, жители города.

– Мы присутствуем на историческом событии для Самары и Мосметростроя. Почетно, что наши компетенции востребованы в красивом российском городе на Волге. Нас связывает славная история. В годы войны особое подразделение Метростроя соорудило в Куйбышеве запасной флагманский командный пункт, который известен как Бункер Сталина, – сказал на церемонии генеральный директор «Мосинжпроект» Сергей Жуков, возглавлявший с 2013 по 2024 годы Московский Метрострой. – Сегодня мы снова вернулись в Самару. Перегоны метро строит одно из лучших метростроевских подразделений – Тоннельный отряд-6. Спасибо ребятам за самоотверженный упорный труд! Работаем дальше. 11-й станции метро в Самаре быть!

Команду приступить к завершению проходки по рации дал ветеран-метростроитель Александр Кузин, участник строительства всех станций Самарского метро, почетный работник отрасли.

Проходка левого перегонного тоннеля стартовала 6 мая 2024 года. Менее чем за восемь месяцев, ТПМК «Самара» прошел 1587 метров. Средняя скорость проходки составила порядка 300 метров/месяц при плановых показателях 250 метров. Тоннелепроходческий комплекс является суперсовременным и обладает бесспорной технологией проходки, поэтому на поверхности его работа абсолютно не ощущается. В скором времени специалисты ТО-6 приступят к сооружению правого перегонного тоннеля



Слева направо первый заместитель генерального директора Мосметростроя Михаил Арбузов, генеральный директор Мосинжпроекта Сергей Жуков, электрослесарь Иван Волчихин, генеральный директор Волгатрансстрой Вячеслав Сонин



Дружная команда Волгатрансстрой и Мосметростроя

ТПМК Херенкнехт S755 «Самара» построил 6 перегонных тоннелей в Москве: «Тропарево» – «Румянцево», «Саларьево» – «Румянцево», «Боровское шоссе» – «Солнцево», «Озерная» – «Мичуринский проспект», тоннели на северо-восточном участке Большой кольцевой линии. В общей сложности это 12,3 км подземных магистралей.

от «Алабинской» до «Театральной». Генподрядчиком выступает ГК «Волгатрансстрой», осуществляющая строительство станции «Театральная» и обустройство тоннелей.

Для продолжения проходки ведется подготовка и оформление необходимых документов. Это явилось результатом совместной работы участников строительства и органов власти, объединенных в штаб строительства во главе с председателем Правительства Самарской области Михаилом Смирновым. На федеральном уровне ежемесячно проводятся совещания по рассмотрению хода строительства метро под руководством первого заместителя министра строительства РФ Александра Ломакина.

Сегодня «Театральная» находится в высокой степени готовности. Конструкция станции готов более чем на 90%. Ведутся отделочные работы и монтируется высокотехнологичное оборудование.

Строительство метро – важнейший социально-значимый и масштабный проект для города. Как известно, Куйбышевское метро начали строить в сентябре 1980 года в центре города. Пробный тоннель соорудили между станциями «Проспект Ленина» (ныне «Российская») и «Октябрьская» («Алабинская»). Однако стройку законсервировали. Решено было начать строительство с Юнгородка, где находились крупные промышленные



Проходка заняла менее восьми месяцев

предприятия города. 25 декабря 1987 года первый пусковой участок со станциями «Юнгородок», «Кировская», «Безымянка» и «Победа» торжественно открылся.

Строительство станции «Театральная» ведется на средства инфраструктурного бюджетного кредита и Самарского бюджета. Завершение первой линии самарского метрополитена и пуск участка позволит жителям отдаленных районов Самары за 20 минут добраться в центральную часть города со всеми ее достопримечательностями (набережная, театры, культурно-досуговые, спортивные, образовательные учреждения), сократить интервал движения поездов с 10 минут до 3,5, и придать мощный импульс для комплексного развития отдаленных территорий.

Фото: Игорь Горшков

НОВОСТИ



Слева направо: председатель правления ТАР Константин Матвеев, заместитель главного инженера ММС Интернэшнл Андрей Кузьмин, заместитель генерального директора Мосметростроя Михаил Беленький и начальник проектно-конструкторской группы ММС Интернэшнл Марина Чумаченко

ПОБЕДА В КОНКУРСЕ ТОННЕЛЬНОЙ АССОЦИАЦИИ РОССИИ

Проект строительства двух железнодорожных тоннелей на участке Шкотово – Смоляниново Дальневосточной железной дороги стал победителем конкурса Тоннельной ассоциации России «На лучшее применение передовых технологий при строительстве тоннелей и подземных сооружений».

Объект сооружает дочерняя компания Мосметростроя – «ММС Интернэшнл», которая признана победителем в номинации «Технологии при проходке тоннелей и строительстве подземных сооружений закрытым способом».

Награждение победителей прошло 26 ноября в Санкт-Петербурге на ежегодной научно-технической конференции «Освоение подземного пространства мегаполисов и транспортные тоннели 2024» в рамках программы международного форума-выставки «Российский промышленник».

В работе отраслевой конференции принял участие генеральный директор АО «Мосинжпроект» Сергей Жуков.

«ФИЗТЕХ» И «КАШИРСКАЯ»

СМУ-12, УСР, СМУ-1 и СМУ-24 заканчивают строительство северного вестибюля станции «Физтех» Люблинско-Дмитровской линии. Кассовый зал украсили художественным панно, пол и стены пассажирской зоны облицевали камнем. Благоустраивается прилегающая территория.

В высокой степени готовности – восточный вестибюль станции «Каширская» БКЛ, где трудятся бригады УСР, Тоннель-2001 и СМУ-24. Завершена отделка пассажирской зоны, ведется пусконаладка инженерных сетей, приводится в порядок территория.

«ЭЛЕКТРОЗАВОДСКАЯ» И «АВИАМОТОРНАЯ»

Завершена обкатка эскалаторов на пересадке между станциями «Электровзаводская» Арбатско-Покровской линии и БКЛ. Среди участников строительства – ТО-6, СМУ-1, УСР, СМУ-24 и Тоннель-2001. Близится к завершению строительство пересадочного узла между станциями «Авиамоторная» Большой кольцевой и Калининской линий. Субподрядчики: СМУ-1, УСР, СМУ-24 и Тоннель-2001.

БЛАГОДАРНОСТЬ САМАРСКОЙ ДУМЫ

За добросовестный труд и большой вклад в развитие Самарского метростроения Благодарностью Самарской губернской Думы награждены работники ТО-6 Метростроя:

- Александр Бобрышев, электросварщик
- Иван Волчихин, электрослесарь дежурный и по ремонту оборудования
- Алена Григорьева, участковый маркшейдер
- Вячеслав Добренков, стропальщик

- Сергей Жеребенко, заместитель главного инженера
- Сергей Коваленко, проходчик
- Игорь Кравчук, начальник участка
- Николай Мальков, проходчик
- Александр Мединцев, заместитель главного инженера
- Павел Мирошников, проходчик

- Владимир Поляков, электрослесарь дежурный и по ремонту оборудования
- Виктор Самара, главный инженер
- Алексей Сидельцев, проходчик
- Юрий Слуцкий, механик участка
- Виталий Федоренко, начальник участка
- Иван Черненко, проходчик

НА ЗАРОЖДАЮЩЕЙСЯ СТАНЦИИ

Графитовая линия метрополитена проляжет на северо-запад Москвы. Она протянется от делового центра «Москва-Сити» до микрорайона Рублево-Архангельское за МКАД. Московскому Метрострою поручено возведение станции «Липовая Роща», которая станет конечной на первом этапе строительства.



Стройплощадка расположена на территории Московской области вдоль МКАД

ИЗНУТРИ

Всего на первом этапе планируется запустить шесть станций: «Звенигородская», «Народное Ополчение», «Бульвар Генерала Карбышева», «Серебряный бор», «Строгино» и «Липовая роща». Так как «Липовая роща» какое-то время будет конечной, за станцией предусмотрено путевое развитие для оборота и отстоя составов поездов. На втором этапе соорудят станции «Рублево-Архангельское» и «Ильинская».

К работам на «Липовой роще» приступили в августе этого года. Планировку территории, срезку грунта, устройство насыпи и выравнивание площадки начали 13 сентября.

— Сейчас занимаемся реализацией проекта плана земляных масс: устройством ограждающих конструкций и разработкой грунта в котловане. Также начали устройство пионерной траншеи под стену в грунте, которая достигнет глубины 38 метров, — рассказывает заместитель главного инженера СМУ-12 Сергей Тороцин.



Андрей Щербаков, заместитель главного маркшейдера СМУ-12 и Александр Роценко, рабочий маркшейдер СМУ-12

Глубина самой станции составит 26 метров. Она будет строиться открытым способом, длиной 240 метров, а в монтажной камере, которая останется после проходки десятиметрового щита до станции «Строгино» сделают вестибюль и кассовый зал.

— Используются три грейферных установки Liebherr 855 и 845, трехстопный кран, стотонный кран на гусеничном ходу, специфика работы которого позволяет перемещать длинные 38-метровые каркасы, ступень для изготовления каркаса и два погрузчика для вывоза разработанного грунта, — поясняет заместитель главного инженера Строймехсервиса Вячеслав Деханов.

Пока с одной стороны стройплощадки производят работы по устройству



Александр Паламарчук, горный мастер, Строймехсервис и Сергей Яровой, заместитель начальника участка, Строймехсервис

стены в грунте в МЩК (из 102 заходок на данный момент сделано 42 и 4 заходки пригруза), на другой, идет подготовка к сооружению демонтажных камер, которые следующим летом встретят два шестиметровых ТПМК, идущих под заповедной территорией от «Рублево-Архангельского».

Стройплощадка расположилась на территории Московской области вдоль МКАД рядом с 63–64-м километром трассы между Новорижским шоссе и территорией жилой и общественной застройки «Спутник». Ее протяженность 700 метров. Сейчас на ней трудятся около 170 человек. Совсем скоро для них возведут большой душкомбинат и удобный штаб строительства, ведь трудиться на этом участке им еще около трех лет.

«ВИРА», «МАЙНА» И ВЗГЛЯД С ВЫСОТЫ



При строительстве метро активные работы ведут не только на земле и под землей, но и практически с неба. При создании станций и тоннелей на площадке устанавливают большой подъемный кран, чтобы опускать тяжелую технику, инструменты и детали в котлован. Кроме того, такая машина поднимает на поверхность грунт и породу, рассказывает машинист башенного крана Тоннельного отряда-6 Метростроя, ветеран труда Надежда Романова. Профессии она посвятила почти 40 лет, а еще в ее честь был назван один из тоннелепроходческих комплексов столицы.

КРУПНЫМ ПЛАНOM

— Традиция называть ТПМК женскими именами сложилась давно и связана с покровительницей горняков и шахтеров — святой Варварой. Поэтому московское метро строят «Роза», «Лилия», «Марина» и другие «девушки». Узнать, что такой комплекс назван и моим именем, —

большая честь, и я была очень этому рада. Ведь строительство метро — неотъемлемая часть моей жизни.

В профессию я пришла в 1988 году. Начинала в Мосметрострое маляром-штукатуром, а затем узнала, что набирают машинистов подъемного крана, и решила попробовать. Обучение продлилось три месяца, и мы приступили к работе.

Я сразу поняла, что сделала правильный выбор. Мне нравилось наблюдать за процессом с высоты и вносить частичку своего труда в большую и серьезную работу.

Тогда мы строили станцию «Петровско-Разумовская» Серпуховско-Тимирязевской линии метро. Она стала первой в моей карьере. А потом были «Строгино» Арбатско-Покровской линии, «Селигерская», «Окружная», «Физтех» Люблинско-Дмитровской и «Электrozаводская» Большой кольцевой линии. Я управляла краном из кабины, поднимала и опускала грузы, контролируя при этом точную зону их остановок.

В этом моя работа заключается и сегодня. На стреле крана установлен механизм — каретка, а на ней на тросах закреплен тяжелый крюк — гак, на котором находятся стропы, ими цепляют груз. Стрелу можно крутить, а каретку — двигать, перемещая предметы. Под землю при помощи крана опускаем металлические трубы, рельсы, шпалы, тубинги, также цемент, песок и прочие материалы для отделки станции.

Всеми процессами я управляю из кабины при помощи двух небольших джойстиков. Обзор у меня чуть больше 200 градусов: я вижу все, что необходимо. Однако с земли мои действия координирует отдельный специалист — стропальщик. Он говорит, куда нужно повернуть или переместить груз. Для этого есть специальные обозначения: например, «вира» значит вверх, «майна» — вниз. Главное — внимательно слушать стропальщика и быть абсолютно спокойным. Без этого качества управлять подъемным краном невозможно. Ведь малейшее напряжение может нарушить концентрацию: тросы пошатнутся — и груз поведет, что опасно.



Надежда Романова

Еще один интересный момент: кабина подъемного крана находится высоко над землей, поэтому попасть в нее я могу, только поднявшись по лестнице, которая находится внутри его опоры. А это несколько десятков метров вверх. Так, при строительстве «Окружной» моя кабина находилась чуть выше пятиэтажного дома. Вид открывался потрясающий, а так как смена у крановщика может быть как днем, так и ночью, я наблюдала самые красивые рассветы и закаты в столице. И мне кажется, благодаря этим впечатлениям «Окружная» стала моей любимой станцией метро.

Я каждый раз чувствую что-то особенное, когда вижу результат своей работы. Будто не просто метро строишь, а создаешь историю для следующих поколений. Именно за это я и люблю свою профессию.

Фото: М. Денисова / mos.ru

ПО СУВОРОВСКИМ ЗАВЕТАМ



ГЕРОИ И ПОДВИГИ

Мобилизованный военнoслужаший Алексей Аношкин, работник Управления механизации Мосметростроя, спас раненого товарища, закрыв его своим телом во время минометного обстрела. За это он был отмечен высокой государственной наградой — медалью «За отвагу».

Перед частичной мобилизацией старший сержант Аношкин управлял крупной строительной техникой, с помощью которой сооружают тоннели метро. Мужчина должен был улететь в командировку во Владивосток, чтобы строить железнодорожный участок на ответвлении

БАМа, но судьба распорядилась иначе. После вручения повестки работник Московского Метростроя отправился в военкомат. И в итоге был направлен в 13-й гвардейский танковый полк на должность командира мотострелкового отделения.

При выполнении одной из задач военнoслужашему с позывным «Кот» было поручено провести разведку боем и выявить позицию пулеметчика, который не давал нашим войскам возможности пройти дальше. Сымитировав наступление, мотострелки заставили противника открыть огонь, тем самым раскрыли нахождение огневой точки ВСУ. Решив задачу, воины-гвардейцы стали отходить под шквальным огнем. В это время полетели беспилотники противника и навели минометы. Начался обстрел.

Командир отделения шел замыкающим и обнаружил раненого подчиненного, который лежал на земле.

Под непрекращающимся обстрелом неприятели старший сержант сумел оказать ему первую медицинскую помощь, а затем закрыть своим телом от разорвавшейся в нескольких метрах мины.

После этого «Кот» успел доложить по радиостанции о произошедшем, увидел спешащих на помощь товарищей и потерял сознание. Очнулся уже в эвакуационной БМП. Далее — операция в Белгороде по извлечению множества осколков, перелет военным бортом в Калининград, еще одно хирургическое вмешательство и реабилитация.

«Сам погибай, а товарища выручай» — этот суворовский завет от поколения к поколению неизменно находит отклик в сердцах наших воинов, являющих примеры самопожертвования и отваги на поле боя.

Подробнее — в статье корреспондента газеты «Красная звезда» Павла Рылькова от 11.10.2024 г.

ГЛАВНАЯ ЧЕРТА ЕГО ХАРАКТЕРА – ТВЕРДОСТЬ ВО ВСЕМ

Мы продолжаем серию интервью с потомками выдающихся метростроевцев, директоров Мосметростроя. Воспоминаниями о своем отце Петре Александровиче Васюкове делится его дочь Марина Дахно.



Марина Дахно

МАШИНА ВРЕМЕНИ

– Марина Петровна, ваш отец входит в плеяду легендарных начальников Мосметростроя. Расскажите, пожалуйста, о нем, из какой он семьи?

– Папины родители были настоящими трудоголиками. Отец, Александр Павлович Васюков, был дорожным инженером, строил дороги в Крыму. Так что инженерная жилка у отца от бабушки. На трассе на Ялту есть построенная бабушкой беседка. К сожалению, он рано умер – от язвы желудка; мама, Наталья Викторовна, работала врачом санэпидемстанции. Когда она заболела туберкулезом, семья из Киева переехала в Крым. Папе было три года: он родился 4 ноября 1930 года. Так что его детство прошло в Крыму, там семья пережила немецкую оккупацию. Окончив школу, папа поехал в Днепрпетровск и поступил в Днепрпетровский институт инженеров железнодорожного транспорта, который окончил в 1952 году.

Этот год стал для него судьбоносным. Летом он поехал к маме и бабушке в Крым, Алупку и случайно встретил девушку Зою Николаевну Семину – любовь всей его жизни и мою маму. Она приехала в Крым на каникулы. Это была любовь с первого взгляда, и папа приехал в Москву уже к жене. О чем ни разу не пожалел. Папу покорили ее характер и красота, маму – его мужественность и сила. С ним она была как за каменной стеной, он ей был опорой и поддержкой на всю жизнь. Они прожили хорошую длинную супружескую жизнь.

– Как молодой специалист оказался в Метрострое?

– В те годы это было в порядке вещей: метро в Москве строилось полным ходом, специалистов не хватало, поэтому многие выпускники профильных институтов направлялись в Метрострой. Отец рассказывал, что после защиты диплома

его направили в институт Метрогипротранс, а он хотел строить. В приемной директора разговорился с каким-то парнем. Тот окончил институт по той же специальности, и его направили на Метрострой, в кессон. А врачи запретили работать в подземных условиях. Тогда отец предложил ему свое место в институте, в отделе организации работ, а сам пошел на Метрострой в шахту.

Место в кессоне оказалось занято, и отца направили на «Киевскую», на строительство № 12, где шла проходка крупного эскалаторного хода.

Я маленькая была, но до сих пор помню, как у папы носом шла кровь, когда он приходил с работы. Мама с пониманием относилась к тяжелой работе отца и во всем его поддерживала.

Начальником папа был жестким, но и себя не жалел. Гордился работой



Семья Васюковых

предшественников, много рассказывал об архитектуре метро, контактах с архитекторами, скульпторами, художниками. Не раз говорил о том, что каждая станция – это произведение искусства, рассказывал о различных аспектах строительства, месторождениях, где добывали мрамор и гранит, а их везли из разных регионов Советского Союза, включая Грузию и Украину.

Он не был коренным москвичом, но проникся духом столицы, полюбил город всей душой, стал его патриотом. Любил свою работу и мечтал о расширении сети метрополитена, чтобы люди могли быстрее добираться до разных районов города. Говорил о том, что по сравнению с другими

московское метро технически самое оснащенное и у него самая высокая эксплуатационная скорость: в то время оно перевозило до 7 миллионов человек в день.

Главными принципами строительства метро считал расстояние между станциями: оно, как он говорил, должно быть не менее полутора километров. Иначе эксплуатационная скорость поездов не будет соответствовать технической необходимости. Историческая часть столицы должна быть сохранена, хотя это и требует дополнительных исследований – геологических, гидрологических, исторической застройки города. Увеличиваются затраты средств, трудоемкость, материалоемкость, техническое обеспечение значительно возрастает, но оно того стоит.

Чтобы создать такой метрополитен, говорил он, нужна солидная проектная и изыскательская база. И она была – Всесоюзный институт Метрогипротранс. В 30-х годах это был технический отдел Управления Метростроя, который со временем превратился в Метропроект и, наконец, в головной институт всех

отечественных метростроев и подобных институтов. Отец гордился тем, что Метрогипротранс консультировал метростроителей Чехословакии, Болгарии, Венгрии, Польши, помогал специалистам ряда капиталистических стран.

Папа ощущал свою причастность к КПСС и чувствовал поддержку партии. Был окружен командой единомышленников, соратников, которые его поддерживали, а он верил в них.

– Что поражало в отце больше всего?

– Его отношение к работе. Самоотверженность. Кроме метростроевских задач, огромную долю времени папа отдавал политической и общественной деятельности. Был делегатом съезда ЦК КПСС,

выступал на партийных пленумах, состоял в партийной ячейке Метростроя. Как депутат, принимал население, вникал в проблемы людей и старался им помочь.

Увлекался творческой работой: у него много авторских свидетельств.

Главная черта его характера – твердость во всем, физически он тоже был нестигаемым. Основное для него было довести дело до конца и вовремя.

Поражало, с каким уважением отец относился к женщинам-метростроевкам 1930-40 годов. Когда он пришел на Метрострой, застал еще женские проходческие бригады с отбойными молотками. В 1941-м они заменили мужчин, ушедших на фронт.

– Значение метрополитена в годы войны трудно переоценить.

– Да, его бесперебойная работа являлась своеобразной пропагандой нашей силы, веры в победу. Тысячи людей – женщины, дети укрывались на станциях во время бомбежек. В помещениях метро располагались важнейшие государственные учреждения. Историческое решение – оборонять столицу до последнего, отстоять Москву, отбросить врага – было принято под землей, в метрополитене.

– Его любимое занятие?

– Строительство! Даже в отпуске в Крыму, а там у бабушки был домик, все время что-то делал, пилил, строил, улучшал. Когда появился свой участок – маленький, заболоченный – сам построил там домик. Родители любили ездить на дачу, путешествовать, узнавать что-то новое. Их брак можно назвать идеальным: папа – добытчик, мама больше занималась домом. Смотрел на нее и говорил: «Какая же ты красивая!». Когда возникали разногласия, мама уступала и закрывала тему, а потом делала по-своему.

Когда у отца появлялось свободное время, он много читал – о войне, историческую литературу, следил за политической ситуацией в мире.

– Как он влиял на вас?

– Мне всегда хотелось привлечь его внимание, быть очень хорошей. Училась на пятерки, чтобы он меня похвалил.

Воспитывал строго, прививал принципы, с которыми не страшно оказаться в любой ситуации. Когда я оказываюсь на жизненном перепутье, всегда задаю себе вопрос: а как бы поступил папа в этом случае?

Младший брат – Алексей Петрович Васюков – окончил МИИТ, работал на Метрострое, сейчас на пенсии.

Папа всегда в нашем сердце. Как он нас воспитывал своим примером, как общался, как читал нам в детстве, разговаривал за столом, давал всему оценку. Он был веселым и строгим. С ним было хорошо и надежно.

ХРАНИТЕЛЬ ЦЕННОСТЕЙ И ТРАДИЦИЙ



ДЕЛО ЖИЗНИ

Имя Павла Калинина широко известно в Мосметрострое. И не только потому, что практически весь его трудовой путь длиной в 43 года проходил и проходит в публичной, общественной сфере деятельности. Прежде всего он – истинный патриот Метростроя, внесший большой вклад в сохранение истории компании, и никогда не забывавший, что историю делают люди.

Павел Юрьевич родился в семье участника Великой Отечественной войны, сына полка, талантливого художника и писателя и многое взял от отца.

Калинин пришел в Мосметрострой сложившимся человеком, отслужившим в армии, поработав в шахте и в средней школе. Начинать бетонщиком, слесарем и в дальнейшем – художником-оформителем в СМУ-12. Сразу начал сотрудничать с газетой «Метростроевец», в 1984-м был избран членом общественной редакции.

В 1985 г. Калинина избрали секретарем партбюро СМУ-12, а в конце 1980-х – заместителем секретаря парткома Мосметростроя. Уже тогда многие увидели, что перед ними не просто функционер, а искренний и ответственный работник, принципиальный, но в то же время открытый к дискуссиям, отзывчивый и внимательный к людям. В последние «горбачевские» годы партийный комитет активно поддерживал Ю. А. Кошелева в его стремлении не допустить развала Мосметростроя на волне центробежных тенденций.

После окончания историко-архивного института (ныне – РГГУ) он профессионально изучал историю и политологию, и даже сдал экзамены в аспирантуру. Но Метрострой не отпускал его.

В декабре 1991-го Калинин по приглашению начальника КСУМа Николая

Алексеевича Агапова становится его заместителем по общежитиям. Тогда было 22 общежития, в них – 16,5 тыс. жильцов и 400 сотрудников. В ведение Калинина входили: решение жилищных вопросов, размещение иногородних и иностранных работников подрядных организаций, эксплуатация жилых помещений.

С этого времени его имя обретает новое звучание: умение работать с людьми, чувствовать их проблемы как свои, стремиться к справедливости и находить оптимальные решения – все эти качества снискали Павлу Калинину непререкаемое уважение. На протяжении многих лет доскональное знание дела, опыт и стремление сделать больше, чем от него ожидают, достойно характеризуют почетного работника ЖКХ города Москвы, почетного работника Мосметростроя.

Сегодня Павел Калинин известен также как заместитель председателя Совета ветеранов войны и труда, внештатный директор музея Мосметростроя, много сделавший для сохранности и пополнения его фондов.

Став в 2016 году инициатором и одним из организаторов большой выставки «85 лет уникального опыта», приуроченной к юбилею Мосметростроя, Павел Юрьевич практически заново после 20-летнего забвения показал ценность сохраненных музейных



Павел Калинин и Борис Пригода проводят экскурсию для школьников

экспонатов и документов. И в последующие годы он активно участвует в создании различных экспозиций и выставок, посвященных славной истории Мосметростроя. Благодаря Калинину, в частности, удалось сохранить картины художников метростроевцев 1930–1950-х годов, которые можно увидеть в отреставрированном виде в музее на Цветном бульваре, 17.

В ноябре Павлу Калинину исполнилось 65 лет.

Редакция газеты «Метростроевец» поздравляет Павла Юрьевича со знаменательным юбилеем! Желаем долголетия, душевной гармонии, крепкого здоровья. Пусть Ваши профессионализм и созидательная энергия еще долгие годы приносят пользу нашему коллективу, а накопленные знания и опыт передаются молодым. Пусть оптимизм и жизнелюбие не покидают Вас! Счастья и добра!

ПОЗДРАВЛЯЕМ ЮБИЛЯРОВ НОЯБРЯ!

80 ЛЕТ

Куликов Владимир Васильевич,
ветеран ТО-6

75 ЛЕТ

Бакалейник Яков Аронович,
ветеран ММТК
Рибачук Людмила Ивановна,
ветеран ТО-6
Кускова Людмила Васильевна,
ветеран Управления Мосметростроя

70 ЛЕТ

Медведев Александр Александрович,
заместитель директора, СМУ-8
Хомченко Валерий Александрович,
начальник отдела, Мосметрострой
Калашьян Владимир Вагинакович,
электрослесарь, ТО-6
Щеглов Михаил Филиппович,
ветеран ТО-6

Калинкин Виктор Николаевич,
ветеран ТО-6
Лавренов Дмитрий Сергеевич,
мастер участка, СМУ-24

65 ЛЕТ

Калинин Павел Юрьевич,
руководитель по жилищным
вопросам, КСУМ
Богущ Таисия Александровна,
ветеран КСУМ
Безгубова Надежда Ивановна,
ветеран КСУМ
Петин Александр Георгиевич,
машинист, УММ
Текотин Михаил Иванович,
водитель, Тоннель-2001
Лупан Елена Петровна, техник, СМУ-6
Якушев Александр Иванович,
проходчик, СМУ-6

Маскальчук Сергей Владимирович,
электрогазосварщик,
Строймехсервис

60 ЛЕТ

Гушин Александр Григорьевич,
камнетес, УСР
Танан Дмитрий Валентинович,
главный энергетик, СМУ-8
Дубровский Станислав
Александрович,
подсобный рабочий, Тоннель-2001
Желтовский Вячеслав Александрович,
электросварщик, ТО-6
Архипов Александр Иванович,
проходчик, СМУ-6
Губеня Степан Стахович,
электрослесарь-монтажник, СМУ-24
Волков Олег Юрьевич,
горный мастер, Строймехсервис
Горюнов Дмитрий Борисович,
горный мастер, Строймехсервис

55 ЛЕТ

Лосев Константин Борисович,
бетонщик, СМУ-8
Мартынова Алла Сергеевна,
рабочий производственных бань,
ТО-6
Артамонова Елена Викторовна,
маркшейдер, СМУ-6
Дорофеев Сергей Владимирович,
электрогазосварщик, Строймехсервис
Подлесский Сергей Владимирович,
проходчик, Строймехсервис
Егоров Павел Вячеславович,
водитель, Строймехсервис
Федулов Павел Николаевич,
токарь, Строймехсервис
Мишин Валерий Николаевич,
механик, ММС Интернэшнл
Самадов Давлатходжа
Амирходжаевич,
электросварщик, ММС Интернэшнл

50 ЛЕТ

Карасева Марина Владимировна,
бухгалтер, УСР
Нерсиян Андраник Левушович,
слесарь, УСР
Ахмадышин Владислав Расыхович,
проходчик, СМУ-8
Паршков Сергей Александрович,
проходчик, СМУ-8
Скворцова Наталья Николаевна,
уборщик, СМУ-8
Ширин Андрей Валентинович,
ведущий специалист, СМУ-8
Никитин Александр Александрович,
проходчик, СМУ-6
Попова Эльмира Насруллоевна,
ведущий инженер, СМУ-6
Кулыгин Федор Алексеевич,
монтажник, СМУ-6
Соколов Валерий Евгеньевич,
электросварщик, СМУ-24

ПОД ЭГИДОЙ МОСМЕТРОСТРОЯ И ЮНЕСКО

ЮБИЛЕИ



В 2002 году на базе детских дошкольных учреждений Мосметростроя – одних из лучших в Москве – была создана автономная некоммерческая организация «МИР ДЕТСТВА». Таким образом получила дальнейшее развитие уникальная система дошкольного образования под эгидой нашей компании. Сегодня это одна из лучших в мире профильных организаций, о чем свидетельствуют высокие, в том числе международные, звания и награды. И в этом несомненная заслуга директора общества Ларисы Шевченко, которая в октябре отметила свой юбилей.

Лариса Шевченко родилась в столице Бурятии городе Улан-Удэ в семье педагогов. Там же прошли ее школьные и студенческие годы, начался трудовой путь. С Московским Метростроем Лариса связала свою жизнь в 2002 году, устроившись бухгалтером в один из филиалов АНО «МИР ДЕТСТВА» – детсад «Лукоморье».

И, как оказалось, это стало судьбоносным решением: Ларисе импонировал высокий уровень организации, творческая

атмосфера, ее увлек дружный коллектив, в котором было принято слаженно работать и вместе активно отдыхать.

В коллективе сразу отметили ее неординарность, незаурядные деловые и человеческие качества. Уже в 2004-м Шевченко становится главным бухгалтером, а в 2011-м – директором АНО «МИР ДЕТСТВА». На эту должность ее рекомендовала, уходя на заслуженный отдых, первый директор, отличник народного просвещения России Галина Анатольевна Елизарова.

Лариса Леонидовна возглавила сеть детских садов, которые и тогда были на хорошем счету в Департаменте образования Москвы. Но Шевченко не была бы сама собой, если бы не стремилась к развитию и совершенствованию организации, к новациям в управленческой, воспитательной и образовательной деятельности.

Пройдя профессиональную переподготовку, она энергично и грамотно повела коллективы детских садов к новым вершинам. Вдохновляемые ее идеями и их успешной реализацией, поощряемые к инициативе и постоянному творческому поиску коллективы детских учреждений, соревнуясь и обмениваясь опытом, организуют выставки, конкурсы, праздники, десятки тематических мероприятий, которые интересны и детям, и их родителям, активно участвуют во многих метростроевских, московских, российских и международных образовательных проектах. АНО «МИР ДЕТСТВА» становится членом Всемирной организации по дошкольному воспитанию (ОМВП) под эгидой ЮНЕСКО. И в 2016 Шевченко избирается Президентом Российской комиссии ОМВП, а наши детские сады становятся главной образовательной организацией ЮНЕСКО, первой в Москве сертифицированной по международному стандарту ISO 9001:2015.

Методологические подходы и методы, применяемые в АНО ДОО «МИР ДЕТСТВА», легли в основу государственного стандарта дошкольного образования России. На базе наших детских садов проходят: обмены опытом педагогов дошкольного образования российских городов и республик, организуются выездные семинары и курсы по различным аспектам деятельности. Сама Лариса Леонидовна часто выступает на различных форумах и конференциях по вопросам управления и образования.

Широкое международное признание получили такие проекты как «Национальный костюм», «Национальная игрушка», «Маленький посол большого мира», участие в крупнейших проектах – фестивале «Первозданная Россия» и экологическом движении «Цветик-семицветик». В широкомасштабные костюмированные представления превращаются ежегодные выпускные концерты малышей, которые изумительно танцуют, поют и читают стихи, умилая и радуя гостей и родителей.

В 2022 году АНО ДОО «МИР ДЕТСТВА» под руководством Ларисы Шевченко по праву стала лауреатом премии Правительства РФ в области качества. Впервые организация образовательного профиля опередила предприятия всего народно-хозяйственного комплекса страны, выдвигавшиеся на эту престижную премию.

Конечно, нелегко годами держать высокий уровень работы с детьми, управления персоналом, ежедневно решать административно-хозяйственные вопросы...

Но если деятельность руководителя, как в данном случае, основывается на профессионализме и четких методологических принципах, лидерских и деловых качествах и, конечно же, на любви к людям и к своему делу, то успех коллективу обеспечен.



Лариса Шевченко в Мехико

Это еще раз подтвердила международная премия Global Performance Excellence Awards 2024 (GPEA), которая была присуждена в июле этого года АНО ДОО «МИР ДЕТСТВА» – единственной организации среди лауреатов из России – Азиатско-Тихоокеанской организацией качества (APQO).

На 29-й международной конференции APQO в Мехико (Мексика) 4–5 октября, во время которой проходила и церемония награждения лауреатов, Лариса Шевченко поделилась с коллегами передовым опытом и представила проект, который принес победное место – «Дошкольник в цифровом мире». Проект демонстрирует как внедрение анимационной студии в образовательный процесс позволяет детям осваивать основы IT-технологий через игру и творчество.

Так работает Лариса Шевченко – яркая, харизматичная женщина, успешный руководитель, умелый организатор педагогического труда, академик Российской муниципальной академии, удостоенная орденов «Слава России» и «Гордость России», почетный работник Московского Метростроя.

Редакция присоединяется к многочисленным поздравлениям юбиляру и желает видному руководителю и талантливому педагогу и дальше высоко нести знамя российского дошкольного образования!

СПОРТ

НЕПОБЕДИМЫЙ

Заместитель начальника участка УСР Рафис Козлов успешно совмещает основную работу с профессиональными занятиями борьбой корэш. За его плечами звание мастера спорта, призовые места в различных соревнованиях и абсолютное чемпионство по вольной борьбе на Батыревском Сабантуе в Чувашии в 1990-м, а также 60 абсолютных побед в состязаниях разного уровня по корэш, в том числе международные, в 2008 году в Москве. И недавно он прошел отбор на Чемпионат России в 2025 году.



Корэш – традиционная для тюркских народов борьба на поясах. Она является важной частью «праздника плуга» по окончании посевных работ, который у чувашей называется «Акатуй», у татар и башкир – «Сабантуй».

Борьбой 51-летний метростроевец, уроженец Чувашии, занимается с детства. И сейчас в возрасте, который уже считается для этого вида спорта «ветеранским», Козлов продолжает выходить на схватки

с молодыми ребятами и одерживать новые победы. Не просто так среди почитателей корэш он получил прозвища «непобедимый» и «легенда». Про него пишут в книгах, посвященных борьбе, а его группа поддержки из разных уголков страны звонит со словами поддержки перед соревнованиями.

Еще Рафиса Козлова называют добрым, и это соотносится с его исполнявшейся мечтой: теперь он сам учит борьбу детей в спортивном комплексе «Луч» в районе Перово, совмещая тренерство с работой в Мосметрострое. С ребятами ему удается делиться не только богатым физическим опытом, но и философией. Ведь, по словам Козлова, спорт в целом помогает в жизни.

При этом метростроевец не пропускает свои тренировки с личным наставником – занятия не бросил даже после травмы. Именно жесткая дисциплина позволяет ему держать себя в форме и добиваться успехов в любимом деле. Спорт становился его поддержкой в трудные

моменты, например, в начале карьеры при переезде в Москву в начале 2000-х. «Второе дыхание открывалось, когда шел на тренировку после котлована, где работал бетонщиком», – вспоминает он.

В 2018 году Козлов пришел в Мосметрострой, где в рамках текущих задач руководит работами на объектах Замоскворецкой линии. Среди причин, по которым он ценит эту часть своей жизни, называет хорошие условия в компании и коллектив. Отдельно отмечает руководство – благодарит за помощь и поддержку директора УСР Александра Бондаренко, заместителя генерального директора Мосметростроя по общим вопросам и взаимодействию с органами власти Василия Ломакина, директора Института «Инжпроект» Александра Голубчикова и генерального директора «Мосинжпроекта» Сергея Жукова, который также занимался борьбой.

Желаем Рафису Козлову здоровья и победы в Чемпионате по корэш в 2025 году!

Над номером работали: Светлана Генералова, Сергей Живаев, Наталья Долгушина, Мария Савченко, Анастасия Ключарева, 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
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 30.11.2024 г.
Газета отпечатана в типографии АО «Красная Звезда»: 117342, Москва, Севастопольский проспект, 56/40с1
Заказ № 6781-2024
Тираж 1700
Распространяется бесплатно

