



ПАВЕЛ ИЛЬИН,
Директор по строительству
объектов метро «МИПСТРОЙ 1»

– Павел Анатольевич, чем занимается организация, в которой вы работаете?

– «МИПСТРОЙ 1» является ведущим строительным подразделением Группы компаний «Мосинжпроект». Это многопрофильная организация, которая занимается строительством объектов метрополитена, а также дорожным и гражданским строительством.

В «МИПСТРОЙ 1» профильным направлением моей деятельности является метростроение. Наша компания реализует масштабную программу развития метрополитена Москвы. Специалисты принимали непосредственное участие в строительстве Солнцевского радиуса, Некрасовской линии, запуске юго-западного и западного сегментов Большой кольцевой линии (БКЛ). В настоящее время мы завершаем работы на восточном участке Большого кольца (в его состав входят четыре станции), который замкнет самое большое метрокольцо в мире.

Наши инженеры имеют колоссальный опыт в сфере метростроения и производства подземных работ. Это позволяет реализовывать технически сложные проекты с минимальным воздействием на действующую инфраструктуру в условиях мегаполиса.

– Как вы пришли в профессию? Расскажите о своем трудовом пути.

– По образованию я инженер-строитель автомобильных дорог. Имею большой опыт в строительстве дорог, мостов, аэродромов. Принимал участие в сооружении главной магистрали Кузбасса – скоростной дороги Кемерово – Ленинск-Кузнецкий. Трасса длиной порядка 100 км связывает север и юг области.

В городе Кемерово также участвовал в возведении моста через реку Томь протяженностью 3,5 км вместе с подходами и двумя развязками на съезде и заезде на него.

Помимо этого, строил аэродром в городе Анадырь, который служит связующим звеном между Чукоткой и Большой Землей.

В Москве принимал участие в реконструкции Садового кольца по программе «Моя улица» и автомобильной дороги за подмосковным Дмитровом.

Уже в составе компании «МИПСТРОЙ 1», строил участки Солнцевской и Большой кольцевой линий метро.

– Оказывает ли компания помощь в плане профессионального развития сотрудников?

– Ежегодно проводятся курсы повышения квалификации и аттестация. Затяжных и долгих процессов обучения у нас нет ввиду того, что время очень ограничено, но тем не менее мы четко следим, чтобы наши специалисты подтверждали свои квалификации.



Отправляются на курсы большинство сотрудников, потому что уровень компетенций в компании должен быть максимально высоким.

– Каковы преимущества и сложности работы в крупнейшем холдинге страны?

– Преимуществом считаю возможность участия в строительстве важных и значимых инфраструктурных объектов, которые по большей своей части являются уникальными.

Также важно отметить, что работа в системообразующем предприятии страны предполагает финансовую устойчивость, а также дает уверенность в дальнейшей востребованности и профессиональном развитии.

В организации работает большое количество высококлассных и компетентных специалистов, есть чему учиться

у коллег, которые готовы делиться своим многолетним опытом. Это также является преимуществом крупного холдинга.

Реализуемые объекты, помимо того, что они значимые и грандиозные, они еще и крупномасштабные. Чем глобальнее объект, тем больше он требует внимания и вовлеченности.

– Какие проекты компании относите к личным достижениям?

– Сейчас самый важный проект для всей Группы компаний – завершение строительства Большой кольцевой линии. Строительство восточного участка я начал на этапе подготовки территории и хочу завершить этот проект запуском пассажирского движения. 📍



АЛЕКСАНДР БЕРЕЗКИН,
заместитель начальника
технического отдела
производственно-технического
управления ООО «Организатор»

– Александр Анатольевич, чем занимается организация, в которой вы работаете?

– Наша организация (ООО «Организатор» – специализированный подрядчик Группы компаний «Мосинжпроект» по дорожному строительству) выполняет широкий комплекс строительно-монтажных работ в области дорожно-мостового строительства, в котором значительную долю составляют искусственные сооружения, а также инженерные коммуникации. В настоящее время специалисты компании ведут строительство путепровода через пойму реки Городни и тоннеля под Павелецким направлением Московской железной дороги. Оба объекта входят в состав южного участка московского скоростного диаметра (МСД) – крупнейшей из магистралей столицы. Кроме того, мы приступили к возведению надземного пешеходного перехода в составе транспортно-пересадочного узла «Текстильщики» – он свяжет Большую кольцевую и Таганско-Краснопресненскую линии метро.

В южной части бывшей промзоны «ЗИЛ» продолжается строительство моста через затон Новинки с формирующейся улично-дорожной сетью. Кстати, первый пешеходный мост через реку, построенный в Москве за последние двенадцать лет, реализован нашими инженерами. Это мост через реку Язу в составе пересадочного узла «Электrozаводская».

– Расскажите о вашем трудовом пути. В строительстве каких объектов принимали участие?

– В 1980 году окончил факультет «Мосты и тоннели» Московского института инженеров транспорта (МИИТ). После вуза по распределению был направлен на строительство БАМа – Байкало-Амурской магистрали. За четыре года на этой стройке союзного по тем временам значения посчастливилось поучаствовать в строительстве четырех больших – по 264 метра – железнодорожных мостов через таежные реки Нору, Дугду, Селемджу, Герби и одного внеклассного железнодорожного моста длиной 1080 метров через Зейское водохранилище.

После БАМа работал в Рижском отделе СКБ Главмостостроя, а затем, после аварии на Чернобыльской АЭС, участвовал в строительстве большого моста через Днепр. Мостовое сооружение протяженностью 880 метров связало участок строящейся автодороги от ЧАЭС до сооружаемого в чистой лесной зоне города атомщиков – Славутича.

Не менее значимые для меня объекты – это строительство мостов через реку Западную Двину в Беларуси (в Витебске и Полоцке) и транспортных развязок в составе кольцевых автодорог: КАД – вокруг Санкт-Петербурга и МКАД – вокруг Москвы.

– Чего уже удалось достичь за время работы в компании?

– Самым большим достижением в этой компании я считаю участие в совместном формировании коллектива единомышленников. Это высококлассные специалисты, способные комплексно решать даже самые сложные технические задачи.

Что касается объектов, сегодня вместе с нашим коллективом принимаю участие в завершении строительства путепровода на южном участке московского скоростного диаметра (ЮВХ-8).

– Каковы преимущества и сложности работы в крупнейшем холдинге страны?

– На мой взгляд, одно из главных преимуществ заключается в том, что при возникновении каких-либо нестандартных ситуаций в процессе строительства есть возможность оперативного принятия решений

с привлечением дополнительных сил внутри компаний холдинга.

Сложности – это, как и в любой большой структуре, когда процессы согласований принятых технических решений проходят более широкий круг.

– Гордитесь ли вы своей работой и тем, что причастны к ГК «Мосинжпроект»?

– Сколько бы ни построил объектов в своей жизни, никогда не перестанешь удивляться, глядя на уже реализованное сооружение, что вся эта красота создана на месте пустыря, котлованов.

Любой строитель черпает силы для своего труда, если видит результаты своей работы. Когда смотришь в телевизионных новостях сюжет о сдаче в эксплуатацию очередного значимого объекта и видишь строителей в узнаваемых белых касках с логотипами «Мосинжпроект», ощущаешь гордость и свою причастность к созданию того, что так необходимо городу и его жителям. 📸

