



ВЕРНЫМ КУРСОМ

Что нам снег, что нам зной



В ПЕРВУЮ НЕДЕЛЮ ФЕВРАЛЯ МЕХАНИЗИРОВАННЫЙ КОМПЛЕКС «ЮЛИЯ» ТОННЕЛЬНОГО ОТРЯДА-6 МЕТРОСТРОЯ ПРИСТУПИЛ К ПРОХОДКЕ ПРАВОГО ПЕРЕГОННОГО ТОННЕЛЯ ОТ МЕТРО «ЩЕЛКОВСКАЯ» ДО СТРОЯЩЕЙСЯ СТАНЦИИ «ГОЛЬЯНОВО» НА ВОСТОКЕ СТОЛИЦЫ, СООБЩИЛ МЭР МОСКВЫ СЕРГЕЙ СОБЯНИН В СВОЕМ КАНАЛЕ В МЕССЕНДЖЕРЕ МАХ.

Тоннелепроходческому щиту «Юлия» предстоит преодолеть под землей свыше 1,6 километра. Он пройдет под проезжей частью Уральской и Уссурийской улиц, под площадью Бела Куна и вдоль Гольяновского пруда. Конечная станция «Гольяново» синей линии метро расположится вдоль Уссурийской улицы, на пересечении с улицами Сахалинской и Хабаровской.

Решение о продлении Арбатско-Покровского диаметра власти города приняли по просьбе жителей района. Сергей Собянин объявил об этом в августе

прошлого года, и уже в ноябре Мосметрострой дал старт проходке левого перегонного тоннеля, отправив в путь щит шести-метрового диаметра «Галина».

«Продление Арбатско-Покровской линии до станции «Гольяново» — один из приоритетов московской программы метро-строения до 2030 года. Общая длина нового участка составит 2,6 километра», — пояснил заместитель мэра по вопросам градостроительной политики и строительства Владимир Ефимов.

За станцией «Гольяново» также предусмотрено размещение оборотных тупиков.

«Они будут строиться в открытом котловане, ограждения которого устроят методом стена в грунте, и обеспечат оборот, отстой и обслуживание подвижного состава Арбатско-Покровской линии», — пояснил

Максим Гаман, генеральный директор Мосинжпроекта — генерального проектировщика и генерального подрядчика строительства новых линий и станций столичного метро.

Стартовавший щит «Юлия» не только отлично зарекомендовал себя на строительстве метрополитена, проложив под землей в общей сложности 15,5 км тоннелей, но даже «съездил» в командировку в Самару. А вернувшись откуда, сменил свое прежнее имя на новое — «Юлия».

«Для меня это, конечно, сюрприз и большая честь, что щит назван моим именем. Я узнала об этом практически в последний день перед его стартом и была очень рада, — рассказала Юлия Меркушина, заместитель начальника производственно-технического отдела Тоннельного отряда-6 Метростроя. — Я вообще

очень довольна, что работаю на строительстве метро и все, что мы делаем, будет веками служить миллионам людей и это упростит их жизнь».

Сама станция «Гольяново» будет мелкого заложения.

«Ее глубина составит порядка 11 метров при глубине котлована около 17 метров. Островная платформа длиной 163 и шириной почти 11 метров расположится посередине зала и с путями, проходящими по краям», — пояснил глава Мосметростроя Сергей Жуков.

Станция будет иметь два подземных вестибюлями с выходами на обе стороны Уссурийской улицы. Из-за того, что на территории района работает крупное научно-производственное предприятие «Геофизика-Космос», дизайн интерьеров новой станции решено связать с космической тематикой, а в качестве главного отделочного материала использовать российский металл высокого качества. Вестибюли будущей станции сделают максимально удобными для пассажиров и оформят в футуристическом стиле с применением четких геометрических форм.

«Завершить проходку левого тоннеля планируем в июне, а правого — в сентябре. Новый участок синей ветки метростроители должны закончить уже в 2028 году. Станция «Гольяново» сделает еще комфортнее жизнь десятков тысяч человек — на поездки по городу они будут тратить в два раза меньше времени», — написал Сергей Собянин в своем канале в мессенджере МАХ. ■



Уважаемые коллеги!

Примите мои искренние поздравления с Днем защитника Отечества!

Этот праздник напоминает нам о беспримерной отваге, стойкости и патриотизме многих поколений защитников Родины.

Желаю вам крепкого здоровья, благополучия, успехов и чистого неба над головой!

С уважением,
Максим Гаман,
генеральный директор
АО «Мосинжпроект»

Дорогие друзья!

Сердечно поздравляю вас с Днем защитника Отечества! Самое ценное, что есть в нашей жизни, это мир, спокойствие и стабильность. Не случайно праздник имеет столь славную историю. Он символ мужества, самоотверженности, достоинства и чести.

Желаю вам мирного неба, крепкого здоровья, благополучия и душевного тепла. Будьте счастливы!

С уважением,
Сергей Жуков,
генеральный директор
АО «Мосметрострой»

ИНТЕРВЬЮ

Алгоритмы оптимизма

СОЗДАННОЕ ПЯТОГО ФЕВРАЛЯ 2001 ГОДА ПРЕДПРИЯТИЕ ТОННЕЛЬ-2001 одно из ведущих подразделений Мосметростроя. Его знают и уважают все, кто связан с тоннельным строительством в нашей стране. Оно уверенно развивается, демонстрируя высокие показатели и осваивая новые направления работы, а многочисленные награды лучшее тому подтверждение. В канун 25-летия ООО «Тоннель-2001» мы побеседовали с его директором Ильей Геворгизовым о причинах создания предприятия, его достижениях, а также о том, как живет оно сегодня и какие планы строит на перспективу.

— **Илья Викторович, в феврале Тоннель-2001 отмечает свой юбилей. С какой целью он был создан четверть века назад?**

— Организация была основана в феврале 2001 года с целью проходки Лефортовских тоннелей. На нее возлагались большие надежды. Костяк составили лучшие специалисты Московского метростроя.

Лефортовский участок стал замыкающим и самым сложным отрезком Третьего транспортного кольца. Было принято решение

о прокладке двух отдельных тоннелей методом закрытой щитовой проходки. Тоннель-2001 участвовал в строительстве Лефортовского тоннеля в качестве генподрядной организации. Будущую автомобильную трассу приходилось прокладывать в крайне стесненных условиях — плотная городская застройка, сложная инженерно-геологическая ситуация, непосредственная близость реки Яузы. Для строительства использовался единственный в нашей стране

тоннелепроходческий механизированный комплекс (ТПМК) фирмы «Херренкнехт» с гидропригрузом, диаметром 14,2 метра. В результате крупнейший городской тоннель в Европе, длиной 3,2 км и глубиной заложения порядка 30 метров.

— **Какой коллектив сложился на начальном этапе?**

— В связи с тем, что предстояло выполнить очень большой объем работ, на объекте трудилось около полутора тысяч человек. Сейчас в коллективе —

около тысячи. Плюс, профессионалы, на помощь которых, в случае нехватки собственных специалистов, мы всегда можем рассчитывать.

— **Какие объекты стали для вашей организации знаковыми?**

— Мы можем гордиться многими объектами, а некоторые них попросту уникальные. Среди таковых Сребрянборские тоннели, сооружение которых было сложной инженерной задачей. Здесь также использовался ТПМК диаметром 14,2 метра, а максимальная глубина их залегания составила 44 метра. Главной особенностью тоннелей является то, что они двухъярусные, Нижний предназначен для движения метропоездов, а верхний — для автотранспорта.

(Окончание на стр. 2)



ИНТЕРВЬЮ

Алгоритмы оптимизма

(Окончание. Начало на стр. 1)

А параллельно велась проходка эвакуационного тоннеля диаметром 6 метров.

Интересный опыт Тоннель-2001 был получен при строительстве комплекса защитных сооружений в Санкт-Петербурге, предназначенного для предохранения города от наводнений.

Сокольническая линия метро, где на строящемся участке от «Юго-Западной» до «Саларьево», с промежуточными станциями «Тропарево» и «Румянцево», мы одновременно вели проходку восьми тоннелей и укладывали путевой бетон. Это был уникальный случай. Саму станцию «Тропарево» также строил Тоннель-2001, выступая генподрядной организацией.

На сооружении станции «Лефортово» Большой кольцевой линии коллектив Тоннель-2001 трудился почти четыре года. Очень мешала плотная жилая и производственная застройка. Перед началом работ предстояло вынести множество инженерных коммуникаций. Сооружение ограждающих конструкций котлована под вестибюль оказалось делом сложным из-за наличия известняка и сильного водопритока. Поэтому при строительстве притоннельных сооружений приходилось применять специальные методы, отсекающие грунтовые воды.

На тот период в московском метростроении ситуация складывалась непросто — было сложно с набором специалистов, проблемной была и финансовая составляющая. К тому же нас подвели смежники и пришлось своими силами выполнять их объем работ. Благо, нам на помощь пришел Тоннельный отряд № 6 и часть работ взяла на себя СМУ-8.

Тоннель 2001 также участвовал в сооружении знакового Живописного моста нестандартной геометрии, со многими вытекающими отсюда сложностями, да к тому же попадавшего в природоохранную зону с различными ограничениями на производство работ. Это также была чрезвычайно непростая стройка.

— **Вы сами строили мост?**

— Изначально его соорудила организация «МОСТОТРЕСТ», которая была на подряде у Московского метростроя. Но они не смогли закончить этот сложный объект и отказались от дальнейших работ. Мосметрострой поручил эти работы нам. Мы справились.

— **И все 25 лет стабильно развивались?**

— Так, к сожалению, не бывает. Случился и такой период,

когда объемы работ в столичном строительном комплексе начали сокращаться. Стали «рассыпаться» достаточно сильные организации. Я увидел, что замечательные профессионалы, которые прекрасно разбираются в том, как правильно выносить сети, были в поиске работы и решил пригласить их в Тоннель-2001. Тогда Московский метрострой сам сети не выносил, а заключал договора с субподрядчиками. Но оказалось, что новые специалисты разбираются не только в сетях, но и в тонкостях благоустройства. И у нас замечательно получилось. Первый этап работ, связанный в том числе с выносом сетей, мы стали выполнять

составил два миллиарда рублей. Это ТПУ «Электровзводская», где мы заканчиваем работы.

— **Что значит сооружаете ТПУ: выполняете все работы на строительстве новой станции метро, увязываете между собой подземные и наземные переходы, все виды городского транспорта, включая железную дорогу, выполняете озеленение?**

— Объемы работ на каждом объекте разные. А еще мы строим технические здания на конечных маршрутах наземного транспорта, остановки, устанавливаем станции для подзарядки электротранспорта. Занимаемся сетями. Например, на ТПУ «Лианозово» мы переложили,

Поэтому работы по ее сооружению предстоят весьма и весьма непростые.

— **Вы сильно зависите от подрядчиков, или стараетесь выполнять задачи исключительно своими силами?**

— По максимуму задействуем на объектах своих специалистов. Но на больших участках все работы мы физически выполнить не в состоянии, как бы не старались. Поэтому, естественно, привлекаем подрядные организации. Например, для сооружения ограждающих конструкций.

— **Какие задачи вы ставите перед собой как директор, с учетом существующих сложностей?**

различных профессий. Поэтому принимать их на работу становится все дороже. Из-за чего говорить о возможности где-то сэкономить, с учетом тех сложных работ, которые мы выполняем, и на которых задействованы исключительно квалифицированные кадры, сегодня просто невозможно.

— **По какому принципу подбираются работники среднего и высшего звена?**

— Во-первых, все мои замы — это специалисты, которые проработали со мной по десять — пятнадцать лет и в самых сложных ситуациях доказали свой профессионализм. Эти люди, я считаю, и есть высшее звено. Они же и подбирают работников среднего звена, отвечая каждый за свое направление — сооружение ТПУ, горные, бетонные или какие-то другие работы.

При этом я придерживаюсь принципов, что на строительстве, на производстве каждый из них должен заниматься четко поставленной задачей, держа в руках все нити управления своим подразделением, а не расплываться по мелочам. А мой приезд на стройку как руководителя обусловлен реальной необходимостью в моей поддержке. Чаще проверяю работу кессонной службы, когда, например, рабочие заходят в кессон, чтобы затем выполнить замену инструмента на тоннелепроходческом щите.

Я считаю, что все на стройплощадке должно способствовать комфортной работе: четко функционирующие механизмы, удобные, оборудованные бытовки для рабочих и прочего персонала. Да и сама стройплощадка должна быть ухоженной. Чтобы были смонтированы все необходимые ограждения, нигде ничего не валялось, соблюдались другие требования. Наказание нарушителей будет очень серьезным. Плюс, вся рабочая документация должна находиться в полной боевой готовности.

— **Каков средний возраст специалистов рабочих профессий и управленцев?**

— Удивительное дело, но в последнее время к нам стала приходить молодежь. А еще несколько лет назад средний возраст метростроителя был за пятьдесят.

Как раз перед беседой с вами я знакомился с четырьмя молодыми людьми, которые составят костяк нашего спецподразделения кессонной службы. Они — подающие надежды профессионалы и уже успели немного поработать в нашей компании. И все же,



собственными силами. И точно также справлялись с последним этапом, передавая приемной комиссии вместе с построенным подземным станционным комплексом и прилегающую к выходам из метро благоустроенную нами территорию. Всего Тоннель-2001 ударно поработал на благоустройстве 9 станций столичной подземки, среди которых «Электровзводская», «Авиамоторная», «Лефортово». Станции Люблинско-Дмитровской линии, «Селигерская» и другие.

Также, сохраняя уверенность в собственных силах, мы взяли за строительство Транспортно-пересадочных узлов (ТПУ) и замечательно освоили это направление работ. Построили ТПУ «Яхромская», «Лианозово» — представляющий собой большой пересадочный узел, где можно перейти и на метро, и на железную дорогу, а объем капиталовложений в который

а также вновь проложили в общей сложности три километра сетей! Дороги мы тоже делаем своими силами и даже укладываем асфальт. Сейчас, например, устанавливаем на объекте светофоры.

При распределении объемов работ на строящейся Бирюлевской линии метро Тоннель-2001 поручено сооружение станции «Курьяново» и сложнейшей девятой площадки.

— **Что это такое «девятая площадка»?**

— Приемно-стартовая площадка, которая расположится на глубине 40 метров в сложных, водонасыщенных грунтах. Там должен будет финишировать тоннелепроходческий комплекс шестиметрового диаметра, который придет со стороны строящейся станции «Кленовый бульвар». А стартует с той же площадки уже 10-метровый — двухпутный щит.

— Во-первых, сохранить кадровый состав предприятия и не подорвать здоровье работников, будь то специалисты-кессонщики, рабочие на участках или инженерно-технический персонал. И второе: в установленные сроки и с хорошим качеством завершать все выполняемые нами работы.

— **За счет чего вам удается стабилизировать экономику и снизить стоимость строительства?**

— Снижать стоимость строительства — это громко сказано. Ее невозможно снизить, потому что я напрямую завишу от поставок материалов, которые все время дорожают, от арендуемой техники, а это также достаточно затратная позиция. К тому же заработная плата квалифицированных работников в последнее время постоянно повышается. Причина проста: нехватка грамотных специалистов

25 ТОННЕЛЕЙ ЗА ЧЕТВЕРТЬ ВЕКА

ПРОХОДКИ, ВЫПОЛНЕННЫЕ ТОННЕЛЬ-2001



прежде чем зайти в шлюзовую камеру и осуществить замену инструмента, эти ребята еще пару месяцев будут задействованы на сборке ТПМК и как следует изучат его. И лишь когда мы поймем, что они готовы, будем персонально каждого допускать к работам в кессоне.

Дело в том, что от того, как эти молодые люди сработают, будет зависеть 80–90% успеха проходки. Учитывается и то, что в ходе продвижения механизированного комплекса могут возникнуть внештатные ситуации, и тогда ребятам также придется входить в кессон.

— Мне рассказали, что специалисты Тоннеля-2001 сами научились подготавливать механизированный щит к монтажу, собирать его, осуществлять проходку, а затем демонтировать. Это так?

— Да, мы единственная организация на Мосметрострое, которая может не только эксплуатировать, но и полностью смонтировать, и демонтировать ТПМК. Мы трудимся на тоннелепроходческом щите с гидропригрузом, а это гораздо сложнее, чем на щитах с грунтопригрузом, поскольку принцип работы на нем другой, связанный с использованием бентонитовой суспензии. Эта машина создана для проходки в водонасыщенных грунтах.

— Какие ошибки и недостатки вы простиете работнику и с чем не смиритесь никогда?

— Вопрос на самом деле очень сложный... Безразличие, наверное. С теми, кого кроме зарплаты ничего происходящее в нашем коллективе не интересует, и для кого мы лишь пересадочный маршрут по жизни, я даже разговаривать не буду. Да и они, понимая, что чужие, надолго у нас не задерживаются.

Случается, к сожалению, когда человек очень нужный, болеющий за коллектив, принимавший активное участие в его жизни, увольняется. Причины могут быть разные, но на таких людей мы не обижаемся, двери для них всегда открыты. И некоторые, разобравшись с жизненной ситуацией, вновь возвращаются к нам. Ну а мы, как можем, стремимся поддержать наших работников — ценим спортсменов, нашу дружную футбольную команду, производственников-рационализаторов, тех, кто трудится в сложных условиях кессона, кто хочет учиться, расти как специалист.

— И, завершая интервью, назовите важнейшую задачу ближайших месяцев?

— Сергей Анатольевич Жуков и Михаил Юрьевич Арбузов поставили перед нами задачу подготовить тоннелепроходческий комплекс, чтобы он мог стартовать от станции «Кленовый бульвар». Времени в обрез, а работа очень сложная. Но мы сделаем все, чтобы старт состоялся в срок. ■



ОТ ВСЕГО СЕРДЦА ПОЗДРАВЛЯЮ КОЛЛЕКТИВ ТОННЕЛЬ-2001 С ЗАМЕЧАТЕЛЬНЫМ ЮБИЛЕЕМ — 25-ЛЕТИЕМ ОРГАНИЗАЦИИ!

Четверть века — солидный срок, наполненный значимыми достижениями. В команде Тоннель-2001 собрались настоящие профессионалы своего дела, обладающие высокой квалификацией, ответственностью

за результат и готовностью решать самые амбициозные задачи. Сооружены объекты, которые стали неотъемлемой частью городской инфраструктуры. Это перегонные тоннели и станции столичной подземки, эстакады и автодорожные тоннели, транспортные развязки высокой категории сложности и транспортно-пересадочные узлы. Когда перед коллективом стоит задача, можно быть уверенным:

она будет выполнена в срок и на высшем уровне.

Благодарю команду Тоннель-2001 за самоотверженный труд, за тот впечатляющий результат в работе, который вы демонстрируете. Желаю всем крепкого здоровья, неиссякаемых сил и вдохновения для новых свершений! ■

Сергей Жуков,
генеральный директор
АО «Мосметрострой»

ДЕЛО ЖИЗНИ

РАБОТА КЕССОНЩИКА ТРЕБУЕТ МАСТЕРСТВА

Дмитрий Дюжин,
механик участка № 3,
начальник кессонной службы:

— Вся моя трудовая биография связана с Мосметростроем. В 1994-м я пришел в СМУ-5 электрослесарем-монтажником горно-проходческого оборудования, а с 2004-го работаю в компании Тоннель-2001, совмещая обязанности электромеханика, механика и начальника кессонной службы — единственной в московском метрострое. Все перегоны, которые за эти годы построил Тоннель-2001, сооружались при моем участии, начиная с Серебряноборских тоннелей, которые мы проходили большим механизированным щитом диаметром 14 метров, а затем с помощью шестиметрового ТПМК сооружали ответвление от них — метротоннели в сторону станции «Строгино». Тогда же у нас была организована кессонная служба. Я строил тоннель между станциями «Шипиловская» и «Борисово». Перегонные тоннели от действующей «Красногвардейской» до будущей станции «Алматынская». От «Юго-Западной» до «Тропарево», от «Румянцев» до «Саларьево» и другие. Подземные грунты в Москве простые, участки приходилось преодолевать разной сложности. Некоторые — очень тяжелые. Да и работа кессонщика требует мастерства, выносливости и психологической устойчивости. Так что, бывало всякое. Главное, что даже в непростых ситуациях мы всегда укладывались в графики работ.



МЫ НЕ ПОДВЕЛИ

Арсений Минков,
механик щита:

— После окончания в 2001 году Рязанского политехнического института я устроился на работу в СМУ-5. Трудился на реконструкции метростанции «Воробьевы горы». Затем на сооружении Серебряноборских тоннелей, где наша организация вошла в компанию Тоннель-2001. На строительстве первого тоннеля я работал сменным механиком 14-метрового проходческого щита, а на сооружении второго уже механиком. Там же в Серебряном бору помощи шестиметрового щита выполнял проходку до станции «Строгино». Причем ТПМК и четырнадцатиметрового диаметра были с гидропригрузом, самые сложные в работе. Участвовал в строительстве еще трех тоннелей метро и был откомандирован на работу в предолимпийский Сочи, где трудился на 13-метровом щите. До этой поездки все проходческие агрегаты монтировало, демонтировало и обслуживало Управление механизации Мосметростроя. Мы же обеспечивали их работу и периферию. А в Сочи набрались опыта и, вернувшись через полтора года в Москву, вышли с предложением к нашему руководству, чтобы самим подготавливать машину к монтажу, собирать ее, вести на ней проходку и затем демонтировать. Гендиректор пошел на большой риск, оказав нам доверие. Но мы его не подвели, и после этого все машины для прокладки тоннелей готовим самостоятельно.



СЕЙЧАС ГОТОВИМ К РАБОТЕ ТОННЕЛЕПРОХОДЧЕСКИЙ КОМПЛЕКС

Тимур Мамаджанов,
начальник участка:

— По образованию я горный инженер-электромеханик. В Москву в организацию «Трансстрой-тоннель» приехал в 2003 году на строительство Лефортовского тоннеля из Ташкента, где на тот момент был главным энергетиком управления. А в 2006-м перешел на работу в компанию «Тоннель-2001». Трудился на строительстве Серебряноборских тоннелей. Первое время — в должности дежурного электрослесаря, но через несколько месяцев меня назначили энергетиком участка, связанного с подземными работами. Проходка тоннелей на тот момент была завершена, и мы приступили к сооружению внутренней автомобильной плиты. Затем я строил метротоннель до станции «Строгино». Участвовал в сооружении транспортной развязки МКАД с Новорижским шоссе. Здесь мы построили четыре эстакады и один тоннель. Принимал участие в сооружении еще восьми перегонных тоннелей и в строительстве станций метро. Среди них станционный комплекс «Лефортово» с соединительными перегонами от камеры съездов, тоннель до станции «Алматынская» и другие. А в 2024-м стал заместителем начальника участка. Сейчас мы готовим к работе тоннелепроходческий механизированный комплекс, который отправится в путь от строящейся станции метро «Кленовый Бульвар» до будущей станции «Курьяново».



ЭТО МОЙ БЕСЦЕННЫЙ ОПЫТ

Роман Обухов,
заместитель главного
инженера:

— Свой профессиональный путь я начинал в МИСИ. Сначала это мощный фундамент на факультете ПГС и диплом инженера-строителя в 2002 году. А спустя десятилетие, уже понимая из каких «кирпичиков» складывается настоящая стройка, — второе образование, по специальности Экономика и управление в строительстве. В компанию «Тоннель-2001» я пришел в 2016-м, имея за плечами серьезный опыт работы. Как раз в это время здесь началось формировать новое, перспективное направление, связанное с комплексным обустройством территорий — выносом коммуникаций, прокладкой сетей, благоустройством. В первые годы работы в компании я был заместителем начальника ПТО. Моим стартовым объектом на новом месте стал станционный комплекс «Лефортово». Затем целая череда знаковых для города объектов: станции метро «Селигерская», «Яхромская», «Сокольники», «Электровзаводская», «Авиамоторная», каждая из которых это отдельная история и мой бесценный опыт. Сейчас, в должности заместителя главного инженера, вместе с командой завершаю масштабный проект — ТПУ «Лианозово», где мы, по сути, создаем всю инфраструктуру с нуля: освобождаем площадку, прокладываем инженерные сети, выполняем комплексное благоустройство и формируем комфортную среду. ■



Поздравляем юбиляров февраля!

75 ЛЕТ

- Кузнецова Валентина Юрьевна, ветеран КСУМ
- Ортабаев Казим Муссаевич, сторож (вахтер), СМУ-6
- Смирная Лидия Васильевна, ветеран УСР

70 ЛЕТ

- Журавлева Вера Николаевна, ветеран КСУМ
- Шалимов Вениамин Иванович, плотник, КСУМ
- Косачев Михаил Васильевич, ведущий специалист, СМУ-6
- Тарасов Юрий Владимирович, подсобный рабочий, СМУ-6
- Луканин Николай Кузьмич, ветеран УСР
- Ивашкин Алексей Георгиевич, советник генерального директора, Мосметрострой

65 ЛЕТ

- Рыскина Нина Ивановна, горнорабочий на шахтной поверхности, СМУ-6

- Матвеев Владимир Дмитриевич, подсобный рабочий на общестроительных работах, ТО-6
- Семенов Сергей Васильевич, вахтер на общестроительных работах, ТО-6

60 ЛЕТ

- Валах Игорь Владимирович, подсобный рабочий, ММС Интернэшнл
- Бахтин Николай Петрович, водитель автомобиля, Строймехсервис
- Титушин Григорий Николаевич, водитель автомобиля, Строймехсервис
- Гузынин Андрей Дмитриевич, электрогазосварщик, Строймехсервис
- Махновская Людмила Николаевна, раздатчик взрывчатых материалов подземный, СМУ-6
- Апарина Наталья Николаевна, маркшейдер сменный на поверхностных работах, СМУ-8
- Закеров Сафа Хусяинович, камнетес, УСР

- Евтушенко Алексей Анатольевич, водитель, СМУ-24

55 ЛЕТ

- Щегольков Владимир Петрович, водитель автомобилей массой свыше 3,5 тонн, ММС Интернэшнл
- Пустынников Вадим Леонидович, проходчик на поверхностных работах, ММС Интернэшнл
- Сухенко Алексей Николаевич, электрослесарь (слесарь) дежурный по ремонту оборудования, Строймехсервис
- Карташов Александр Александрович, электрослесарь (слесарь) дежурный по ремонту оборудования, Строймехсервис
- Орехова Светлана Владимировна, раздатчик взрывчатых материалов подземный, СМУ-6
- Циколія Гоча Игорьевич, проходчик на подземных работах, СМУ-8

- Бахтин Сергей Анатольевич, электрослесарь-монтажник горнопроходческого оборудования, Тоннель-2001
- Никифоров Юрий Леонидович, электрогазосварщик, Тоннель-2001
- Огнянова Светлана Ивановна, штукатур, УСР
- Максименкова Елена Александровна, старший бухгалтер, ТО-6
- Теплов Сергей Константинович, слесарь дежурный по ремонту оборудования на открытых горных работах, ТО-6

50 ЛЕТ

- Прудников Михаил Валерьевич, заместитель директора по экономике и финансам, ММС Интернэшнл
- Скурская Яна Тофиковна, распределитель работ, Строймехсервис
- Крайнюченко Павел Владимирович, проходчик на поверхностных работах, Строймехсервис

- Никулин Юрий Анатольевич, водитель автомобиля, Строймехсервис
- Шишкин Игорь Николаевич, мастер на открытых горных работах, СМУ-1
- Куликов Андрей Александрович, электросварщик ручной сварки подземный, СМУ-6
- Плюшкин Сергей Леонидович, арматурщик на подземных работах, СМУ-8
- Альхимович Виктор Евгеньевич, горнорабочий, Тоннель-2001
- Рузубов Иброгим Норович, штукатур, Тоннель-2001
- Богданов Александр Владимирович, слесарь строительный, УСР
- Петрыкин Александр Николаевич, машинист погрузчика производственного отдела, КометБетон
- Добренков Вячеслав Владимирович, стропальщик на общестроительных работах, ТО-6
- Никитин Алексей Викторович, электрослесарь-монтажник, СМУ-24

ЖЕЛАЕМ СЧАСТЬЯ, БЛАГОПОЛУЧИЯ И КРЕПКОГО ЗДОРОВЬЯ!

ЮБИЛЕИ

Владимиру Ресину — 90!



21 ФЕВРАЛЯ ИСПОЛНИЛОСЬ 90 ЛЕТ ГЕРОЮ ТРУДА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ, ПОЛНОМУ КАВАЛЕРУ ОРДЕНА «ЗА ЗАСЛУГИ ПЕРЕД ОТЕЧЕСТВОМ», ДЕПУТАТУ ГОСУДАРСТВЕННОЙ ДУМЫ ВС РФ, СОВЕТНИКУ МЭРА МОСКВЫ И СОВЕТНИКУ ПАТРИАРХА МОСКОВСКОГО И ВСЕЙ РУСИ ПО ВОПРОСАМ СТРОИТЕЛЬСТВА, КУРАТОРУ МАСШТАБНОЙ ПРОГРАММЫ ПО ВОЗВЕДЕНИЮ ПРАВОСЛАВНЫХ ХРАМОВ ВЛАДИМИРУ ИОСИФОВИЧУ РЕСИНУ.

Коллектив Мосметростроя поздравляет юбиляра со столь знаменательной датой! Желаем здоровья, бодрости духа и многих лет успешной работы на благо любимой столицы! ■

СОЦИАЛЬНЫЙ КОМПАС

Фестиваль объединил таланты детей и педагогов



В Москве в Гостином Дворе прошел юбилейный, 10-й Всероссийский фестиваль детского таланта и педагогических открытий «Маленький посол большого мира. Культурный код России: новое поколение», участниками которого стали дети дошкольного и младшего школьного возраста из разных регионов России.

«Это единственный столь масштабный фестиваль, целиком и полностью посвященный детям младшего возраста, цель которого с ранней поры прививать им чувство принадлежности к России, уважение к разным культурам нашей страны», — сказала идейный вдохновитель мероприятия, президент Российского комитета Всемирной организации по дошкольному воспитанию ОМЕРП, генеральный

директор АНО ДОО «МИР ДЕТЕСТВА», организации, основанной на базе бывших детских садов Московского метростроя Лариса Шевченко.

Мосметрострой традиционно принимает активное участие в проведении мероприятия.

Для педагогов фестиваль также стал настоящей находкой. Профессиональные конкурсы и номинации помогли выявить и наградить тех их них, кто лучше и интереснее всех включал

элементы культурного наследия в образовательные и развивающие программы для детей. Большое место фестиваля заняла выставка «Куклы как хранители культурного наследия», где многочисленные куклы, сделанные руками мастеров-педагогов и одетые в национальные одежды, становились проводниками в мир народных традиций.

В арт-мастерской народных промыслов «Чудо чудное, диво дивное» развернутой в нескольких точках фестивальной

площадки, прошли мастер-классы. Здесь дети могли поучаствовать в изготовлении сувениров, связанных с народными мотивами пяти этнокультурных групп нашей страны. Полным ярких впечатлений был и гала-концерт, посвященный традициям народов нашей Родины. Зрители увидели захватывающие детские номера — зажигательные и трогательные песни и танцы разных народов России, послушали лирические и патристические стихи о ней. Детей также объединили танцевальный флешмоб «Дисотека народов России» — интерактивный урок дружбы, собравший воедино известные народные танцы, и песенный калейдоскоп «Хранители напевов» — масштабная онлайн-акция, которая создала эффект единого всероссийского хора.

Конкурс стал настоящим праздником творчества и мастерства, подарив участникам и зрителям массу положительных эмоций. ■



НАД ПОМЕРОМ РАБОТАЛИ: Светлана Генералова, Сергей Живаев, Евгений Калинин, Александр Попов (фото)
УЧРЕДИТЕЛЬ: Акционерное Общество «Московский Метрострой». ГЛАВНЫЙ РЕДАКТОР: Сергей Живаев

АДРЕС РЕДАКЦИИ И ИЗДАТЕЛЯ: 127051, г. Москва, Цветной бульвар, 17. ТЕЛЕФОН: +7(495) 276-77-77 (доб. 414) E-MAIL: pr@metrostroy.ru САЙТ: metrostroy.ru/press-center/newspaper
Газета зарегистрирована в Управлении Федеральной службы по надзору за соблюдением законодательства в сфере массовых коммуникаций и охране культурного наследия по Центральному федеральному округу. Свидетельство о регистрации ПИ № ФС1-01803 от 28.04.05. Номер подписан в печать 27.02.2026 г. Газета отпечатана в типографии АО «Красная Звезда»: 117342, Москва, Севастопольский проспект, 56/40с1. Заказ № 1067-2026. Тираж 1700 экз. Распространяется бесплатно

