

ГАЗЕТА ОТКРЫТОГО АКЦИОНЕРНОГО ОБЩЕСТВА «МОСКОВСКИЙ МЕТРОСТРОЙ»

НОВОСТИ

ОФОРМЛЕНО 27 ОРДЕРОВ

В течение апреля отдел подземных сооружений (ОПС) Мосгоргеотреста получил 46 строительно-монтажных работ для сооружения новых объектов метроостроения (перегонных тоннелей, станций и тупиков). К 16 мая согласовано 36 строительно-монтажных работ, а на 27 уже оформлены ордера: 9 — по продлению Замоскворецкой линии, от «Красногвардейской» до «Братеево» (СМУ-3), 2 — по продлению Митинско-Строгинской линии, от «Митино» до «Пятницкой» (СМУ-1). 16 ордера получено на строительные площадки для продления Люблинско-Дмитровской линии от станции «Марьино» до «Селигерской», где в качестве генподрядчиков будут выступать несколько метроостроительских подразделений: СМУ-8, СМУ-6, СМУ-5, СМУ-15 и СМУ-1.

ПОМНИМ! ГОРДИМСЯ!

Эти слова в майские дни звучали во всех метроостроительских коллективах. Накануне Великой Победы, 26 апреля, ветеранов-победителей чествовали монтажники СМУ-4. К великому сожалению, как рассказал председатель профкома Евгений Васильевич Афонин, собрать за праздничным столом всех живых участников тех героических событий не удалось. Но те, кто смог прийти, душой отдохнули и согрелись в родном коллективе.

Руководство СМУ в подарок ветеранам Великой Отечественной выделило премии. Валентин Михайлович Свиригин — единственный в коллективе защитник столицы. Ему, награжденному медалью «За оборону Москвы», вручено пять тысяч рублей. 21 ветеран, отмеченный медалью «За доблестный труд в Великой Отечественной войне 1941–1945 гг.», получили по три тысячи. Не остались без внимания руководств СМУ-4 и воины-интернационалисты. Их, прошедших через Афганистан и другие горячие точки, в коллективе 18 человек.

МАГИЯ ТАНЦА

Ансамбль танца «Кудринка» ДК Метроострой, принимая участие в XXI фестивале детского и юношеского творчества «Весна на Таганке», стал победителем в номинации «Магия танца».

6 мая в театре «Содружество» состоялся гала-концерт, организованный Управлением Таганского района Москвы.

Коллектив награжден Почетной грамотой.

А 1 Мая, в составе ведущих коллективов Москвы, «Кудринка» традиционно выступала на главной площадке столицы, Тверской площади. По заявке мэрии были исполнены четыре номера: «Барыня», «Девичьи проходы», «Казачий пляс» и «Флотский танец».

«МЕТРОСТРОЕВЕЦ» — НА ВТОРОЕ ПОЛУГОДИЕ

Скоро закончится подписка на второе полугодие 2011 года по безналичному расчету.

Если вы хотите получить нашу газету с июля 2011 года, поспешите на почту. Индекс «Метроостроевец» — 24264 в Каталоге российской прессы «Почта России».

Стоимость подписки на шесть месяцев с доставкой на дом и в организации 103 руб. 26 коп., до востребования — 100 руб. 86 коп., до квартиры — 107 руб. 46 коп.

Оформить подписку можно в любом почтовом отделении Москвы.

В Московской области стоимость «Метроостроевца» на шесть месяцев — 110 руб. 76 коп.

Курс — на современную технику

АКТУАЛЬНОЕ ИНТЕРВЬЮ

О состоянии и перспективах технического оснащения метроостроительских объектов мы попросили рассказать заместителя главного инженера Мосметростроя Александра Яковлевича ЗАФТА, который с декабря 2009 года возглавил вновь созданную структуру — комплекс механизации.

— На что нужно ориентироваться метроостроителям для решения поставленной мэром Москвы задачи по ускорению и удешевлению строительства столичного метрополитена?

— Мы сейчас очень серьезно изучаем опыт строительства тоннелей за рубежом, знакомимся с производителями применяемого при этом оборудования. Ведем, например, переговоры с представителями германской фирмы «Херренкнехт», а также побывали в Японии — и на проходке тоннелей, и на заводах фирмы «IHI», где изготавливается соответствующее оборудование. Ориентироваться, конечно, надо на современную горнопроходческую технику, применяемую во всей Европе, а также в Японии. На наш взгляд, по щитам это продукция фирм «Херренкнехт», «Robbins» и некоторых японских производителей («IHI», «Мицубиси», «Кавасаки», «Хитачи»), по комбайнам, скорее всего, фирмы «Вирт».

Мы внимательно изучаем также опыт механизированной проходки вертикальных шахтных стволов, который имеется не только за рубежом, но и в Санкт-Петербурге. Предназначенный для этого щит разработан фирмой «Херренкнехт». Его использование сокращает в два — два с половиной раза время, обычно отводимое на эту работу, кроме того, применение такой новинки не требует большой строительной площадки, что очень важно в условиях центра мегаполиса, где как раз и строится метро глубокого заложения

— Как вы, Александр Яковлевич, оцениваете нынешнюю оснащенность Мосметростроя необходимой техникой?

— В принципе, накоплен достаточно серьезный технический потенциал. У нас есть два щита фирмы «Херренкнехт» диаметром 6 метров, которые практически полностью восстановлены и готовы к проходке. Один из них находится на базе ООО «Тоннель-2001», второй пока остается в Стамбуле, но в любой момент может быть отправлен в Москву. «Ловат», с которым СМУ-8 построило два пере-

гонных тоннеля в Нижнем Новгороде, силами УММ приведен в порядок. И в распоряжении ТО-6 имеется «Ловат», который также прошел необходимую санацию. Наконец, современный щит для механизированной проходки наклонных силами комплекса механизации и УММ был основательно модернизирован и уже смонтирован на строительной площадке у Шереметьевской улицы, где будет сооружен второй выход со станции «Марьино».

Имеется у нас и современная техника для закрепления грунтов.

— Но достаточно ли всего этого для новых объемных задач?

— Щиты будем прикупать. Но на новых направлениях вряд ли будут одно-временные проходки, там разная степень готовности. К тому же, не по всем объектам окончательно определены исполнители. Но мы все равно готовимся по максимуму. Поэтому находимся в постоянном контакте с рядом ведущих зарубежных фирм, специализирующихся на производстве интересующего Мосметрострой оборудования. Обмениваемся с ними информацией, сообщаем о новых проектах, которые нам предстоит реализовать, в ответ получаем их предложения. Так что ведется активная работа. Именно для нее и был создан в составе ОАО «Мосметрострой» комплекс механизации. В штат привлечено достаточное количество молодых специалистов с хорошим техническим

Щит для проходки шахтных стволов.



Фото А. ПОПОВА

Начальник комплекса механизации А.Я. Зафт, инженеры А.В. Француз, Э.В. Белоусов и Д.В. Стрыпунин.

образованием, с абсолютной компьютерной грамотностью. Они все владеют английским языком или активно его изучают, и с помощью специальной литературы постоянно повышают свой технический уровень.

— А как обстоит дело с подготовкой рабочих кадров для обслуживания современной техники?

— Базовые кадры на Мосметрострое еще сохранились. Их и сейчас достаточно много. Но плюс к тому мы еще занимаемся обучением. Например, для механизированной проходки наклонного тоннеля станции «Марьино» мы обучили работу на обновленном щите группу из 12 человек. Кроме того, Мосметрострой оплачивает для желающих курсы по изучению иностранного языка.

А, вообще-то, самое эффективное техническое обучение обеспечивается в процессе работы на реальном объекте и при наличии там достаточно опытных специалистов из УММ, ТО-6, ООО «Тоннель-2001». Это относится и к молодым инженерам. Основная часть сотрудников комплекса механизации будет по мере развертывания работ направляться непосредственно на участки. Но не в качестве кураторов. Я считаю, что лишние надсмотрщики нам не нужны. Люди просто должны работать на объекте, занимая соответствующие

должности. И не о пилотах тут речь. Это надуманное название. Давно есть такая специальность — механик. Если иметь в виду обслуживание современного механизированного тоннелепроходческого комплекса, то это человек, который умеет управлять машиной, может организовать ее ремонт. Разбираясь и в машине, и в местной горной обстановке, он в состоянии принять решение, что надо изменить, чтобы машина шла правильно, в оптимальном режиме.

— В нашей газете проходила короткая информация о предстоящей зарубежной проходке тоннелей: в Израиле — железнодорожных, в Индии — для метро. Но к моменту публикации не было еще сведений о том, какая техника там будет использоваться...

— Для стройки в Израиле щит заказан фирме «Херренкнехт». Сейчас его изготавливают, и в первых числах октября он должен будет поступить на строительную площадку, чтобы в январе 2012 года там началась проходка. Для реализации индийского проекта, скорее всего, будет заказана продукция той же германской фирмы. Окончательное подписание контракта на строительство метро в городе Ченнае состоялось 18 марта. Теперь от этого дня можно отсчитать 62 недели, чтобы назвать дату начала работ.

— А в Москве когда начнем «копать»?

— Что-то конкретное можно пока сказать лишь о проходке второго наклона для станции «Марьино». Но мы, в принципе, готовы открыть сразу хоть три забоя. И надеемся в ближайшее время на еще больший размах работ. Поэтому я обращаюсь к недавним выпускникам институтов, к инженерам-механикам и инженерам-электрикам: идите к нам работать, мы вас с удовольствием примем, обеспечим вашу дополнительную подготовку. Коллектив у нас достаточно молодой и перспективный.

Беседу вел Юрий ПЕТРУНИН.

Как выполнялся Коллективный договор

Из доклада Н.В. ТИХОНОВА, заместителя генерального директора ОАО «Мосметрострой»

Мосметрострой в 2010 году продолжал проводить свою генеральную линию на повышение конкурентоспособности, трансформируя структуру управления, используя современные системы контроля, модернизируя и обновляя технологическое оборудование. Это позволяло обеспечивать своевременный ввод

пусковых объектов, уверенно позиционировать себя на строительном рынке не только в Москве, но и других регионах России, а также за ее пределами.

К сожалению, нужно отметить, что 2010 год явился годом резкого сокращения объемов работ по метроостроению. Общий объем выполненных собствен-

ными силами СМР составил в 2010 г. 14 285 млн. рублей, что на 41% меньше, чем в 2008 г. и на 35% меньше, чем в 2009 г.

Трудовой договор, обеспечение занятости

Следствием резкого сокращения объемов работ на объектах метроостроения в 2010 году стали меры по оптимизации численности сотрудников наших организаций, перевод

части персонала на режим неполной рабочей недели, использование по соглашению с работниками схемы неоплачиваемых отпусков.

Данные мероприятия производились строго в соответствии с Трудовым кодексом Российской Федерации и Коллективным договором организаций Московского метроостроя. Все эти вынужденные мероприятия преследовали цель — сохранение коллективов

Окончание на стр. 2

Публикуем материалы апрельской конференции трудового коллектива, на которой подведены итоги выполнения Колдоговора за 2008–2010 годы и принят единый Коллективный договор организаций Московского метроостроя на 2011–2013 годы.

Как выполнялся Коллективный договор

Окончание, начало на стр. 1

дочерних предприятий ОАО «Мосметрострой».

Среднесписочная численность работников организаций нашего холдинга в 2010 г. снизилась по сравнению с 2009 г. на 29% и составила 7033 человек, а с учетом сокращенного режима рабочего времени реально составила — 6587 человек.

Оптимизация численности проводилась в первую очередь за счет высвобождения временных работников, в том числе иногородних.

Доля временных работников снизилась в 2 раза, с 40 % в конце 2009 г. до 20% на конец 2010 г.

Также прослеживалась в течение отчетного года положительная тенденция по увеличению доли работников из числа жителей Москвы и Московской области. Их доля увеличилась с 59% в конце 2009 г. до 68% — на конец 2010 г.

Мероприятия по сокращению численности своих коллективов провели 7 организаций. Максимальное количество работников, уволенных по сокращению, зафиксировано в СМУ–13 (58 человек) и СМУ–6 (16 человек). Всего сокращен 101 человек.

Оплата труда, гарантийные и компенсационные выплаты

На фоне сокращения объемов (на 41 % в 2010 г. по сравнению с 2008 г.) реальный среднемесячный уровень заработной платы удалось сохранить на уровне прошлых лет. В 2008 г. — 33 352 руб., 2009 г. — 32 284 руб., в 2010 г. — 32 030 руб., или на 4% меньше, чем в 2008 г.

Достичь этого удалось за счет интенсификации работ, мероприятий по оптимизации численности и изменения режима рабочего времени.

За сверхурочную работу, за работу в тяжелых и особо вредных условиях, за работу в ночную и вечернюю смены, за выслугу лет производились доплаты.

В Колдоговор внесены изменения

А.Н. РОДИОНОВ, председатель Теркома профсоюза работников Мосметростроя

За три последних года практически все пункты нашего Коллективного договора выполнялись полностью. И только три из них — частично. Прежде всего, это касается несвоевременной выплаты отпускных. Согласно Трудовому законодательству выплаты должны производиться за три дня до ухода работника в отпуск. Но это требование нарушается почти во всех наших организациях.

Не во всех коллективах, хотя это и записано в Колдоговоре, выплачивается аванс. И потому этот пункт можно считать невыполненным. Но, если вы помните, еще три года назад мы согласились пойти на то, чтобы платить зарплату раз в месяц. Почему? Потому что аванс — это лишние затраты. Руководство организации, поскольку нет норматива, может принять решение перечислять всего лишь 100 рублей. Если это удовлетворит работников — пожалуйста. Но для этого придется израсходовать бумаги не на сто, а на тысячу рублей.

За три года у нас ни разу не индексировались тарифные ставки и должностные оклады. Причин несколько: есть объективные, есть необъективные. Конечно, мы попали в полосу кризиса, и ситуация в последние годы складывалась таким образом: лишь бы выжить, не до жиру. Но с другой стороны, мы обязаны были выполнить все, что записано в Колдоговоре. Федеральный закон гласит: индексация должна производиться минимум на

Выплата заработной платы работникам (п. 5.14.) производилась в соответствии с Коллективным договором. Факты задолженности по выплате заработной платы выявлены в СМУ–6 и РСУ.

Условия работы. Охрана и безопасность труда

В 2010 году на объектах ОАО «Мосметрострой» произошло 13 несчастных случаев с временной потерей трудоспособности продолжительностью 734 чел./дня. Слабым утешением может служить тот факт, что их количество уменьшилось по сравнению с 2009 г. на 20 случаев или на 1416 чел./дней.

Наибольшее количество случаев травмирования работающих зафиксировано в организациях СМУ–4 (4 случая), СМУ–5 (3), и СМУ–6 (2), в том числе один тяжелый случай произошел в СМУ–4.

На реализацию мероприятий по охране труда в 2010 году израсходовано боле 41 млн. рублей.

Но и при самых значительных материальных вложениях, невозможно обеспечить безопасные условия труда без максимального внимания к этому вопросу со стороны ответственных ИТР, членов комиссий по охране труда, руководителей предприятий. Наша общая задача четко организовать эту работу.

В отчетном году было продолжено проведение, ставшего уже традиционным, смотра-конкурса на лучшую бригаду по охране труда и производственному быту, подведены его итоги. Призовые места были завоеваны бригадами коллективов: Тоннель–2001, СМУ–5, УСР, СМУ–1, Строймехсервис, СМУ–9, СМУ–4, КСУМ. На премирование призеров было выделено 1 707 тыс. руб.

Компенсация вреда, причинённого здоровью работника

По Коллективному договору работодатели брали на себя обязательства заключить договоры добровольного страхования работников

от несчастных случаев на производстве.

В 2010 году было застраховано через страховую компанию «Блок-Страхование» по договорам добровольного страхования от несчастных случаев — 4414 человек.

Отсутствовали договоры страхования от несчастных случаев у СМУ-11, Авто–М–34, Спецметрострой, Подземтестрой.

Общее количество поданных заявлений о несчастных случаях — 50, в том числе:

- заявлений о несчастных случаях, связанных с травмами на производстве — 20,
- заявлений о несчастных случаях по пути на работу, с работы — 30.

Из общего количества заявленных в 2009 — 2010 году несчастных случаев произведены в 2010 году выплаты по 29 случаям на сумму 1 821 400 рублей, из них:

- по инвалидности — 60 000 руб.
- по травме — 1 761 400 руб.

Наибольшее количество страховых случаев заявлено по следующим организациям: СМУ–4 (14), СМУ–8 (7), СМУ–6 (4), СМУ–9 (3).

Охрана здоровья работников и членов их семей

Основным поликлиническим медицинским учреждением для нас в 2010 г. оставалась Медсанчасть № 2, которая оказывала медицинскую помощь метростроевцам в полном объеме в соответствии с городской программой обязательного медицинского страхования.

Такая же помощь оказывалась и ветеранам Метростроя при предъявлении полиса обязательного медицинского страхования.

Все работодатели обеспечивали организацию предварительных и периодических медицинских осмотров своих работников в соответствии с существующими требованиями.

В рамках проведения профосмотров обследовано 3 652 человека, или 98,5% годового плана, что является одним из лучших показателей по Москве. По ряду причин не обеспечен

100-процентный осмотр рабочих в организациях: СМУ–10, СМУ–9, СМУ–15, Строймехсервис.

По договорам добровольного медицинского страхования в отчетном периоде в организациях Мосметростроя был застрахован 4631 человек. Не заключили договоры по добровольному медицинскому страхованию СМУ–11, УММ, Авто–М–34, Спецметрострой, ТО–6 (ситуация в начале 2011 г. исправилась).

За оказанные застрахованным работникам медицинские услуги страховой компанией произведены выплаты в лечебные учреждения на сумму 20 636 645 рублей, из них: МСЧ №2 — 4 574 246 руб. (в том числе оплата периодических медосмотров); другим ЛПУ — 16 062 399 руб.

В соответствии с Коллективным договором некоторые организации оказывали помощь отдельным работникам на приобретение путёвок на санаторно-курортное лечение. Так за 2010 год организации Мосметростроя приобретено 49 путёвок на 1 680 086 руб. В том числе за счёт средств социального страхования — 16 путёвок.

Социальная защита работников

По данному разделу работодатели выполняли взятые на себя обязательства в соответствии с условиями действующего Коллективного договора. На материальную помощь своим сотрудникам и ветеранам было израсходовано 13,3 млн. руб.

Женщинам, имеющим детей школьного возраста (с 1-го по 5-й классы) предоставлялся 1 сентября оплачиваемый день отдыха.

Работа по улучшению жилищных условий

За прошлый год с помощью городских жилищных программ улучшили свои жилищные условия 11 семей (31 человек).

Путём перераспределения жилья, имеющегося на балансе ЗАО «КСУМ», в общежитиях КСУМа улучшили жилищные условия еще 38 семей (65 человек), в том числе 23 семьи (29 человек) — в УПЦ на Коровинском шоссе. Необходимо отметить, что возможность улучше-

ния жилищных условий путем перераспределения жилья в общежитиях ЗАО «КСУМ» практически исчерпана.

Как было сказано уже не один раз, дома квартирной планировки, как объекты социальной сферы, не могут являться собственностью Метростроя и подлежат передаче городу. В настоящий момент практически согласован порядок передачи в собственность Москвы шести многоквартирных домов. Завершение этой работы позволит освободить организации от бремени расходов по долевого содержанию общежитий, а это в 2010 году составило 26,9 млн. руб.

Содержание объектов социально-культурной сферы, оздоровление и отдых работников и членов их семей

Мосметростроем в отчетном периоде была оказана материальная помощь оздоровительному лагерю «Юный Метростроевец» в сумме 1 500 000 руб. на ремонт корпуса № 4.

В оздоровительном лагере «Юный метростроевец» летом 2010 года за четыре смены отдохнуло 1 130 детей, а в зимние каникулы — 412 детей.

При полной стоимости путёвки в летний период 19550 рублей родители метростроевцы оплачивали только 10%, а многодетным и неполным семьям путевки предоставлялись бесплатно.

Теркомом профсоюза и ДК Метростроя в конце года было организовано традиционное новогоднее представление для детей метростроевцев. На нем побывало более 7 тыс. ребят.

Работа с ветеранами

Работодатели и профсоюзы, в соответствии с Коллективным договором, оказывают постоянную помощь ветеранам войны и труда. Материальная помощь ветеранам, выплаченная нашими организациями в 2010 году составила 4,844 млн. руб.

Администрация ОАО «Мосметрострой» совместно с советом ветеранов Метростроя дважды организовала в ДК Метростроя вечера, посвященные Дню Победы и Новому году. На эти цели было выделено более 400 тыс. руб.

Трое — «против», один — воздержался

Горячие прения развернулись при обсуждении поправок к Колдоговору. Генеральный директор СМУ–6 И.И. Колдунов не согласен с пунктом 5.1, где говорится о минимальной оплате труда. Он предложил оставить, как и было, 6 тысяч рублей.

Председатель Теркома профсоюза А.Н. Родионов сразу же дал исчерпывающий ответ на это предложение, а потом еще ответил в письменном виде. Минимальный размер оплаты труда определен Московским трехсторонним соглашением на 2011 год между правительством Москвы, Московскими объединениями профсоюзов и Московским объединением работодателей: с 1 января 2011 года — 10400 рублей, с 1 сентября 2011 — 10900 рублей. Если оставить старую минимальную зарплату в 6 тысяч, то нарушим сразу два закона — федеральный и города Москвы, а также трехстороннее соглашение.

Кроме того, так как ОАО «Мосметрострой» с января 2011 года не является структурой федерального подчинения, то минимальная заработная плата определяется ст. 133 ТК РФ, с чем согласился генеральный директор ОАО «Мосметрострой», подписав новую редакцию Колдоговора, в том числе пункт 5.1.

И.И. Колдунов также предложил пункт 5.11, в котором идет речь о выслуге лет, убрать из Колдоговора или оставить с записью: на усмотрение администрации при наличии финансовой возможности на выплату. «Пока нет у коллектива работы, нет денег на эти выплаты», — сказал он.

Ответ А.Н. Родионова: на конференции в СМУ, на которой присутствует две трети коллектива, можно рассмотреть

положение о выслуге лет и принять свое решение — выплачивать или нет.

И.И. Колдунов не соглашается и с пунктом 14.3 Коллективного договора. Его больше устраивает старая редакция: работодатели по письменному заявлению работников, не являющихся членами профсоюза, ежемесячно перечисляют на счета профсоюзной организации денежные средства из заработной платы указанных работников в сумме, определенной работником.

А в новой редакции записано, что денежные средства за заработной платы указанных работников перечисляются в сумме 0,5% в соответствии со статьей 377 Трудового кодекса РФ.

Генеральный директор СМУ–1 А.В. Иванов предложил рассмотреть вопрос о корректировке утвержденных дополнительных отпусков. На сегодняшний день они слишком большие. «Из-за этого завтра мы не сведем концы с концами», — сказал он.

Ответ А.Н. Родионова: за работу в подземных условиях никто не имеет права изменить действующий закон о дополнительных отпусках. Он определен списком производств, утвержденных постановлениями Госкомтруда СССР и ВЦСПС от 25 октября 1974 года. Адополнительные отпуска за вредность и тяжелые условия определены постановлением № 879 правительства РФ от 20 ноября 2008 года. Чтобы их сократить, необходимо провести аттестацию всех рабочих мест и исключить вредные факторы. Статья 117 ТК РФ.

Коллективный договор на 2011–2013 годы с изменениями и дополнениями принят большинством голосов. «Против» проголосовали трое руководителей СМУ, один — воздержался.

Воспользуемся паузой, чтобы перестроиться

Е.И. КАШИН,
генеральный директор ОАО «Мосметрострой»

Хотел бы остановиться на нескольких вопросах. На нашей сегодняшней конференции достаточно странный кадровый состав: совсем мало рабочих. Я не очень понимаю, для чего приглашать начальников строительного-монтажных управлений и главных инженеров, которые и без того чуть ли не каждый день присутствуют в Управлении Метростроя, выполняя свои основные производственные задачи. Я думал, что здесь должны быть в большей степени представители рабочих, в широком смысле этого слова, которые должны бороться за свои интересы, поскольку у рабочих, которые своим трудом создают материальные ценности, есть свои интересы, у администрации — свои.

Хотел бы обратить внимание, прежде всего, на то, что на Метрострое объемы СМР упали вдвое, то есть — работы мы сделали вдвое меньше. В то же время численность трудящихся сократилась меньше, чем вдвое. По идее вдвое меньше работы — вдвое меньше людей. А вот зарплата на каждого трудящегося сохранилась та же. Кто-нибудь может объяснить этот чудесный феномен: каким это образом мы все вместе — ИТР и рабочие — нарушаем основной закон любого строя, и капитализма, и социализма, когда производительность труда опережает зарплату? Мы работаем строго наоборот. Я

абсолютный сторонник того, чтобы метростроевцы зарабатывали не 32 тыс. рублей в месяц, что по московским меркам достаточно средне. Пусть будет гораздо больше, но это должна быть плата за нормальный высокопроизводительный труд.

Не надо сейчас посыпать пеплом голову и рассказывать о том, как нам плохо. Метрострой переживал и не такие времена, было гораздо хуже. И это переживем — рано или поздно начнутся работы. Когда мэр Москвы провозгласил правильную идею, что надо строить метро, он никак не мог ожидать, что ни одного проекта, по которому можно начинать работать, просто нет. И любое наше действие, любой наш выход на стройплощадку сейчас с точки зрения здравого смысла и закона явление совершенно ненормальное. Но это мы тоже пройдем.

Кстати, в каждой беде можно найти долю радости. Мы потеряли некоторое количество людей, ушла часть высококлассных специалистов, но мы избавились от большого количества пены. Обойдемся без этих бесконечных подметальщиков окурков на объектах. Я наблюдал картину, как три человека — два с носилками, один с метлой и совком — убирала окурки на стройплощадке. «Изумительное» зрелище. Главное, что у них же 32 тысячи средняя зарплата.

А когда работа начнется, хочу это подчеркнуть, будем решительным обра-

зом обращать внимание на выработку, на производительность труда. То, что строит Мосметрострой, и не только Мосметрострой — любая строительная компания в Москве, чрезвычайно дорого и не отвечает современным представлениям о затратах на возведение тех или иных объектов. Это справедливые претензии.

Тот, кто постарше, помнит, что в советские времена, когда ритм работы и режим работы были гораздо более напряженными, зарплата не выдавалась так легко и бездумно. Да, метростроевцы получали хорошую по сравнению со всеми строителями зарплату, потому что горняки, подземка, несколько другие расценки и т.д. Это была зарплата за тяжелый напряженный труд. Задумайтесь об этом. Если мы сами не возьмем себя в руки и не заставим, рабочие — руководителей, а руководители — рабочих, прежде всего, думать и не выбрасывать деньги на ветер просто так, значит, Мосметрострой свое 90-летие не отметит. Потому что придут нормальные, компактные, технологически высокооснащенные фирмы, а мы с этого рынка уйдем. Это не угроза, а реальные ощущения.

Вот так получилось — мало работы. Так давайте воспользуемся этой паузой, чтобы спокойно подумать, перестроиться, мобилизоваться и заняться подготовкой кадров. Посмотрите друг на друга — в этом зале люди, которым в большинстве за пятьдесят. Мало у нас молодых профессионально подготовленных ребят, нет ПТУ. А что будет в коллективе через пять, через десять лет? Знаю, что есть единичные случаи, когда в СМУ приходит нормальный молодой человек после школы, хочется ему

строить, причем — москвич, не из Тулы, не из Грозного, не из Сибири. Дайте ему специальность, дайте ему рабочее образование, прикрепите к нему хорошего мастера трудового обучения, наставника. Начальники СМУ, платите этому наставнику дополнительные деньги, как раньше было, это стоит того. И найдите деньги на то, чтобы прикреплять людей к работе теми же квартирами. Сейчас в Москве жилье стоит 2–2,5 тысячи долларов за квадратный метр. Надо найти возможность приобретать людям жилье, давать кредит, деньги на ипотеку для необходимых коллективу людей, которые должны превратиться в кадровых работников. Подумайте о своем будущем. Есть случаи, когда начальники СМУ мне звонят: «Евгений Иосифович, помогите, у нас сотрудник проработал 25 лет на Метрострое, нельзя ли, чтобы КСУМ из его комнатки в общежитии и половины кухни сделал какую-то квартиру». Вот эта комбинация разворачивается годами и в большинстве случаев ничем не завершается. Арешается вопрос очень просто. Вам нужен сотрудник? Купите ему квартиру, он её отчасти уже давно отработал, а своим трудом и благодарностью отработает в ближайшие годы в десять раз. Вот и все.

В завершение доклада хочу отметить, что обстоятельства будут следующими: когда начнется работа, необходимо строго контролировать затраты, начальникам — в первую очередь. И ни одной лишней копейки просто так, бездоказательно, на ваши счета не поступит. Причем это не я решил. Это время так решило. И по-другому, по всей видимости, уже не будет никогда. Ни при каком начальнике, ни при каком руководителе.

Транспортная программа поражает

В конце апреля правительство столицы обсудило вопрос о том, как будет развиваться в Москве транспортный комплекс в 2012–2016 годах.

Глава транспортного ведомства Николай Лямов представил программу «Транспорт Москвы». Это уже не первый аналогичный документ. В прошлом году москвичи могли ознакомиться с так называемым Транспортным планом Сергея Собянина, а меньше месяца назад свой «антипробочный проект» представил Минтранс России.

Новая программа учитывает и развивает уже прозвучавшие предложения. Всего на борьбу с пробками город готов пожертвовать почти три своих годовых бюджета — более 3,5 трлн. рублей. Из них 1,5 трлн. рублей, как ожидается, «съест» дорожное строительство. «Уже со следующего года мы увеличим расходы на эти цели с 200 млрд. до 300 млрд. рублей», — подтвердил Сергей Собянин. Наибольшую «прибавку», по словам мэра, получит от города метрополитен: затраты на проектирование и создание новых линий вырастут с 50 до 100–120 млрд. рублей.

В период с 2012 по 2016 годы в столице обещают построить 6 автовокзалов, 50 транспортно-пересадочных узлов, 13 станций на Малом кольце железной дороги, 1,5 млн. парковочных мест, а также 475 км улично-дорожной сети и 85 км метрополитена.

Поколение победителей

Страна отметила 66-ю годовщину Великой Победы. Почти две трети века прошло с тех незабываемых майских дней 1945 года, от высшей точки отечественной истории и всенародного праздничного ликования, которое неотделимо от слез на глазах и скорби в душе.

Бесконечно радует, что до сих пор живут среди нас негибаемые представители славного поколения победителей. Еще есть кому вручить цветы и сказать слова благодарности. На Московском Метрострое 87 фронтовиков Великой Отечественной войны. К сожалению, не все смогли приехать на традиционную встречу, которая проходила во Дворце культуры Метростроя 26 апреля, здоровые уже не то. И потому за праздничными столами можно было увидеть лишь немногих фронтовиков. Остальные участники — труженики тыла и ветераны Метростроя, не одно десятиле-

тие проработавшие вместе с теми, кто вынес на своих плечах тяготы пороховых сороковых.

Фронтовик Иван Петрович Водолазкин, отметивший в январе 90-летие, по-прежнему в строю — бодрый, общительный, он стойко выдерживает груз многочисленных наград. Вступил в войну с первого её дня, так как проходил действительную службу в рядах Красной Армии, а завершил на Эльбе, где получил тяжелейшее ранение.

Иван Васильевич Лесков моложе своего тезки на три года, его призвали в 1942-м. Воевать пехотинцу довелось на Северном Кавказе, под Новороссийском. После тяжелого ранения и нескольких месяцев в госпитале он продолжил громить немецких захватчиков, освобождая от них южную Украину. Форсировал Днепр. Награжден медалью «За отвагу», орденом Красной Звезды. Боевой путь отважного воина прервало второе тяжелое ранение, полу-

Фото А. ПОПОВА



М.С. Страхов.

ченное в 1944 году. На Московский метрострой Иван Васильевич пришел в разгар строительства Большого кольца, в 1950 году. Начинать слесарем-электромонтажником, после окончания техникума стал механиком. На заслуженный отдых ветерана проводили ровно через 50 лет.

Призывник 1944-го Михаил Сергеевич Страхов выучился на танкиста и попал на 2-ой Прибалтийский фронт. Победный май не означал для него, как и для большинства ровесников, возвращения к мирной жизни. Предстояло еще на Дальнем Востоке довести до капитуляции японских милитаристов. В ряды строителей метро Михаил Сер-



Я.С. Шлеймович.



И.В. Лесков.

геевич влился в 1951 году. Причем, новые линии прокладывал не только в Москве, но и в Баку. К фронтовым наградам, медали «За боевые заслуги» и орденом Отечественной войны, добавились медаль «За трудовую доб-



И.П. Водолазкин.

лесть» и орден «Знак Почета». Основная его профессия — взрывник, а общий стаж работы — 52 года.

Николай Федорович Рябенков начал свой ратный путь с освобождения Прибалтики. На фронте находился с февраля 45-го и до Победы. А потом — еще шесть лет послевоенной армейской службы. Отсчет метростроевских объектов Николая Федоровича идет от «Краснопресненской» кольцевой. В том же списке — «Китай-город», «Тургеневская», «Бабушкинская» и другие станции СМУ-8.

Участником Великой Отечественной войны Яков Семенович Шлеймович стал в начале 1945 года. Но фронтовиком себя не называет. «Мы, — говорит, — считаемся приравненными к фронтовикам». А дело в том, что Шлеймовичу, так же как его будущему коллеге из ТО-6 Феликсу Авнеровичу Ачильдиеву, пришлось плавать на тральщике. Только Ачильдиев очищал от мин Балтику, а Шлеймович — Черное море. Риск же подорваться самим был, пожалуй, одинаково велик. Куда с большим удовольствием Яков Семенович вспоминает, что приобщался к профессии проходчика в бригаде знаменитого метростроевца Бениamina Лазаревича Катаманина.

Еще один тоннельщик, Александр Архипович Новожилов, родился в 1928 году и, значит, на фронт опоздал. Зато к серьезному труду он приобщился еще до



Участники встречи ветеранов Метростроя накануне 66-й годовщины Великой Победы.

Поколение победителей

Окончание, начало на стр. 3

начала войны. В деревне находилось дело и для 12-летних. Что уж говорить о времени, когда потребовалось заменить в колхозе ушедших на фронт мужиков. Подростки хорошо знали, что такое лобогрейка, что закрепленных за ними лошадей надо беречь, а самим — выкладываться.

Ровесник Новожилова, ветеран КСУМа Иван Андреевич Истомин тоже поделился воспоминаниями:

—Мы и пахали, и севали, и зерно грузили. Бывало, что под тяжестью мешков просто падали. Но поднимались.

Галина Алексеевна Калашникова — москвичка. В 1942 году, когда ей исполнилось 12, она пришла работать на одно из соседних предприятий, у которого в Подмоскovie имело подсобное хозяйство. Туда вскоре и направили девочку. Галина сажала капусту, занималась прополкой, потом переквалифицировалась в доярки. Через пять лет начался ее более чем полувековой метростроевский путь, связанный с Мраморным заводом и с Очаковским заводом ЖБК.

Говорят, что на бывшей заводской территории в Очакове уже возводятся жилые дома. А человеческую память не перепланируешь. Бетон и железобетон Очаковского завода ЖБК, вошедшие в конструкции десятков километров тоннелей, будут надежно служить еще нескольким поколениям москвичей и гостей столицы.



А. Н. Родионов.

Боевые и трудовые подвиги, совершенные в годы Великой Отечественной войны, надолго обеспечили мирное развитие нашей страны. Тех же, кто к этому причастен, с каждым годом становится всё меньше и меньше.

—«Где же вы теперь, друзья-однопольчане?» — этот вопрос всё чаще остается без ответа, — с такого печального наблюдения начал встречу ветеранов заместитель директора Дворца культуры Метростроя Владимир Александрович Куничкин. И затем, после исполнения военной песни вокальным дуэтом, Еленой Букреевой и Михаилом Штормом, была объявлена минута молчания.

Однако дальнейшая программа строилась так, чтобы минор все-таки тактично уступил место мажору, и в зале постепенно формировалась праздничная атмосфера. Хорошо подошла для этого песня на стихи поэта-фронтовика Константина Ваншенкина «Я люблю тебя, Жизнь!»



Алексей Матвеев, Юрий Анатольевич Кошелев, Александр Петров.

МОИСЕЕНКОВ Сергей Стефанович

В апреле 2011 года не стало ветерана Метростроя Сергея Стефановича Моисеенкова.

Сергей Стефанович приехал в Москву с Брянщины. С отличием окончил метростроевское училище ФЗО № 54, единственный из группы получил пятый разряд проходчика.

На шахте № 20, которую возглавляла Татьяна Викторовна Федорова, на строительстве станции «Киевская» Кольцевой линии, он сделал свои первые шаги. В бригаде Ивана Костенко прошел настоящую серьезную школу, а вскоре, на станции «Проспект Мира», и сам возглавил бригаду.

Чаще других Сергей Стефанович вспоминал Калужский радиус, перегон «Шаболовская» — «Ленинский проспект». Здесь он работал два года в кессоне, перевыполняя плановые задания: за 3,5 часа бригада Моисеенкова проходила больше метра перегонного тоннеля диаметром 6 метров. За ударный труд бригадир Моисеенков

был награжден орденом Ленина.

Сергей Стефанович без отрыва от производства окончил Московский техникум транспортного строительства, затем Горный институт. Работал начальником смены в СМУ-3, инженером производственного отдела Управления Метростроя, заместителем начальника СМУ-1. В его биографии была командировка в Афганистан, где прокладывался тоннель через Гиндукуш.

Жизнь не баловала Сергея Стефановича. Все, что он имел, достиг своим упорством и трудом. Он бесконечно любил дело, которое выбрал, и Метрострой, которому отдал не один десяток лет.

Высококвалифицированный инженер, умелый руководитель производства, Сергей Стефанович по праву пользовался заслуженным авторитетом среди коллег. Доброжелательный, отзывчивый, веселый человек. Прекрасный семьянин. Таким он и останется в нашей памяти.

Выражаем искреннее соболезнование родным и близким покойного. Скорбим вместе с ними.

**Совет ветеранов
Московского метростроя.**



**Выступает ансамбль
«Кудринка».**

Г. А. Лопаткина.

Н. Ф. Рябченков.



Приветствия, которыми перемежались концертные номера, тоже способствовали подъему общего настроения. Заместитель главного инженера Метростроя Юрий Константинович Святухин сообщил ветеранам о намечающемся сдвиге к лучшему в современной производственной ситуации нашего большого коллектива, поскольку уже определен ряд новых стройплощадок.

Искренние слова благодарности и добрые пожелания высказали победителям председатель Теркома профсоюза Александр Николаевич Родионов, председатель совета ветеранов Метростроя Галина Александровна Лопаткина, бывший начальник Мосметростроя, Герой Социалистического Труда Юрий Анатольевич Кошелев, воины-«афганцы» Алексей Матвеев и Александр Петров, директор Дворца культуры Борис Филиппович Пригода.

В исполнении известной метростроевской певицы Лидии Любченко звучали в этот вечер самые разные песни, прежде всего, о светлых человеческих

чувствах: «И несколько мы с тобой не постарели», «Коробейники»... А зажигательная песня про цыгана Яна подняла на ноги столичных ветеранов! Одним из самых задорных оказался Николай Федорович Рябченков.

Украшением программы стало выступление танцевального ансамбля «Кудринка» под руководством Ирины и Алексея Сальниковых. Гарные девочки и парни в национальных украинских костюмах так лихо отплясывали «Слободянку», что дух захватывало! А солистки Александра Ушакова и Дарья Рыжова мастерски, красиво и энергично исполнили для гостей вечера «Смуглянку».

Праздник подарил нашим ветеранам немало положительных эмоций. Казалось, что каждый из них в этот вечер сбросил со своих плеч немалый груз годов. Очень хочется, чтобы вот также весело мы смогли все вместе отметить и многие будущие годовщины Великой Победы, главного исторического праздника страны, объединяющего людей разных поколений.

Юрий ПЕТРУНИН.

ЖОКИН Степан Степанович

На 83-м году жизни скончался ветеран Тоннельного отряда № 6 Степан Степанович Жокин.

Уроженец Рязанской области, Степан Степанович в 16 лет приехал в Москву и поступил в ремесленное училище Метростроя, где получил специальность слесаря-электрика. Два года трудился на строительстве метро, был призван в армию. После пяти лет службы на суровом Северном флоте метростроевец вернулся к любимому делу.

Работал, учился в вечернем техникуме, а затем, будучи дипломированным специалистом, трудился механиком участка на подземных работах. 34 года на этой беспокойной, требующей больших знаний и большой отдачи должности.

Степан Степанович был человеком добросовестным и безотказным. Он всегда по-доброму, с теплотой относился к людям, которые его окружали, всегда готов был оказать помощь и поддержку, научить, наставить.

Завклад в строительство метро Степан Степанович награжден орденом Трудового Красного Знамени и медалями. Не менее дорогой была для него медаль «За доблестный труд в Великой Отечественной войне 1941–1945 гг.»

Степан Степанович и его супруга воспитали двух прекрасных сыновей. Вместе с родными и близкими скорбим о нашем друге и товарище. Выражаем семье искреннее соболезнование. Память о Степане Степановиче Жокине навсегда сохранится в наших сердцах.

**Администрация, профком,
совет ветеранов ТО-6.**

АРХИПЧЕВ Иван Семенович

С глубокой печалью сообщаем о скоростной смерти на 83-м году жизни ветерана СМУ-4 Ивана Семеновича Архипчева.

С 1953 года Иван Семенович трудился в транспортном отделе нашего СМУ водителем. Доставлял оборудование и различные грузы на места строительства, помогая обеспечивать сво-

В гостях у ветерана

Накануне 66-й годовщины Великой Победы представители Управления Мосметростроя приехали с поздравлениями к живущему в Ново-



косине ветерану войны и труда Михаилу Семеновичу Гребневу. Заранее предупрежденный о визите хозяин встретил гостей, что называется, при полном параде — в пиджаке, украшенном многочисленными наградами. И обращало на себя внимание то, что на одном из лацканов с георгиевской ленточкой соседствовали юбилейные метростроевские значки.

В 90-е годы Михаил Семенович, взаимодействуя с главным технологом и главным энергетиком Управления, активно занимался внедрением на метростроевских объектах системы электрообогрева укладываемого в конструкции бетона. Характерно, что давно уйдя на заслуженный отдых, Гребнев (ему идет 90-й год!) не забыл о своей идее. Гостям он рассказал, что предлагал ее специалистам Трансинжстроя, сооружающим в Новокосине станцию метро. Долгожданная станция и ему поможет — она намного сократит время, которое тратит его племянница, добираясь до дяди из Новогиреева.

За праздничным чаепитием Михаил Семенович расспрашивал о метростроевских новостях, о судьбе людей, с которыми ему довелось сотрудничать. На все его вопросы обстоятельно ответил заместитель главного инженера Мосметростроя Юрий Константинович Святухин. А сам ветеран поделился воспоминаниями о своей далекой военной молодости. Оказалось, что далекой она была и в географическом плане, так как Гребневу в годы Великой Отечественной войны довелось охранять и защищать тихоокеанское побережье нашей Родины. Он нес службу на камчатской базе подводных лодок, обеспечивая ее химзащиту. А еще у него была, как он говорит, очень необычная и ответственная заграничная командировка. Почти целый год (это происходило еще до Победы) Михаил Семенович находился в Перл-Харборе, на той самой военно-морской базе США, на которую в конце 1941 года неожиданно напала японская авиация. Потом базу, конечно, восстановили, и на ней советские специалисты вели приемку танкеров, поставляемых американцами по ленд-лизу.

Вот в какую заокеанскую даль уходят воспоминания человека, живущего неподалеку от Московской кольцевой автострады.

Юрий ПЕТРУНИН.

временный пуск новых линий и станций метро. Длительное время Иван Семенович был водителем единственной «легковушки», на ней он возил начальника СМУ-4 Н. П. Гостеева. С легкой руки Николая Павловича, который с большим уважением относился к своему водителю и ценил его как профессионала, Ивана Семеновича стали называть в коллективе ласково «Иван-Царевич».

Более сорока лет отдал Иван Семенович Архипчев Московскому метрострою. Он был человеком коммуникабельным, добрым, веселым. Бесконечно любил свою семью: жену, детей, внука. Потеряв сына, а затем и супругу, Иван Семенович очень тосковал. Спасением для него были коллектив и друзья, с которым его связывали десятки лет. Он часто звонил в контору, интересовался делами и заботами монтажников, жизнью людей.

Светлая память об Иване Семеновиче Архипчеве навсегда останется в сердцах тех, кто его знал. Скорбим вместе с родными покойного.

**Коллектив монтажников
СМУ-4 Метростроя.**

**УЧРЕДИТЕЛЬ — ОТКРЫТОЕ АКЦИОНЕРНОЕ ОБЩЕСТВО
«МОСКОВСКИЙ МЕТРОСТРОЙ»**

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.

**Редактор
Ф. А. БЛИНОВА**

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

Телефоны 783-59-19 (доб. 591,414)
E-mail: blinova@metrostroy.ru

Газета отпечатана в типографии ООО «Тисо Принт»
(100253, Москва, ул. Складочная, д. 3, стр. 15).

Номер подписан в печать 17.05.2011 г.
Газета распространяется по подписке, индекс 24264

Тираж 2072