

МЕТРОСТРОЕВЕЦ

ГАЗЕТА АКЦИОНЕРНОГО ОБЩЕСТВА «МОСКОВСКИЙ МЕТРОСТРОЙ»

Издается с 6 августа 1932 года

ВЕРНЫМ КУРСОМ

Генеральный директор – председатель правления ОАО «Российские железные дороги» Олег Белозеров посетил объект строительства «Обход участка Шкотово – Смоляниново Дальневосточной железной дороги». Это направление является одним из «барьерных» мест в Приморье. Работы ведут специалисты ММС Интернэшнл.

СНИЗИТЬ ГРАДУС НАКЛОНА

В Приморье между населенными пунктами Шкотово и Смоляниново разворачивается большая подземная стройка. Два новых железнодорожных тоннеля позволят обойти существующий Шкотовский перевал и увеличить скорость движения и количество поездов.

Сейчас восточное направление бьет рекорды грузоперевозок, железнодорожные заторы в этой местности стали привычным делом. Весь здешний транзит – преимущественно угольный – идет через Смоляниново. Из-за сложного рельефа местности используются подталкивающие локомотивы для движения грузовых составов. Поезда штурмуют подъем в 24%. Но применение «толкачей» финансово невыгодно и замедляет движение. Строящиеся тоннели снизят уклон до 9%, дополнительные локомотивы не понадобятся. Обходной участок позволит повысить пропускную способность направления Уссурийск – Находка.

ЕСТЬ ПЕРВЫЕ СТО МЕТРОВ!



Согласно проекту, предстоит построить два однопутных железнодорожных тоннеля протяженностью 1420 и 1450 погонных метров. Проходку горным способом будут вести одновременно с западного и восточного порталов четырьмя забоями.

УСИЛЕННАЯ ПОДГОТОВКА

Старту сложных работ предшествовала долгая подготовка. С апреля прошлого года велось сооружение временных подъездных дорог и освоение стройплощадок, сооружение припортальных выемок с восточного и западного направления, переустройство инженерных коммуникаций.

– На объекте «Обход участка Шкотово – Смоляниново Дальневосточной железной дороги» полностью завершена подготовка и вынос инженерных коммуникаций: магистрального водопровода, высоковольтной линии и других сетей из зоны строительства тоннелей, – сообщил нашему корреспонденту заместитель главного инженера ММС Интернэшнл Андрей Кузьмин. – Параллельно вели монтаж строительных и оборудования вспомогательного

назначения. Среди них – здание ремонтно-механического центра, растворо-бетонного узла, столовой и других.

Бригады осуществляют проходку тоннелей со стороны восточного портала. Местность «тяжелая», как говорят строители. Проходку ведут тремя уступами с опережающим креплением.

– В сводовой части сооружаются «экраны» из труб диаметром 114 миллиметров, «лоб» забоя крепится горизонтальными грунто-цементными сваями по технологии jet-grouting, – продолжил Андрей Кузьмин. – На сегодняшний день пройдено 100 погонных метров калотты – верхнего уступа тоннеля второго пути и 60 погонных метров калотты первого пути.

УВЕЛИЧИТЬ ПРОПУСКНУЮ СПОСОБНОСТЬ

В связи со сжатыми сроками строительства параллельно с проходкой выполняется черновая обделка на участках открытого способа работ, а также ведется сооружение чистового обратного свода. В дальнейших планах – приступить

к сооружению постоянной обделки тоннелей при помощи механизированной опалубки. Параллельно проведут проходку тоннелей.

Со стороны западного портала ведется сооружение припортальной выемки с обустройством дренажей и водоотводных канав. На сегодня разработано более ста тысяч кубометров грунта из 370 тысяч «кубов».

– На строительстве объекта задействовано более 50 единиц специальных горнопроходческих и общестроительных машин и механизмов, а также 450 человек рабочих специальностей, – отчитался замглавного инженера.

В арсенале строителей экскаваторы,

тоннелепроходческие комбайны, миксеры, мобильные гидромолоты, погрузочные самоходки и прочая «тяжелая» техника.

Все работы необходимо завершить к концу 2024 года. Запуск тоннелей позволит увеличить пропускную способность восточного полигона.

– Это один из крупнейших объектов второго этапа развития восточного полигона. Объем инвестиций – около 30 миллиардов рублей, – резюмировал Олег Белозеров. – Реализация проекта позволит увеличить вес поездов в направлении портов Находкинского узла с 6300 до 7100 тонн, а пропускную способность – с 65 до 72 пар поездов.

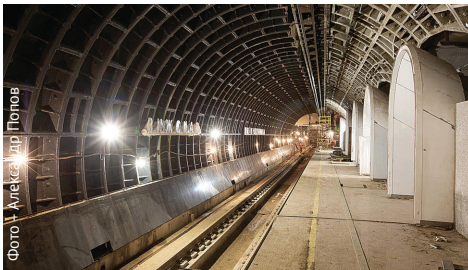


Метростроевцы отметили первые 100 погонных метров калотты – верхнего уступа тоннеля второго пути (1)

Глава «Российских железных дорог» Олег Белозеров осмотрел ход работ на участке Шкотово – Смоляниново (2) Вид на участок сверху (3)

ТРИ СТАНЦИИ БОЛЬШОГО КОЛЬЦА ОБЪЕДИНИТ ОБЩАЯ АРХИТЕКТУРА

ИЗНУТРИ



Станции «Марьино Роша» и «Рижская» северо-восточного участка Большой кольцевой линии (БКЛ) будут иметь единую архитектурную задумку. Путевые стены станций представят в виде открытых туннелей. Подобное оформление уже применялось на станции «Савеловская» Большого кольца.

На станциях близятся к завершению архитектурно-отделочные работы путевых стен. Чугунные туннели станут декоративным украшением. По инженерному замыслу, они подчеркнут естественную красоту металла. Площадь каждого такого участка – 1283 квадратных метра.

Впервые подобное решение применили на «Савеловской» БКЛ. На ней сегменты тоннельного кольца открыты на путевых стенах и пилонках. За необычный дизайн многие пассажиры прозвали ее станцией в стиле лофт.

Сложность приема заключается еще и в более кропотливой подготовке сегментов тоннельного кольца под чистовой вариант отделки.

При строительстве «Савеловской» было решено применить специальный метод зачистки конструкций. Под высоким давлением на туннели подавалась вода. Она смывала лишнюю грязь, делая поверхность пригодной для покраски. Ее позже защищали антикоррозийным слоем.

После таких мощных «водных процедур» туннели просушивают, обезжиривают и окрашивают в три слоя, один из которых грунтовочный. Это защищает чугун

от воздействия внешней среды и увеличивает износостойкость и срок службы конструкций, а ребра туннеля выглядят более четко и рельефно.

Подобный прием использовался и на «Марьино Роше» Большого кольца. А на «Рижской» БКЛ применили и гидроструйный и пескоструйный аппараты. Процесс обработки материалов предполагает воздействие мелкими абразивными частицами кварца с высокой скоростью. После обработки песок собирают и вывозят из туннеля. Такой метод воздействия на поверхность позволяет ее очистить гораздо эффективнее, что применяется для более сложных участков.



Станции Большого кольца «Савеловская», «Марьино Роша» и «Рижская» являются классическими станциями пилонного типа. Они располагаются на глубине

свыше 63 метров. Это обусловлено тем, что работа ведется в зоне плотной городской застройки, находится под важными сетями городских коммуникаций и одноименными действующими станциями радиальных линий.

При разработке внешнего вида «Марьино Роши» и «Рижской» БКЛ архитекторы выбрали индустриальный облик с отсылками к классике. На «Марьино Роше» БКЛ акцент сделали на пилоны – им придали выпуклую форму и облицевали мраморными плитами с эффектом кракелюра. Это позволило создать ощущение старинной усадьбы. А на «Рижской» решили совместить модный хай-тек и романский стиль. Простые линии, сочетание гранита, стекла и металла, а также игра света создают иллюзию открытого пространства. При этом обе станции играют на контрасте нежных белоснежных сводов, платформ и колонн с индустриальной мрачностью путевых стен обнаженного туннеля. Таким образом создается ощущение «парящей» платформы.

Сейчас строители устанавливают освещение на станциях. Световые панели монтируются в карнизы, которые пройдут вдоль платформ над зоной ожидания пассажиров. Для этого нужно подготовить туннели, просверлить в них отверстия под закладные детали, смонтировать панели и крепления и только потом установить светильники. ■

УСПЕШНО ИСПЫТАЛИ ЭСКАЛАТОРЫ

ДЕЛО ТЕХНИКИ

В конце сентября завершились испытания всех подъемников на станции «Сокольники» Большой кольцевой линии, в том числе самой длинной эскалаторной ленты, соединяющей платформу с кассовым залом. Ее протяженность составляет 15 метров.

На «Сокольниках» Большого кольца предусмотрено два подземных вестибюля, размещенных под Сокольнической площадью. Через вестибюль №1 будет осуществляться пересадка на одноименную станцию Сокольнической линии и выход к Русаковской улице, через вестибюль №2 – на Песочную улицу и к парку «Сокольники».

Всего на станции «Сокольники» БКЛ смонтировано 16 подъемных механизмов: на вестибюле №1 – 10, вестибюле №2 – 6. Их подъем варьируется от 7,4

до 15 метров. Для удобства маломобильных пассажиров также на станции установлено пять лифтов, два из которых будут вести из кассового зала непосредственно на платформу.

К окончанию подходят отделочные работы в технических помещениях. На платформенном участке архитектурная отделка выполнена на 90%, общая площадь которой достигла 28 157 метров. В активной стадии находятся пусконаладочные работы инженерных систем на станционном комплексе.

Напомним, что станция «Сокольники» БКЛ строится в составе северо-восточного участка. Его строительная готовность составляет 95%. Помимо «Сокольников» в него входят станции «Рижская» и «Марьино Роша», соединительная ветка в электродепо «Нижегородское», а также уже построенные станции «Авиамоторная», «Лефортово», «Электровзводская», временно функционирующие в составе Некрасовской линии метро. Проект БКЛ включает более 70 км линий с 31 станцией. ■



ОБНОВИЛИ СТАРЫЕ ПУТИ

На станциях «Варшавская» и «Каширская», которые после реконструкции войдут в состав южного участка Большой кольцевой линии (БКЛ), полностью готово верхнее строение пути.



Теперь соединены обновленными путями перегонные туннели между станциями «Варшавская» и «Каширская», а также до границы станционного комплекса «Кленовый бульвар». В общей сложности смонтировано более пяти тысяч погонных метров. Строители приступили к монтажу кабельно-проводниковой продукции. Параллельно идет реконструкция притоннельных сооружений: вентиляционных камер, водоотливных установок и сантехнических узлов.

Ранее был выполнен один из самых трудоемких процессов – демонтаж верхнего строения пути и укладка нового. Такая замена потребовалась из-за современных требований и технологий, применяемых в настоящее время в метростроении. В частности, с 2014 года используют технологию снижения вибрации и уровня шума при движении поездов (LVT – Low Vibration Track).

После монтажа всех инженерных систем архитектурная отделка двух станций и вестибюлей выйдет на финишную прямую. Сейчас их готовность составляет 85%. Все декоративные панно отреставрированы и уже возвращаются на свои привычные места. Главной задачей являлось сохранение узнаваемых элементов станций – исторических барельефов. На путевых стенах «Варшавской» начали устанавливать металлические буквы названия станций: всего здесь будет размещено шесть надписей.

Помимо этого, обновляется облицовка стен, полов и потолков подземного пешеходного перехода под железнодорожными путями платформы «Варшавская» Павелецкого направления, который соединен с одноименной станцией. Всего на пусковом участке задействовано более 1300 человек. ■

ПЕРВЫЙ ИЗ ГЛАВНЫХ

МАШИНА ВРЕМЕНИ

Спустя год после основания Московского метростроя, вышел первый номер многотиражки, освещающей самую романтическую и долгожданную стройку начала XX века. Газета в то время носила название «Ударник Метростроя». Ее первым редактором стал Ефим Резниченко, юный выпускник Всесоюзного коммунистического института журналистики.

Возглавить редакцию газеты Резниченко предложил сам начальник Метростроя Павел Ротерт. Чтобы быть на одной волне со строителями, первый редактор изучал горное дело, строительную механику, слушал лекции по сопромату, ездил на Днепрогэс и Донбасс.

«Я ходил потрясенный. Это была лучшая школа», – вспоминал Ефим Давыдович впоследствии.

Газета, впервые вышедшая 6 августа 1932 года, сыграла очень важную роль в жизни коллектива. Она стала ярким боевым листком, разжигающим энтузиазм съезжавшихся со всех уголков Советского Союза молодых строителей. Недаром вместе с лучшими метростроевцами Резниченко награжден орденом Ленина. Это была первая правительственная награда такого достоинства, которую вручили редактору многотиражной газеты.

Почти сразу издание превратилось в своеобразную площадку, где размещали агитационные материалы, литературные и исторические очерки, образовательные статьи и острые заметки о проблемах рядовых строителей. Здесь каждому давали слово, хвалили передовиков и подбадривали отстающие бригады. Ежедневный выпуск ждали и профессора, и рабочие, и простые москвичи, которые следили за строительством нового транспорта в столице.



Коллектив редакции в то время насчитывал более 20 человек. Была собственная типография. Много материалов поступало непосредственно со строительных площадок, где трудились рабкоры.

Корреспондентом мог стать не каждый. Перед зачислением в штат редакции будущие работники пера проходили обязательное обучение горняцкому делу. Они становились не просто литературными сотрудниками, а профессионалами, разбирающимися в тонкостях шахтного дела. Так зарождался дух единства печати и стройки.

В 1937-м первый редактор «Ударника Метростроя» из-за ложного доноса бывшего друга был исключен из партии и обвинен в антисоветской агитации.

Решением особого совещания Резниченко осужден на административную ссылку в Казахстан на пять лет. Он возвратился на Метрострой спустя мно-



го лет. Полностью реабилитированный, продолжал свое дело до конца жизни. Теперь он уже редактировал журнал и выпускал книги о метростроевцах.

Благодаря Ефиму Давыдовичу вышло в свет несколько книг, одна из которых – «Дни и годы Метростроя», выпущенная к 50-летию юбилею Московского метростроя. ■

СОЦИАЛЬНЫЙ КОМПАС

ПОДВОДИМ ИТОГИ ЛЕТНЕГО СЕЗОНА В БАЛАБАНОВО

За прошедший сезон детский оздоровительный лагерь «Юный метростроевец» принял около 1200 ребят из Москвы и российских регионов. Об итогах работы летних смен рассказал директор лагеря Леонид Подвойский.



В Балабаново Калужской области сейчас небольшой перерыв. Летние смены закончились, ребята разъехались по городам и школам.

– Летний сезон прошел прекрасно, за четыре смены в лагерь приехало почти 1200 ребят, – рассказал Леонид Подвойский. – Для них предусмотрели хорошую образовательную и развлекательную программы. Спортивные игры, квесты, конкурсы, викторины, творческие задания – теплый сезон был наполнен самыми разными впечатлениями.

О качественном времяпрепровождении ребят заботились почти 70 человек персонала, из них около 30 педаго-

гов и вожатых в оздоровительном лагере. Все они имеют отличную подготовку и соответствующее образование.

Для детей работали кружки и секции по интересам. Особой популярностью пользовался музей под открытым небом. На железной дороге установлена различная техника метростроителей. Изучить все особенности дела подземного строительства можно как раз на экспозиции.

С наступлением осени жизнь в лагере не остановится. Впереди – заезды спортсменов. Ждут ребят в Балабаново и на первые школьные каникулы.

– Планируем также сформировать зимние и весенние заезды, – поделил-

ся директор лагеря «Юный метростроевец». – Для каждой смены предусмотрены свои программы.

Вместе с тем лагерь планирует расширение. В первую очередь решили построить многофункциональный клуб. Проект уже разработан Институтом Инжпроект. Новое здание сможет одновременно вместить 300-400 человек. Строительство планируют начать в ближайшее время.

Кроме того, в существующих зданиях пройдет косметический ремонт, чтобы со «свежими силами» встретить ребят и сотрудников Мосметростроя в предстоящие сезоны и на спортивных слетах. ■

ДЕНЬ ЗНАНИЙ ПОД ЗНАМЕНЕМ СПОРТА

Совет молодых специалистов организаций Мосметростроя совместно с руководством компании 1 сентября по традиции посетил Центр содействия семейному воспитанию «Радуга» и провел праздничное мероприятие в День знаний.

Центр помогает детям, попавшим в непростую жизненную ситуацию, обрести дом, заботу и семью. Московский метрострой с 2015 года активно взаимодействует с ним и оказывает помощь его воспитанникам.

В этом году праздник был посвящен спорту и здоровому образу жизни. В первой части мероприятия для ребят организовали эстафеты, в которых воспитанники смогли представить себя профессиональными спортсменами в различных видах спорта. Дети с интересом сыграли в импровизированном хоккейном турнире, футбольном матче и выступили в соревнованиях по художественной гимнастике.

Главным действующим лицом второй части мероприятия стал профессиональный спортсмен, тренер по Тайскому боксу (муай-тай) «Московской школы единоборств», чемпион России по Лайт-Файт (разновидность легких единоборств) – Дмитрий Назолин. Он провел для воспитанников тренировку по боевым искусствам и на своем примере показал, что значит «в здоровом теле – здоровый дух». Дети, даже самого младшего возраста, с огромным увлечением повторяли спортивные приемы и активно боролись за внимание тренера. Для самого старательного ученика Дмитрий организовал индивидуальную мини-тренировку.

Праздник в данном формате проводился в День знаний впервые и очень запомнился воспитанникам и руководству центра. После мероприятия ребята получили подарки от руководства Московского метростроя с пожеланиями успеха в новом учебном году. ■



ВЫСТУПИЛИ ДОСТОЙНО

СПОРТ

Первую сентябрьскую декаду завершило большое спортивное событие для столичных организаций. 10 сентября на олимпийском стадионе имени братьев Знаменских и в спортивном клубе «HURRICANE-TT» прошел финал Спартакиады трудящихся Московской Федерации профсоюзов – 2022. Всего в соревнованиях приняли участие около 900 спортсменов из 18 членских организаций.

Старт состязаниям дал председатель Московской Федерации профсоюзов Михаил Антонцев. Он отметил, что грандиозное спортивное событие совпало с 875-летием нашей родной столицы.

– От имени Московской Федерации профсоюзов хочу пожелать вам счастья, удачи и здоровья. Пусть этот теплый и солнечный день дарует успех всем, кто вышел в финал, – обратился он к спортсменам.

На торжественном открытии присутствовали и наши прославленные чемпионы. Так, заслуженный мастер спорта СССР по велоспорту, призер чемпионатов мира в групповой и индивидуальной гонке преследования по треку, чемпионка Спартакиады народов СССР Айно Пуронен отметила важность таких спортивных мероприятий. По ее мнению, спартакиады среди коллективов укрепляют командный дух на предприятиях.

– Немаловажно, что такие мероприятия проходят не только для профессиональных спортсменов, но и просто для любителей спорта, – сказала она.

В рамках спартакиады состоялись соревнования по самым разным дисциплинам. Легкая атлетика, перетягивание



Фото – Илья Сергеев



Фото – Илья Сергеев

каната, дартс, семейные эстафеты, гиревой спорт, шахматы, настольный теннис, баскетбол и волейбол – практически во всех турнирах приняли участие спортсмены АО «Мосметрострой».

– Соревнования собрали сильнейшие коллективы Москвы, – отметил заместитель председателя спортклуба Мосметростроя Георгий Ильиных. – Сотруд-



Фото – Илья Сергеев

ники СМУ-1, СМУ-25, Строймехсервиса, Института Инжпроект, ТО-6 боролись за звание лучших. В финал вышли почти все команды.

По итогам коллективы Московского метростроя оказались в десятке сильнейших. Городские соревнования стали одним из этапов на пути к собственным состязаниям.

ВETERАНОВ НАГРАДИЛИ МЕДАЛЯМИ



Фото редакции

Торжественное награждение ветеранов Московского метростроя, приуроченное к 90-летию со дня основания профсоюза организации, состоялось 23 августа.

Юбилейной профсоюзной медалью были удостоены: Пригода Б.Ф., Калинин П.Ю., Ададунов А.Н., Елизарова Г.А., Зарубина О.Н., Канищева В.Н., Кордубан В.Н., Кузнецов Н.Н., Лузганов А.И., Носаев В.А. и Погудин Ю.П.

На протяжении многих лет эти люди добивались высоких производственных результатов на строительстве столичного метрополитена и продолжают принимать активное участие в социальной жизни компании, поддерживая благородную инициативу профсоюза.

Среди участников отмечены наградой представители Российского профессионального союза железнодорожников и транспортных строителей Боровков Ю.М. и Никифоров Н.А.

Ветеранов поздравили со знаменательной датой в истории профсоюзной деятельности организации первый заместитель генерального директора АО «Мосметрострой» Михаил Арбузов

и председатель Профсоюза работников Мосметростроя Сергей Стешенко.

– За 90 лет членами профсоюзных организаций Московского метростроя проделана колоссальная работа в создании социально-бытовых условий труда и коллективной нормативной базы в урегулировании трудовых споров. Вы, лидеры и активисты профсоюза, были и остаетесь первыми помощниками наших работников. Если администрация профсоюза трудится на совесть, то и успех нам всегда гарантирован, – отметил в своем обращении Михаил Юрьевич.

Свою речь он подытожил искренними словами благодарности в адрес всех присутствующих. Дополнил фактическими данными по итогам деятельности профсоюзного объединения группы компаний Мосметрострой за 2021 год Сергей Григорьевич.

Мероприятие завершилось фуршетом и просмотром корпоративного фильма о роли профсоюза в обеспечении социального пакета и укреплении имиджа надежного работодателя.



Фото редакции



Фото редакции



Фото редакции

КАЛЕНДАРЬ

**2 октября 2022 года –
МОСКОВСКОМУ
МЕТРОСТРОЮ ИСПОЛНЯЕТСЯ
91 ГОД С МОМЕНТА
ОСНОВАНИЯ**

ПОЗДРАВЛЯЕМ ЮБИЛАРОВ СЕНТЯБРЯ!

50 лет

Афонин В.А., электрослесарь, СМУ-8
Главочевский К.А., начальник участка, Тоннель-2001
Евсеев С.В., проходчик, СМУ-8
Клопов И.В., главный специалист, Институт Инжпроект
Колесов Д.В., генеральный директор, СМУ-24
Кучина Н.М., бухгалтер, УММ
Овчинников А.П., начальник отдела снабжения, СМУ-12
Пынтя М.Г., проходчик, СМУ-8
Фунтиков А.Н., горнорабочий, ММС Интернэшнл

55 лет

Ботнев В.А., водитель автомобиля, ТО-6
Гаврилов И.В., электрослесарь, СМУ-8
Казьмин С.В., проходчик, ТО-6
Капустин В.П., электрослесарь, ММС Интернэшнл
Константинов С.И., электрослесарь, СМУ-8
Куличкин И.В., электрослесарь, ТО-6
Любовщина В.М., уборщик производственных и служебных помещений, СМУ-8
Мельник В.В., электрослесарь-монтажник, СМУ-24
Мищенко О.Д., электрослесарь-монтажник, СМУ-24
Пастухов В.И., главный механик, ТО-6
Павленков Ю.И., электросварщик, СМУ-1
Перч В.Л., электрослесарь, ТО-6
Романова Н.С., машинист крана, ТО-6
Рыбаков М.И., электрогазосварщик, СМС
Савин С.А., электрослесарь-монтажник, СМУ-24
Ченский О.А., проходчик, Тоннель-2001
Яркин А.А., проходчик, СМС

60 лет

Азамов А.А., производитель работ, СМУ-25
Блаженец В.А., сменный маркшейдер, ТО-6
Вагин Л.Г., горный мастер, СМУ-6
Войтович П.В., методист учебной части, Техшкола
Грабина Н.Б., машинист подъемной машины, СМУ-8
Евтишин Г.В., электросварщик, СМУ-8
Каменев В.В., токарь, УММ
Свизинский К.З., водитель автомобиля, СМС
Фролов Г.А., дежурный по ремонту оборудования, СМС
Чернова З.Е., рабочий производственных бань, СМС
Шиманов В.С., электрослесарь-монтажник, СМУ-24
Шелаев А.В., ветеран СМУ-24
Щербаков Г.В., ведущий инженер, Институт Инжпроект

65 лет

Кононенко С.Н., слесарь-сантехник, КСУМ
Русева В.А., начальник АХО, Тоннель-2001
Халиуллина С.Х., уборщик производственных и служебных помещений, СМУ-8

70 лет

Алферов А.В., ветеран СМУ-24
Бойков И.В., помощник начальника участка, СМУ-8
Володина Л.В., ветеран АО «Мосметрострой»
Зайцев С.И., электромонтер, Тоннель-2001

75 лет

Аксенова В.П., ветеран ДОЛ "Юный метростроевец"
Муратов А.А., ветеран ТО-6

80 лет

Чирикова Н.А., ветеран УСП

85 лет

Святухин Ю.К., ветеран АО «Мосметрострой»

**Поздравляем юбиляров сентября!
Желаем счастья, благополучия
и долгих лет жизни!**

Над номером работали: Ольга Демьянова, Ольга Коновалова, Анастасия Ключарева, Нана Король, Екатерина Шергина.

Учредитель – Акционерное Общество
«Московский Метрострой»

Главный редактор
Демьянова О. Н.

16+

Адрес редакции и издателя:
127051, г. Москва, Цветной бульвар, 17.

Телефон +7(495) 276-77-77 (доб. 414)
E-mail: gazeta@metrostroy.com
www.metrostroy.com/press-centre/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 28.09.2022 г.
Газета отпечатана в типографии ООО «Полиграфическая компания «ЭксПресс»: 603104, г. Нижний Новгород, ул. Медицинская, д. 26, пом. 1
Тираж 1700 Распространяется бесплатно