

СЕГОДНЯ В НОМЕРЕ:

ВЕЧНАЯ ПАМЯТЬ ГЕРОЯМ
НЕВСКОГО ПЛАЦДАРМА **СТР. 2-3**

«ТЕАТРАЛЬНАЯ» – КРУТОЙ
СТРОИТЕЛЬНЫЙ
ТРИЛЛЕР **СТР. 5**

МЕТРОСТРОЙ
ЗАКАНЧИВАЕТ РАБОТЫ
НА ЛАЭС-2 **СТР. 7**

ПОБЕДНЫЙ МАЙ



Алексей Сурков

УТРО ПОБЕДЫ

Где трава от росы и от крови сырая,
Где зрачки пулеметов свирепо глядят,
В полный рост, над окопом переднего края,
Поднялся победитель-солдат.

Сердце билось о ребра прерывисто, часто.
Тишина... Тишина... Не во сне – наяву.
И сказал пехотинец: – Отмаялись! Баста! –
И заметил подснежник во рву.

И в душе, тосковавшей по свету и ласке,
Ожил радости прежней певучий поток.
И нагнулся солдат и к простреленной каске
Осторожно приладил цветок.

Снова ожили в памяти были живые –
Подмосковье в снегах и в огне Сталинград.
За четыре немыслимых года впервые,
Как ребенок, заплакал солдат.

Так стоял пехотинец, смесь и рыдая,
Сапогом попирая колючий плетень.
За плечами пылала заря молодая,
Предвещая солнечный день.

Акционерное собрание



ОТКРЫТОЕ АКЦИОНЕРНОЕ ОБЩЕСТВО ПО СТРОИТЕЛЬСТВУ МЕТРОПОЛИТЕНА В ГОРОДЕ САНКТ-ПЕТЕРБУРГЕ «МЕТРОСТРОЙ»
190013, Санкт-Петербург, тел.: 635-77-55, Загородный пр., д. 52а факс: 635-77-47

Уважаемый акционер!

Открытое акционерное общество по строительству метрополитена в городе Санкт-Петербурге «Метрострой» сообщает, что 03 июня 2016 года в 1300 часов по адресу: Санкт-Петербург, ул. Маршала Говорова, дом 39, в актовом зале Управления механизации – филиала ОАО «Метрострой» состоится годовое общее собрание акционеров. Форма проведения собрания – собрание.

ПОВЕСТКА ДНЯ:

1. Утверждение годового отчета Общества.
2. Утверждение годовой бухгалтерской отчетности Общества, в том числе отчетов о приростах и убытках (счетов прибылей и убытков) Общества.
3. Утверждение распределения прибыли Общества по результатам 2015 года.
4. О выплате дивидендов и их размер по акциям каждой категории за 2015 год.
5. Избрание членов совета директоров Общества.
6. Избрание членов ревизионной комиссии Общества.
7. Утверждение аудитора Общества.

Датой составления списков акционеров, имеющих право на участие в годовом общем собрании, считать 04 апреля 2016 года.

Заполненные бюллетени для голосования просим направить в ОАО «Метрострой» по почтовому адресу: 190013, Санкт-Петербург, Загородный пр., дом 52а, либо представить лично по месту нахождения Общества: 190013, Санкт-Петербург, Загородный пр., дом 52а по 31 мая 2016 года.

С информацией, подлежащей представлению акционерам, можно ознакомиться в рабочее время, начиная с 14 мая 2016 года по адресу: Санкт-Петербург, Загородный пр., дом 52а, комната 213, тел. 635-77-27.

Регистрация участников годового общего собрания будет проводиться по месту его проведения. Начало регистрации – 03 июня 2016 года в 12 час. 00 мин.

Акционер имеет право принять участие в годовом общем собрании акционеров лично или через своего представителя, выдав ему доверенность.

При регистрации на общем собрании каждый акционер (представитель) должен иметь при себе документ, удостоверяющий личность – паспорт. Представитель акционера должен, кроме этого, иметь доверенность, подписанную акционером и заверенную в порядке, установленном законодательством Российской Федерации.

С уважением,

Совет директоров ОАО «Метрострой»

День Победы!

ВЕЧНАЯ ПАМЯТЬ ГЕРОЯМ

Юрий Пореш

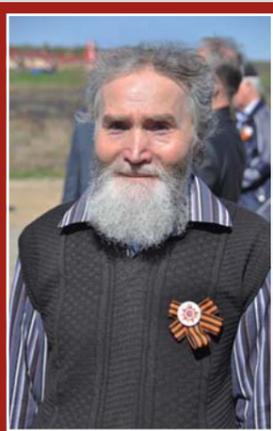
НЕВСКИЙ ПЯТАЧОК

*Невский Пята-пятачок..
Пули градом – чок-чок-чок
по железу.
На полоске с километр
в щель любую стерва смерть
лезет.*

*Жуть бессмысленных атак..
Сотни жизней жрёт Пятак
без возврата.
Вон шальных морпехов строй
пал.. Несёт с земли сырой
смадом.*

*Пара рот за день боёв,
уходя в небитиё,
не заплачет.
И с ухмылкой Сатана
(мол, в бою и смерть красна)
скачет.*

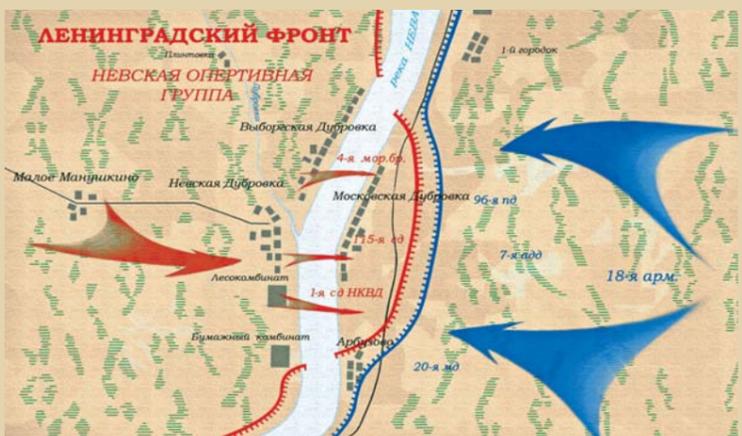
*Нам позиции не сдать..
Перепаханный плацдарм
кровью полон.
Ртом сухим лизнешь снежку.
Он растает.. и на вкус
солон.*



В канун великого праздника Победы метростроители собрались в Невской Дубровке у памятника своим предшественникам, первым метростроевцам – героям обороны Ленинграда. «Невский пятак» – место самых кровопролитных боев на Ленинградском фронте. Здесь в ноябре 1941 года, в самое кровавое время, в дни тяжелейших потерь и поражений, под настильным минометным огнем, началось строительство танковой переправы через Неву на Невский плацдарм.

«...К моменту высадки нашей роты все окопы, ходы сообщений были забиты замерзшими трупами. Они лежали на всей площади «пятачка», там, где их настигла пуля или осколок. Трудно об этом вспоминать, но так было: укрытие, в котором мне и моим двум товарищам довелось разместиться, было вместо наката перекрыто оочевевшими трупами, трупами были частично выложены стены, амбразуры для ведения огня были оборудованы между трупами, уложенными вдоль окопов вместо бруствера. Вся площадь пятакка представляла собой кладбище незахороненных солдат и офицеров. Ни одного деревца или куста, ни одного кирпича на кирпиче – всё снесено огнем... Всё это на фоне постоянного грохота нашей и немецкой канонады, специфического запаха минного пороха, отвратительного звука немецких штурмовиков, стона раненых, мата живых, кроющих немцев, войну и этот гиблый пятак, а иногда и наших артиллеристов, лупивших по своим позициям...».

Юрий Пореш, ветеран 115-й СД ЛФ, участник боев на Невском Пятачке в ноябре 1941 г.



Начальником переправы был назначен И.Г. Зубков, опытный инженер, первый руководитель ленинградского Метростроя (Строительства №5 НКПС), а осуществить ее под огнем немецкой артиллерии должны были 850 метростроевцев при поддержке инженерных войск.

Под обстрелом, теряя товарищей в холодной невоской воде, Метрострой вел работы днем и ночью. Метростроевцы сутками не покидали переправы. Паром работал надежно. В каждую ночь на «Невский пятак» пантонеры переправляли по 7-8 танков. Многие метростроевцы за выполнение этого задания были награждены боевыми орденами и медалями. Орденом Красной Звезды были награждены И.Г. Зубков и Г.П. Деев, медалью «За Отвагу» Е.П. Солдатов, П.П. Колосов, Н.А. Козлов. Но для десятков тысяч солдат и военных строителей 600 метров водной переправы стали братской могилой. На переправе под обстрелами и бомбежками погибла пятая часть подразделения метростроевцев.



ПОМНИМ И ЧТИМ

Ежегодно ветераны и сотрудники Метростроя приносят цветы к могиле первого начальника Метростроя, генерала-директора пути и строительства 2-го ранга, Героя Социалистического Труда Ивана Георгиевича Зубкова.

Иван Георгиевич Зубков, талантливый инженер, один из первых строителей московского метро и первый начальник Ленметростроя, прожил недолгую жизнь – погиб в тридцать девять лет. Всего три с половиной года выпало ему проработать в Ленинграде. Но как много успел он сделать и сколько спас людей за это короткое время!

Под руководством Зубкова были построены первые шахты ленинградского метро, начатые в январе 1941 года. Но главное в своей жизни Иван Георгиевич совершил всего за два года – два первых тяжелейших года Великой Отечественной войны. О героических делах строительства № 5 Наркомата путей сообщения, которым руководил Иван Георгиевич, написаны

исторические очерки, поставлены кинофильмы. Память ленинградцев, переживших блокаду, и сегодня бережно сохраняет образ этого замечательного светлого человека, спасшего сотни тысяч стариков, женщин, детей от неизбежной голодной смерти: цветы на его могиле в Александро-Невской Лавре не увядают никогда. Невский пятак, Дорога жизни, Кобона, Осиновец, Дорога победы – эти простые сочетания слов в исторической памяти нашего города вырезаны на могильных плитах и монументах, начертаны на гранитных досках. Подвиг первых метростроевцев, подаривших ленинградцам жизнь и надежду ценой нечеловеческих усилий, ценой собственной жизни, подвиг Ивана Зубкова, руководившего строительством спасительной ледяной дороги из города, где не было ни крошки хлеба, никогда не будет забыт.



День Победы!

НЕВСКОГО ПЛАЦДАРМА



Праздничный митинг у памятника открыл генеральный директор ОАО «Метрострой» почетный гражданин Санкт-Петербурга Вадим Николаевич Александров.

– Строительство танковой переправы на «Невский пятачок» – незабываемый подвиг наших предшественников. Для каждого настоящего ленинградца и петербуржца, это пример мужества и любви к родному городу, готовности защитить его ценою собственной жизни. В канун великого праздника Победы мы будем собираться всей большой метростроевской семьей здесь, в Невской Дубровке у памятника нашим героям. Отныне традиция отмечать День Победы у памятника метростроителям, павшим в Великой войне, станет для нас вечной.

Сейчас у метростроевцев трудные времена. Но у подножия памятника героям военных лет понимаешь, что им было несоизмеримо труднее. Поэтому, как бы ни было сейчас трудно, Метрострой все преодолет! Я в этом не сомневаюсь. С наступающим праздником, дорогие друзья!

Метростроителей тепло поздравил с Днем Победы глава администрации городского поселения Андрей Игоревич Башнин.

– Позвольте выразить огромную благодарность за прекрасный мемориал! Для дубровчан это место стало очень дорогим и посещаемым. К мемориалу приходят наши ветераны, молодежь и многочисленные гости Дубровки. В предверии празднования 71-й годовщины великой Победы позвольте выразить надежду, что мы будем встречаться еще долгие годы. Здоровья всем ветеранам, всем сотрудникам Метростроя. Мы всегда рады видеть вас на нашей дубровской земле!



Гендиректор ЛМЗ Метростроя
В.Н. Филиппов

В память о погибших героях-метростроевцах к подножию памятника был возложен венок от муниципального образования дубровского городского поселения, от всех жителей Дубровки.

Молодая поросль, студенты Колледжа Метростроя читали стихи и фронтовые письма метростроевцев:

«Давайте в памятные дни героев Метростроя вспомним, поклонимся всем нам до земли и будем их во всем достойны! И как достойные сыны – наследники отцовской славы беречь то, что сделали они во имя мира и державы!»

Слово взял председатель совета ветеранов Метростроя, К.Я. Паначев:

– Я счастлив, что в светлый майский день мы пришли поклониться этому святому месту. 345 метростроевцев награждены знаком «Ветеран Невской Дубровки». Всего же во время войны на защите Ленинграда погибло восемь тысяч наших товарищей. И теперь, на высоком берегу Невы стоит мемориал героям Метростроя. Я считаю, что это прекрасно!

На митинге выступали и сыновья метростроевцев, непосредственно принимавших участие в событиях тех лет.

Владимир Николаевич Филиппов, генеральный директор Литейно-механического завода Метростроя:

– Совсем недавно мы отмечали 75-летие нашей организации. Я считаю, что неповторимое лицо Метростроя сформировали жесточайшие условия блокады и героическая оборона Ленинграда. Я помню, как уважительно говорил мой отец о своих товарищах военных лет, какие у них были теплые взаимоотношения. А первая, послевоенная очередь закрепила эти качества – боевой дух, настрой на победу, трудолюбие, сплоченность. Сейчас эти качества позволяют преодолевать трудности и добиваться успехов. Но

наш мемориал – это и обращение в будущее. Следующие поколения метростроителей должны изучать историю Метростроя, поддерживать традиции, которые были заложены во время войны, и которые мы стараемся сохранить сейчас. С праздником Победы!

Владимир Александрович Черняк, ветеран Метростроя, более сорока лет проработавший в подземном строительстве:

– Мне очень приятно присутствовать на нашем торжестве. Мой отец в свое время воевал здесь. А после войны вернулся в родной Метрострой и работал в нем до 1971 года начальником СМУ-19. Я пошел по его стопам и очень рад, что вся моя трудовая деятельность прошла в Метрострое. Давайте пожелаем Метрострою успехов. С праздником!

В этот солнечный, светлый день Множество цветов положили ветераны Метростроя и молодежь к подножию памятника. В заключение торжества ветеранов под звуки военных песен угощали за праздничными столами в специально оборудованном павильоне, а гостей и «прессу» кормили традиционной полевой кашей.



Конкурс

ТВОРЧЕСКИЙ КОНКУРС СТЕНГАЗЕТ ПРОШЕЛ В КОЛЛЕДЖЕ МЕТРОСТРОЯ. СТУДЕНТЫ ПОСТАРАЛИСЬ НА СЛАВУ!



Нас, сотрудников редакции газеты «Метростроитель», просто очаровали стенгазеты лицеистов! Интересные по содержанию, красочные по оформлению, талантливые, яркие. Молодцы! Желаем успеха в творческой работе! Ждем с нетерпением новых выпусков! Надеемся, что и в дальнейшем наши редакции будут поддерживать тесную связь.

Редакция газеты
«Метростроитель»



Метростроение

ПРОХОДКА – ДЕЛО МУЖСКОЕ

18 мая, преодолев подземные «каменные джунгли» проходческий комплекс «Надежда» подошел к станции «Беговая».



Начальник участка №2 ЗАО «Метроподземстрой» Евгений Геннадьевич Кичигин:

– В период с января по март на проходке сложной валунной зоны основная тяжесть горнопроходческих и вспомогательных работ досталась бригадам ЗАО «Метроподземстрой». Главные проходческие работы: расчистка конвейера от завалов камней и жидкой глины, монтаж колец, наращивание коммуникаций, крепление

конструкций вентиляционного перекрытия и множество других операций – производились силами наших проходческих бригад.

Грозное скопление гранитных валунов в песчаных суглинках, глине и воде началось с шестидесятого кольца на глубине 12,5 метров. В январе постепенно поднимаясь к поверхности в направлении «Беговой», щит врезался в пласт каменных отложений. Количество крупных камней доходило до 130 на кольцо. Средний размер гранитного булыжника – 700х700 мм. Огромные, неподъемные глыбы. Такой булыжник с трудом, но пройдет через окно шнека и при падении на щитовой конвейер легко может его повредить.

При выходе камней на щитовой конвейер он останавливается с помощью аварийной кнопки, проходчики вручную вынимают камни, а самые большие и тяжелые цепляют стропами, стягивают с ленты в лоток на щите и талями перегружают в отгрузочную бадью. Но чаще на транспортную ленту попадает конгломерат из крупных каменных обломков и плотной глины. Его не поднять, не обхватить руками, не зацепить стропом. Такие «чемоданы» проходчики пытаются разбивать сильной струей воды.

Если камней очень много, шнек постепенно начинает заклинивать. По звуку и по вибрации становится ясно, что идет что-то большое и очень тяжелое. Если не удастся вовремя закрыть задвижку шнекового транспортера, то рано или поздно камни, вода и глина под большим давлением прорываются в тоннель и летят вниз, в монтажный лоток. «Проходка» лопатами и ведрами, не разгибая спины, собирает эту «кашу» в мешки и отгружает в бадью. Нужно успеть расчистить лоток, чтобы монтажная группа смогла беспрепятственно смонтировать новое кольцо. Например, 19 марта мы за сутки вручную собрали более 2500 мешков камней. Проходчики от усталости не могли даже разговаривать.

Но чаще приходилось останавливать все механизмы щита. Разбирать «стоки», ломая и талями вытаскивать застрявшие камни. Чтобы вытащить один крупный камень убивалось



Тягать под землей вручную камни – адская работа

два часа. А иногда доходило до того, что камнями и глиной заваливало и «магазин блоков» – передвижную платформу, на которой в забой подают комплект тубингов.

Эта беда продолжалась у нас с января по март включительно, до 170-го кольца. Поднимаясь к поверхности, щит, наконец, «прорвал» валунную зону и вошел в пласт поверх-

ностных песчаников. Стало легче – на кольцо теперь выпадало не более 10 камней. 16 марта мы умудрились поставить за сутки 11 колец! А сейчас параллельно с проходкой уже можем монтировать закладные для вентиляционного перекрытия.

9 мая на пересечении улиц Туристская и Савушкина возникла опасность столкновения со шпунтовой преградой. Пришлось выкопать шестиметровый шурф и искать шпунт, установленный в 90-х годах при строительстве подземного перехода. По старым чертежам он должен быть здесь. Но его не было! Скорее всего, закончив строительство перехода, шпунт вытащили. Но на чертежах он так и остался. Территория была огорожена, подготовлена техника, ждали люди. Мы были готовы снять асфальт, разработать грунт, «нащупать» шпунт и демонтировать его. Но не пришлось. Вот такой подарок в дни Победы преподнесла нам фортуна.

19 мая на подходе к «Беговой» щит аккуратно прорезал джет и сейчас осторожно продвигается вперед под котлованом станции – строго между параллельными стенами в грунте. На повестке дня 646 кольцо.



Евгений Костылев, бригадир проходчиков ЗАО Метроподземстрой:

– Бригада наша сколотилась еще на проходке двухпутного тоннеля «Дунайский» – «Южная». Усиленная до 12 человек, с первых дней – на проходке нового тоннеля. Бригада универсальная, по основной костяк – проходчики. На монтаже колец стоят Андрей Липинский, Илья Анищенко, Алексей Клятцес. Обслуживание конвейера – Алексей Хлесткин и Николай Жуков, наращивание коммуникаций, монтаж вентиляционного перекрытия и вспомогательные обслуживающие работы – Валерий Старков, Владимир Толстых, Валерий Яценко, слесарная группа – Александр Юхов, Владислав Мордасов, Сергей Пестов.

Хочу сказать, что камни – это не самое тяжелое. На «Южной» мы с ними сталкивались. Намного хуже, когда через открытую задвижку в тоннель буквально прорывается смесь глины и камней. Приходится по колено в жиже собирать ее лопатами в мешки. За смену наполняли тысячи мешков и грузили в бадью. Честно говоря, тяжеловато. Проходка идет, останавливаться нельзя, а тут наваливает камней и жидкой глины – надо срочно убирать. Убрать до конца проходки, чтобы смонтировать кольцо. Ни присесть, ни перекурить. Кольцо нарезали – кто-то из нас встает на монтаж, кто-то чистит конвейер, кто-то наращивает коммуникации. Начинается проходка следующего кольца – и снова камни, глина, вода, лопата, мешки, бадья... Все силы уходят на расчистку лотка и конвейера. К концу смены рук не поднять. И так три месяца кряду. Бригада в этот сложный период показала себя отлично – работали дружно, никто не отступил, не спасовал, друг друга как могли поддерживали. Но, честно говоря, хочется как-то побыстрее закончить с этой проходкой.

Проблема

Алексей ГУСЛИНСКИЙ: «Работать в ущерб трудового

Станция «Южная» – строительство станционного комплекса и ТПП, станция «Прспект Славы» – сооружение притоннельных выработок и устройство ТПП, предпусковая подготовка перегонных тоннелей от «Прспекта Славы» до «Международной», предпусковое переоборудование 622 ствола, две перспективные площадки на Красносельско-Калининской линии (шахта 843 – главная при строительстве станции «Путиловская» и шахта 845-бис) – это все «Семнадцатое Управление «Метрострой». Кажется бы, контракты подписаны, объем есть, команда крепкая. Но благополучной картину не назовешь. Генеральный директор СМУ-17 Алексей Владимирович Гуслинский изложил «Метростроителю» основные проблемы.



– Алексей Владимирович, положение на предприятии непростое...

– Да, это так. Но безоблачной ситуации вы сейчас не обнаружите ни в одном из СМУ Метростроя. Другое дело, что всем непростю по-разному. Причины «затруднений» безусловно общие, но вот их частности и их последствия – у каждого свои. К тому же и условия, в которых находится то или другое предприятие – тоже разные. Поэтому и правда – у каждого своя.

– Согласен. Может быть, тогда, обрисуете картину в целом по семнадцатому Управлению, буквально по строительным объектам?

– В конце прошлого года у нас была сверстана программа строительно-монтажных работ. Она предусматривала одновременное продолжение работ по Фрунзенскому радиу-

су (Станция «Прспект Славы»); окончание работ по титулу Ф-1 (перегонные тоннели за «Международной» включая шахту 622); начало работ на Красносельско-Калининской линии; ряд других, менее значительных строительных задач. Программа сформирована, но что бы ее реализовать приходится прикладывать «титанические усилия». И в основном не на строительной площадке, а в кабинетах чиновников, без зазрения совести затягивающих приемку выполненных работ и согласование сметной документации. В настоящее время этот кабинетный процесс протекает в десять раз медленнее, чем того требует производственная программа. Механизм принятия решений по любым вопросам, от стратегически важных до надуманной мелочи, прокручивается месяцами, годами... По отдельным вопросам нет решений несколько лет.

– А самые болезненные вопросы вашего СМУ?

– Во-первых, почему мы тратим наши драгоценные «трудодни», чтобы в очередной раз «спокойно, без истерик» простым русским

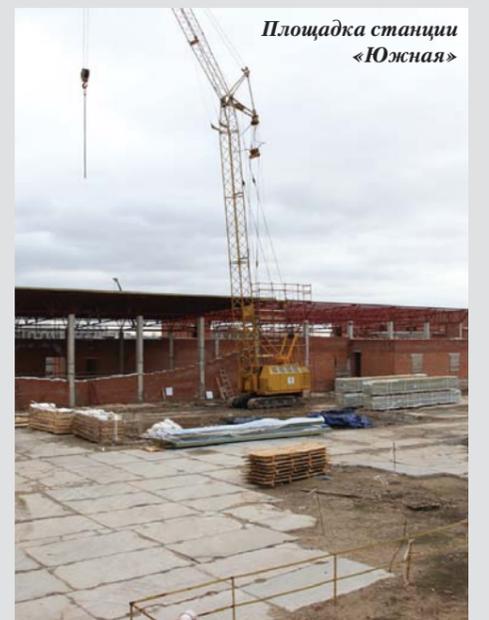
языком докладывать «дипломированным инженерам» о выполнении работ и неделями, месяцами надеяться на внятные ответы? За что нас к этому приговорили?

Во вторых, почему же не принимаются работы по Фрунзенскому радиусу, титул Ф-2 в части «обслуживающих процессов»? Это очень нас волнует, многоуважаемые коллеги!

А потому, что в настоящее время наш заказчик прибывает пока на стадии «понимания». Что это за процессы такие? Для чего они нужны? Зачем их оплачивать? С завидной регулярностью мы проводим в известных кабинетах часы, складывающиеся в недели – ведем дополнительную разъяснительную работу. И ведь что интересно: весь цикл этих обслуживающих процессов изложен предельно просто и детально задокументирован. В том числе, доходчиво объясняется и то, каким образом они должны оплачиваться. Уважаемые коллеги-заказчики! В контракте имеется отдельная строка «обслуживающие процессы». Средства на эти пресловутые обслуживающие процессы до сих пор не выданы! Вся информация предоставлена. Пора решать вопрос!

Обслуживающие процессы это просто. Это обеспечение режима вентиляции подземных выработок: подача воздуха и электроэнергии. Это оплата услуг лабораторий. Это откачка воды, работа насосов и канализация. Это заработная плата специалистов. Это расчеты с «Водоканалом» и «Ленэнерго», которые не забывают ежемесячно выставлять

Метрострою счета. Это подъемные механизмы и регламентные ремонты подвесного оборудования – клетей и направляющих. Все эти затраты направлены на безопасное содержание массы оборудования в стволе, в околоствольных выработках, в горном комплексе. Это наша готовность оперативно и безопасно эвакуировать из ствола людей в случае нештатной ситуации. Это охрана труда и наша безопасность. И заметьте – ведение обслуживающих процессов прекращается



Площадка станции «Южная»

«ТЕАТРАЛЬНАЯ» – КРУТОЙ СТРОИТЕЛЬНЫЙ ТРИЛЛЕР

СКОРО ТОЛЬКО КОШКИ И СКАЗКИ ...

Информационный щит на заборе стройплощадки станции «Театральная» сообщает: начинаем в 2014-м, заканчиваем в 2018-м. Информация давно не актуальна! И не удивительно: тендер на строительство «Театральной» разыгрывался трижды. Первый, в 2014 году не состоялся за отсутствием претендентов. Второй выиграл Метрострой в апреле 2015 года. Начался было вынос инженерных сетей. Но в июне итоги второго тендера были отменены заказчиком. Открытие станции было предусмотрено и аккуратно переназначено на 2020 год. В августе 2015-го Метрострой снова выигрывает тендер. Третий. Подписывается контракт на строительство участка Правобережной линии от «Спасской» до «Большого проспекта». В рамках этого контракта и будет возводиться подземный вестибюль промежуточной станции «Театральная».

МУЗЫКА В КАМНЕ

Итак, Метрострой – генеральный подрядчик на строительстве сложнейшей станции метро в самом центре старого музыкального Петербурга. Театральная площадь – старейшая городская площадь. И самая музыкальная. Мариинский театр и его вторая, суперсовременная сцена; доходный дом Ф.Л. Гуна, где в начале двадцатого века проживал самый музыкальный и самый скандальный театральный режиссер Всеволод Мейерхольд; Петербургская государственная консерватория им. Римского-Корсакова; особняк чиновника коллегии иностранных дел и автора водевилей Никиты Всеволодского, в котором собирались «певцы русской свободы», литераторы тайного кружка «Зеленая лампа» – А.С. Пушкин, А.А. Дельвиг, Н.И. Гнедич, декабристы Я.Н. Толстой, С.П. Трубецкой, молодой Федор Глинка; доходный дом Кистера, где собственно столовался будущий великий русский композитор Ф.Н. Глинка и много других интереснейших зданий. Одним словом, музыка в камне...

СТАРТУЕМ?

Все это здорово и даже прекрасно. Но в результате затяжных тендерных процедур ответственный подрядчик строительства будущей станции – ЗАО СМУ-11 Метрострой потерял минимум полтора года – с 2014 по 2016-й никакие строительные работы, разумеется, не производились.

Начальник участка СМУ-11 Роман Николаевич Орел:



– Работы на станции «Театральная» начались бы сразу по заключению контракта. Но тут подоспело особо важное задание из Министерства культуры: произвести на строительной площадке археологические изыскания! Была выполнена шурфовка грунта и его анализ. Отчет по результатам «раскопок» направлен в Минкультуры.

В двадцатых числах апреля мы, наконец, стартовали. Чтобы подступиться к подземным выработкам, необходимо поставить ограждающий контур будущего ствола. Устройство контура выполняем методом буросекущих свай. Сейчас из 32 свай диаметром 1020 мм на проектную (32 метра) глубину установлено 17.

Темп взяли хороший, но есть проблемные моменты. На глубине 20-26 метров разведочное бурение подтвердило наличие валунной зоны. На четырех сваях уже пришлось побороться с гранитными валунами. Боремся тактично и деликатно – специальный «забурник» с резаками по скальным породам врезается в тело валуна, и тот аккуратно вытаскивается по обсадной трубе. При этом самое главное – не допустить динамических и вибронагрузок на слабые поверхностные грунты.

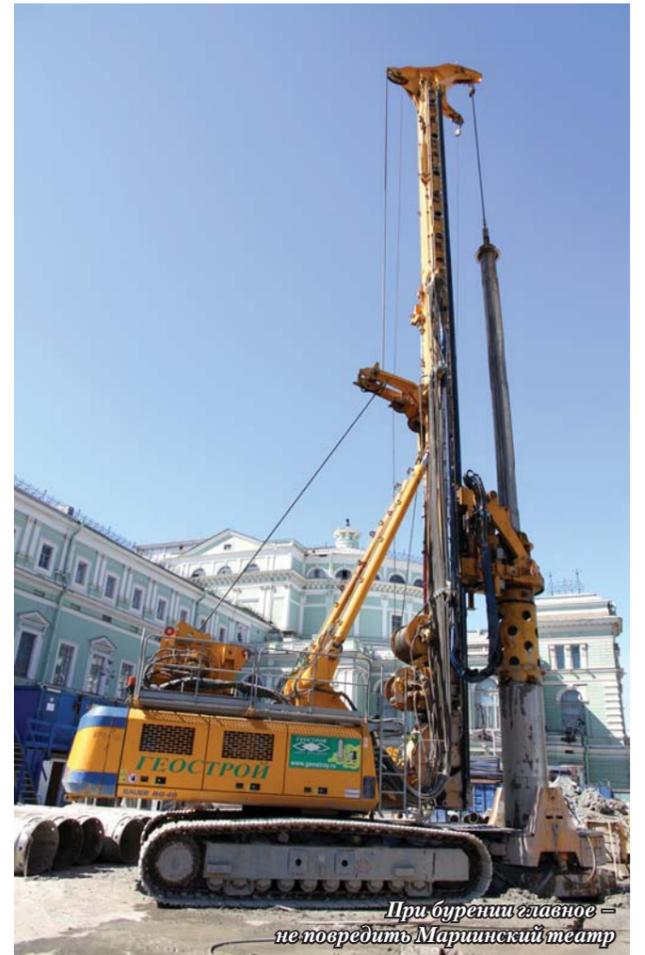
В БЛИЖАЙШЕЙ ПЕРСПЕКТИВЕ

Следующий строительный этап – проходка ствола. Первые 15 метров – разработка грунта открытым способом. Параллельно сооружается конструктивная часть оголовка и черновая железобетонная рубашка ствола. На данном этапе устройство всех подземных выработок выполняется только в черновой обделке. Чистовая железобетонная обделка ствола – это уже ближе к пуску.

Затем короткая техническая остановка на строительство горного комплекса: заработает подъемная машина и копер. И снова проходка, но уже горным способом и под полком – реальные проходческие работы (29 метров) до рассечки перед рудвором. Ну а дальше – проходка горизонтальных выработок под двумя театрами – старым и новым зданиями Мариинки. Вот такая долгая песня. Кстати, проектирование «Театральной» полностью ведет Ленметрогипротранс. И это очень хорошо. На ближайшие этапы вся «рабочка» в наличии.

НА «ПЯТАЧКЕ»

Размеры строительной площадки побили все рекорды. Меньше – некуда. Впрочем, как говорит Роман Николаевич, «если проблемы не избежать, значит ее нет. И тогда мы просто работаем». На «Спортивной-2», кстати, ситуация была иная – работы шли параллельно на смежных площадках, которые постоянно переобустраивались, открывая пространство для



При бурении главное – не повредить Мариинский театр

маневра. Мизерную же площадку на Театральной можно увеличить еще процентов на 15, и то за счет ограничения движения автотранспорта по улицам Глинка и Союза печатников. И все. Поэтому, как сумеют спецы СМУ-11 оборудовать свое рабочее место, включая бытовки, складские помещения и горный комплекс, так и придется им жить и работать.

Если проходка, как рассчитывает Орел, пойдет в 3-4 забоя, грунта будет очень много. Малейший спад по машинам – стройка остановилась. А как из центра вывозить? Пока непонятно, но ясно одно – «самовывоз» будет сложным, а зима – холодной... Разумеется, в такой «тесноте» все строительство – только «с колес». Разумеется запас временной и постоянной обделки – только на сутки. Разумеется, стабильность и четкая логистика ежедневных поставок – единственный вариант успеха. А малейший срыв – неизбежная остановка работ.

Здесь, на «Театральной» развернется настоящее представление, действие покруче театрального, настоящий крутой строительный триллер. Так что будем смотреть. И разумеется – болеть за наших героев.

законодательства – не можем»

только по передаче объекта (особо опасного, зарегистрированного в реестре Ростехнадзора!) в ведение метрополитена.

При этом денег за обслуживание горных выработок по линии Ф-2, то есть по реально понесенным расходам, мы не получаем. Первые задержки начались в августе 2015 года и сейчас речь идет о десятках миллионов рублей.

Возникает напряжение в трудовых коллективах, ибо слесарные группы, маркшейдерские рабочие, инженерно-технический персонал должны получать зарплату.

В настоящее время этот вопрос достиг максимальной остроты и требует от заказчика безотлагательного решения. Долг за выполненные и принятые работы должен быть погашен, а в дальнейшем обслуживающие процессы должны оплачиваться циклично, то есть ежемесячно. Чего проще: для того, чтобы исполнить контракт и построить станции, Метрострой несет конкретные затраты и эти затраты должны быть оплачены.

И наконец, в третьих. Грубо нарушен базовый принцип расчета фонда оплаты труда для строительных работ под землей. Сегодня в сметной документации фонд оплаты труда подземщиков складывается как для общестроительных работ на поверхности! Речь идет не только о строительных расценках, но и об обязательных платежах, предусмотренных трудовым законодательством, коллективным договором и трудовым соглашением. Соответственно, образуется дефицит средств и на отчисления по выплате социальных налогов, а также – в пенсионный фонд. Расчет заработной платы подземных строителей должен учитывать многие факторы: работу под землей, работу по скользящему графику, работу в

ночную смену, работу в условиях воздействия вредных факторов, увеличенную продолжительность отпуска, а также другие выплаты в соответствии с ТК РФ. Материалы по перерасчету фонда оплаты труда подземных специалистов переданы заказчику (в КРТИ) и находятся на рассмотрении. Добавлю, что фонд заработной платы должен предусматривать и соответствующий коэффициент индексации. В настоящее же время источника для индексации просто нет. Нарушение принципа расчета фонда оплаты труда метростроителей – это проблема не одной линии Ф-2, это проблема всех контрактов по метростроению в Санкт-Петербурге. Подозреваю, что на ее осмысление уйдет драгоценное время, но других вариантов просто нет – мы должны этим серьезно заниматься. Вскрыв и решив проблему на одной линии, автоматически решим ее для других подземных объектов Метростроя. Но работать в ущерб трудового законодательства – мы не можем.

– Как тема повышения производительности труда на Вашем СМУ может быть взаимосвязана с решением перечисленных проблем?

– Напрямую. В соответствии с нормативными документами, выплаты денежных поощрений по результатам работ, в том числе, и пусковых премий, должны быть предусмотрены на стадии подготовки контракта и заложены в его стоимости. Как сегодня горный мастер может настроить бригаду на повышение производительности труда, на трудовые рекорды, если денег на поощрение не предусмотрено в контракте? Квалифицированного, дипломированного, грамотного рабочего – специалиста в подземном строительстве интересует результат. Он вносит в строительство свой вклад и ждет соответствующей отдачи. И мы должны ее обеспечить.

Итоги

МАЙ 2016.

ЩИТ ПРОШЕЛ ПОД «СТЕНОЙ» В ГРУНТЕ



Об итогах месяца рассказывает главный диспетчер «Метростроя» Петр Иванович Самокутьяев:

– Проходка двухпутного тоннеля в этом месяце снова отстает от графика. В плане – 210 колец. Из них сделано 180. Небольшое отставание связано с трудностями, возникшими при проходке ТПМК через «стену» в грунте станции «Беговая» и под подземными пешеходными переходами на улице Савушкина.

«Управление № 10 Метростроя», «СМУ № 13 Метрострой» и «Тоннельный отряд-3» в своих забоях идут по графику.

СМУ-10 на 467 шахте (рабочий ствол на улице Кораблестроителей для сооружения щитовой монтажной камеры и тупиковых тоннелей Невско-Василеостровской линии) продолжает проходку правого перегонного тоннеля.

СМУ-13 на 572 шахте продолжает сооружение рассечки ствола станции «Горный институт» (проектное название «Большой проспект»).

ТО-3 сооружает правый станционный тоннель станции «Перспект Славы».

«СМУ-11 Метрострой» на шахте 574 также не выбивается из графика. Они выполняют бурение буросекущих свай для проходки рабочего ствола будущей станции «Театральная».

На Красносельско-Калининской линии работает пока одно «Управление механизации». УМовцы выполняют бурение буросекущих свай. Работы ведутся для проходки ствола шахты 844. Это «Путиловская». Работы идут с опережением графика.

При укладке бетона на объектах «Метростроя» все целевые задачи были выполнены. За этот месяц уложено около 13 тысяч кубометров бетона. Из них «Управление-15 Метрострой» в тоннеле на станции «Южная» уложило около 9 тысяч кубометров – это жесткое основание, перекрытие вентиляционного отделения и путевой бетон.

По вывозу грунта возникают трудности в связи с недостаточным количеством автосамосвалов.

Трудовые будни



МЕТРОСТРОЙ ЗАКАНЧИВАЕТ РАБОТЫ НА ЛАЭС-2

«Метрострой» завершил строительство основных конструкций реактора первого энергоблока ЛАЭС-2 – 15 мая на его купол был уложен последний жесткий бетон. Таким образом «Метрострой» может отчитаться за постройку ключевых зданий первого энергоблока. Но по требованию генерального подрядчика все подрядные организации до конца года должны закончить работы по своим объектам и законсервировать их. Метростроевцы уходят со строительства ЛАЭС-2, так и не дождавшись физического пуска реактора. Это сделают уже без нас. Но когда его запустят, все, кто был задействован в строительстве АЭС, будут осознавать, что каждый из них внес небольшую толику своих знаний и умений в безопасное энергообеспечение региона. А для нашего предприятия опыт надземного строительства, да еще на объекте такой сложности и такой ответственности, оказался безусловно полезным.

Организации «Метростроя», задействованные в строительстве ЛАЭС-2, прошли большой путь. Метростроевцы пришли в Сосновый Бор в августе 2008 года. И уже 25 октября в основание здания реактора был уложен первый бетон. Это было событие всероссийского масштаба. Его освещали ведущие СМИ страны.

Гордость брала, когда на таком важном объекте появились люди, одетые в спецовки с надписями, которые до той поры можно было встретить только под землей: «Управление механизации», «СМУ №13 Метрострой», «Тоннельный отряд-3», «Компакт». И «Метрострой» благодарен ОАО «СПбАЭП» (петербургский «Атомэнергопроект») за то, что нас привлекли к такой ответственной работе, как атомная электростанция – объект не менее сложный, чем петербургский метрополитен, который строит «Метрострой». Подрядчиком на строительстве ЛАЭС-2 компания стала заслуженно. И лепту свою внесла.

По словам исполнительного директора проекта ЛАЭС-2 Павла Мозерова, за 8 лет «Метрострой» построил основные здания ядерного острова – здание реактора, здание управления, паровую камеру, вспомогательный корпус, хранилище свежего топлива, эстакаду ядерного шлюза, две градирни, три насосные станции и две камеры переклочения.

И это не простые здания. Например, реактор – двойная защитная оболочка по техническому заданию должна полностью исключить выход радиоактивности в окружающую среду и служить физической защитой от природных и техногенных внешних воздействий, включая землетрясение, ураганы и даже падение самолета.

– Для стен и перекрытий защитных оболочек, – рассказывает Павел Мозеров, – было смонтировано более 300 тысяч тонн арматуры. Это стальные прутьи толщиной в руку. Последний бетон купола – низкой подвижности, что позволило выполнить укладку без опалубки. Сейчас, по его словам, из организаций «Метростроя» на объекте остались работать специалисты УМа:

– Они уже залили бетоном вторую половину верхних перекрытий в обстройке наружной защиты. Под ними находятся четыре бака системы пассивного отвода тепла. Сейчас УМовцы выполняют в баковых помещениях облицовку из нержавеющей стали. Также УМ заканчивает работы по монтажу системы постнапряжения внутренней защитной оболочки. Сейчас идет цементация каналовобразователей, потом будет проведено натяжение арматурных канатов – с усилием по 1450 тонн на каждый канал. После этих работ пройдут испытания системы герметичного ограждения. Также УМ должен закончить систему автоматического пожаротушения на основных зданиях ядерного острова.

В октябре, по словам Павла Мозерова, должны быть завершены работы по натяжению канатов и произведена их консервация. На это тоже нужно время. После чего мы заканчиваем работы на ЛАЭС-2.



Есть мнение

СЕМЬ НЯНЕК НАД СТРОЙКОЙ



Отношения Заказчика с Подрядчиком (Генподрядчиком) при строительстве метрополитена складываются сложные. Это объясняется многообразием видов выполняемых работ от горнокапитальных и монтажных до отделочных в различного рода сооружениях, как подземных, так и поверхностных. Осложняет отношения нечеткость, а порой и противоречивые формулировки при определении функций Заказчика в нормативных документах и даже в текстах Федеральных законов.

Понятие «Заказчик» и его функции определены Кодексами (Гражданским – №14-ФЗ и Градостроительным – №190-ФЗ), а также Федеральными Законами РФ, регулирующими правовые отношения в строительной отрасли. В ГК РФ функции заказчика

определены в наиболее общем виде, как правовые отношения между субъектами права во всех сферах деятельности на территории РФ (в том числе в строительстве). Например, в статье 702: «по договору подряда одна сторона (подрядчик) обязуется выполнить по заданию другой стороны (заказчика) определенную работу и сдать ее результат заказчику, а заказчик обязуется принять результат работы и оплатить его. В статье 748 «Контроль и надзор заказчика за выполнением работ по договору строительного подряда» установлено, что «Заказчик вправе осуществлять контроль и надзор за ходом и качеством выполняемых работ, соблюдением сроков их выполнения (графика), качеством предоставленных подрядчиком материалов, а также правильностью использования подрядчиком материалов заказчика, не вмешиваясь при этом в оперативно-хозяйственную деятельность подрядчика». В главе 5 №44-ФЗ (ст.101) функции заказчика определены так: «Заказчик обязан осуществлять контроль за исполнением поставщиком (подрядчиком, исполнителем) условий контракта в соответствии с законодательством Российской Федерации».

И только в Градостроительном Кодексе (№190 ФЗ), в статье 1 п. 22 дается понятие «Технический заказчик», которое не встречается ни в одном из вышеперечисленных Федеральных Законов. Но именно этот Закон имеет прямое отношение к метростроению поскольку метростроение является одним из важнейших видов градостроительной деятельности.

Вот как трактует Градостроительный Кодекс понятие «Технический заказчик»: «технический заказчик - физическое лицо, действующее на профессиональной основе, или юридическое лицо, которые уполномочены застройщиком и от имени застройщика заключают договоры о выполнении инженерных изысканий, о подготовке проектной документации, о строительстве, реконструкции, капитальном ремонте объектов капитального строительства, готовят задания на выполнение указанных видов работ, предоставляют лицам, выполняющим инженерные изыскания и (или) осуществляющим подготовку проектной документации, строительство, реконструкцию, капитальный ремонт объектов капитального строительства, материалы и документы, необходимые для выполнения указанных видов работ, утверждают проектную документацию, подписывают документы, необходимые для получения разрешения на ввод объекта капитального строительства в эксплуатацию...»

А вот как эти положения изложены (изложены мной в сжатой форме) в Дополнительном соглашении к Государственному контракту № КСМ-12/2015 от 23 сентября 2015 г., на строительство участка Невско-Василеостровской линии метрополитена, подписанном 13 ноября 2015 г. (Контракт и Допсоглашение подписаны Заказчиком в лице руководителя Комитета (КРТИ СПб)):

В п.1.3 установлено, что приёмку выполненных работ осуществляет совместно (!) с Заказчиком... «Дирекция транспортного строительства», которой Комитет передал приказом «отдельные» свои функции как техническому заказчику и ... Транспортная дирекция чемпионата мира по футболу, которая названа «Исполнителем». И так, в контракте функции заказчика выполняют три юридических лица с неопределённым разграничением прав и ответственности. Далее, в Приложении 1 к Допсоглашению установлено, что Подрядчик сдаёт работы только Заказчику и Исполнителю – Дирекции транспортного строительства (в роли дублёра Заказчика). Как в приёмке задействован Технический заказчик – остаётся тайной.

Для достижения благородной цели устранения препятствий на пути успешного завершения строительства участка НВЛ, необходимо привести содержание Контракта в соответствие с Градостроительным Кодексом. А так же с положениями других вышеупомянутых Федеральных Законов. В том числе, с требованием ГК РФ: «Договором строительного подряда должны быть

определены состав и содержание технической документации, а также должно быть предусмотрено, какая из сторон и в какой срок должна предоставить соответствующую документацию».

(В Контракте (п.5.1.5) эта обязанность Заказчика высказана так: «предоставить Подрядчику для производства работ рабочую документацию в объёме и в сроки, обеспечивающие (!) выполнение Подрядчиком календарного плана строительства объекта»).

Вопрос по этому пункту первый: как согласуется это положение Контракта с приведенным требованием ГК? Вопрос второй: кто и где (в каком документе) определяет сроки предоставления Подрядчику рабочей документации? А ведь не секрет, что утверждённая заказчиком рабочая документация поступает гораздо позже... начала строительных работ, что зачастую ведёт к переделкам, а в общем случае, к несвоевременному составлению исполнительной документации и, как следствие, к задержке оплаты работ.

Поскольку Контракт и Допсоглашение № 2 к нему уже заключены, в них могут быть внесены отдельные, хотя и принципиальные изменения в форме ещё одного Допсоглашения. В нём необходимо исключить приёмку работ с участием Заказчика и Транспортной дирекции, а выполнять приёмку только Техническим заказчиком в лице Дирекции транспортного строительства, имеющего эти полномочия от Заказчика; и второе предложение ввести в Календарный план графу «сроки представления Подрядчику (Генподрядчику) рабочей документации» для каждого объекта.

Что касается участия Транспортной дирекции в приёмке работ, то оно согласно Уставу АНО должно быть направлено на надзор за исполнением Техническим заказчиком его обязанностей обеспечивать создание необходимых условий выполнения работ (ГК РФ ст. 740).

У автора есть и ещё предложение (хотя и вряд ли осуществимое): определить форму ответственности Технического заказчика за несвоевременное представление рабочей документации.

Инженер А. Шафер

Поздравляем!

В МАЕ СВОЕ 65-ЛЕТИЕ ОТМЕТИЛ ГЕНЕРАЛЬНЫЙ ДИРЕКТОР ЗАО «УПРАВЛЕНИЕ-20 МЕТРОСТРОЙ» ГЕОРГИЙ ДРУЖИНИНСКИЙ



Георгий Анатольевич родился 6 мая 1951 года в Ленинграде. В 1973 году окончил Ленинградский институт инженеров железнодорожного транспорта по специальности «Мосты и тоннели».

На строительстве метрополитена работает более 30 лет. С 1991 года руководит СМУ-20. Возглавив организацию, Дружининский добился права на производство горных работ.

Георгий Анатольевич принимал непосредственное участие и руководил строительством сложнейших объектов метростроения, а также ряда наземных объектов. Кандидат экономических наук. Награжден медалью «В память 300-летия Санкт-Петербурга». Имеет звания «Почетный транспортный строитель», «Почетный строитель

России», награжден орденом «За заслуги в развитии строительной отрасли России», серебряным орденом «Созидатель Петербурга», серебряной медалью «Святых апостолов Петра и Павла». В 2008 году ему присвоено звание «Заслуженный строитель РФ».

Друзья и коллеги шутят, что телефон у Дружининского работает 25 часов в сутки. Не сидит в кабинете. Должен быть на объекте, видеть ход работ.

Мы знаем, что любимая песня Георгия Анатольевича – «Я люблю тебя, жизнь». Говорят, что так и есть. Георгий Анатольевич вырастил двух дочерей, и еще у него две внучки.

Коллектив СМУ-20 и профсоюзная организация СМУ-20 поздравляют Георгия Анатольевича с юбилеем. Мы присоединяемся к поздравлениям. Желаем успехов в труде и в работе, а также благополучия, счастья, здоровья и процветания Вам и Вашей семье!

Трудовые будни

ПРОФЕССИЯ – ГОРНОСПАСАТЕЛЬ

В «Метрострое» с этого года заработала Служба вспомогательных горноспасательных команд (ВГК) подрядных организаций ОАО «Метрострой».

Члены ВГК – это наши с вами товарищи, работающие на объектах подземного строительства горнорабочими, проходчиками, инженерами. Их 95 человек. Этим людям легко узнать – на их касках должна быть нанесена надпись «ВГК».

Как рассказал «Метростроителю» заместитель главного инженера «Метростроя» руководитель Службы ВГК Сергей Иванюшин, Служба была создана в целях обеспечения готовности к действиям по локализации и ликвидации последствий аварий на подконтрольных объектах ОАО «Метрострой»:

– Наша Служба действует на основании Положения о Службе ВГК «Метростроя», которое в свою очередь разработано в соответствии с федеральными законами «О промышленной безопасности опасных производственных объектов», «Об аварийно-спасательных службах и статусе спасателя», а также в соответствии с приказом МЧС № 765 «Об утверждении порядка создания нештатных аварийно-спасательных формирований».

Согласно Положению, основными задачами Службы является повышение противоаварийной готовности опасных производственных объектов и выполнение работ, требующих применения изолирующих дыхательных аппаратов, общее руководство членами ВГК подрядных организаций «Метростроя», обеспечение строительных объектов горноспасательным оборудованием, к которому относятся изолирующие дыхательные аппараты, носилки и так далее,

а также разработка совместных планов взаимодействия членов ВГК подрядных организаций ОАО «Метрострой» при возникновении аварий.

Комплектование ВГК, объяснил Сергей Иванюшин, осуществляется из числа работников организаций, имеющих стаж работы на горных специальностях не менее одного года, прошедших обучение по программам подготовки спасателей к ведению горноспасательных работ в составе ВГК, признанных по итогам медосмотра годными по состоянию здоровья к работе в изолирующих дыхательных аппаратах, к физическим и психологическим перегрузкам, и аттестованных в установленном порядке.

Полученные знания и навыки они должны обновлять раз в полгода с прохождением тренировок в тепловой камере.

Корреспонденты «Метростроителя» побывали на занятиях членов ВГК СМУ-11 и СМУ-17.

Сначала была теория. Курсантам напомнили, что первоочередной задачей членов ВГК является спасение людей во время аварийной ситуации – вывод людей на свежую струю воздуха и оказание первой помощи. Тут надо отметить, что самой распространенной аварией на шахтах является пожар. Конечно, метана у нас нет, но пожар может произойти в результате огневых работ, короткого замыкания электрооборудования или курения.



Респиратор полностью изолирует спасателя от внешней среды



На спецносилках можно эвакуировать пострадавшего вертикально



Снаряжение горноспасателя – целая наука

После вывода людей члены ВГК должны обеспечить локализацию (ликвидацию) последствий аварийной ситуации. А по прибытию горноспасателей Военизированной горноспасательной части МЧС России действовать совместно с ними.

Потом члены ВГК повторили устройство изолирующих дыхательных аппаратов – самоспасателя и респиратора. Корреспондент «Метростроителя» до сих пор думал, что респиратор – это маска на лицо, защищающая от пыли. Но оказывается это серьезный аппарат, обеспечивающий полную изоляцию от внешней окружающей среды.

Самоспасатель, если человек находится в движении, позволяет дышать час, а респиратор – четыре часа. Правила содержания и использования этих аппаратов – целая наука.

После теории бойцы пошли готовиться к отработке поведения в непригодной для дыхания атмосфере, а именно получение навыков работы в респираторах.

Собственно, занятие с респираторами состояли из нескольких этапов: надевание, беглая проверка, а потом беглая проверка и включение в респиратор. В общем, работа с респиратором – это жесткая последовательность действий сначала по проверке его работы, а потом по обеспечению дыхательного цикла.

В респираторах бойцы должны были зайти в тепловую камеру, и выполнить комплекс определенных упражнений на силовых трена-

жерах. Корреспондент «Метростроителя» без респиратора сбил себе дыхание за минуту занятий на тренажере. Сказали, что неправильно все делал. В общем, в тепловой камере идет отработка правил поведения в непригодной для дыхания атмосфере, повышении физической выносливости и тепловой устойчивости.

Интересно, что получают на своих предприятиях за дополнительную нагрузку члены ВГК? Сергей Иванюшин пояснил, что согласно Положению о службе ВГК им предоставляется два дополнительных дня к отпуску, в случае участия в ликвидации аварии – 15 дней к отпуску, а в случае работы на ликвидации аварии в респираторе – дополнительные оплачиваемые часы в четырехкратном размере.

Когда горноспасатели вышли из тепловой камеры и выключились из респираторов, мы не могли не задать вопрос:

– Зачем вам такая вот дополнительная нагрузка? Зачем вы пошли в спасатели?

Ответ оказался очень емким:

– Потому что мы мужчины. Нам кажется, что каждый мужчина, а тем более метростроевец, должен быть спасателем. Обстановка сейчас такая у нас, да и во всем мире, что спасатели стали чуть ли не важнейшими действующими лицами в обществе. Да и люди сейчас, наверное, в большей степени, доверяют спасателям, чем кому бы то ни было.

День кадровика

СОТРУДНИКОВ КАДРОВЫХ СЛУЖБ «МЕТРОСТРОЯ» ПОЗДРАВИЛИ С ПРАЗДНИКОМ

День кадрового работника торжественно отметили 24 мая сотрудники кадровых служб всех организаций ОАО «Метрострой». Наверное, наша организация, единственная в городе, где это практически официальный традиционный праздник. В этот день, в конференц зале Управления собрались около тридцати женщин – сотрудниц кадровых служб. С профессиональным праздником их поздравили генеральный директор «Метростроя» Вадим Александров и его заместитель по персоналу и управлению имуществом Валентина Забродина.

Валентина Петровна – заботливый начальник, которая и устраивает такие торжества для своих подчиненных, сказала несколько теплых слов.

Сначала о жизни:

– С праздником вас, мои дорогие. Желаю всем крепкого здоровья, успехов, счастья в личной жизни.

Потом о работе:

– Желаю встретить новые веяния, которые ждут отделы кадров, во всеоружии. Получить дополнительное образование, повысить квалификацию. Кстати, я тоже учусь, – удивила Валентина Петровна подчиненных, – нас ждут профстандарты, а в них без учебы не разобраться.

После этого Валентина Петровна представила коллективу новую сотрудницу – начальника отдела кадров ЗАО «СМУ №13 Метрострой» Марию Александрову, которая пришла на смену ушедшей на заслуженный отдых Татьяне Бережковой.

А после пригласила всех на традиционную экскурсию. На этот раз коллектив отправился в Невскую Дубровку к памятнику метростроевцам, потом на Невский пятачок – на Диораму, а потом в Шлиссельбург, где состоялся праздничный обед.

Перед поездкой в конференц зал зашел генеральный директор ОАО «Метрострой» Вадим Александров:

– Знаете, можно изучать соискателей по карточкам, потом, наверное, можно будет пользоваться какими-нибудь чипами для приема на работу. Но я уверен, что личное обще-

ние ничем не заменить, несмотря на нововведения, вроде предстоящей ликвидации трудовых книжек. Так что «Метрострой» в этом плане останется самой консервативной организацией, хотя и новые веяния тоже будем внедрять.

Потом Вадим Николаевич немного пожурил кадровиков:

– Мне тут звонят коллеги из других предприятий и говорят: «Побойся бога, самых лучших людей забираешь». Я в недоуме-

нии. Потом оказывается «Управление-15 Метрострой» и «Семнадцатое Управление «Метрострой» людей набирают. И набирают самых лучших! Правильно делают. Потому что работа есть, работы много. Правда, денег пока маловато.

Женщины немного расстроились, но Александров их успокоил, заверив, что все будет хорошо, и напоследок пожелал:

– Верить в «Метрострой», верить друг другу, не слушать никого и вести трудовые книжки!

С такими пожеланиями лица сотрудников кадровых служб просветлели, и всем женским, если не батальоном, то взводом кадровиков они отправились по местам боев и строительства танковых переправ.



ПОНЯЛИ ИГРУ И ВЗЯЛИ СВОЕ

Пять мужчин и одна женщина из «Компакта» обыграли в волейбол дюжих проходчиков из СМУ-11

Спартакиада «Метростроя» в самом разгаре. Закончились турниры по лыжному спорту, по настольному теннису и дартсу. В июне всех нас ждет турслет. Сейчас идут групповые матчи чемпионата нашего предприятия по волейболу. 17 мая в спортклубе на Левашовском проспекте встречались команды «СМУ-11» и «Компакта». Корреспонденты «Метростроителя» наблюдали за игрой. И она оказалась увлекательной.

Когда мы пришли в зал, спортсмены разминались перед матчем. Мощные тренировочные нападающие удары следовали один за другим. Дюжие парни из СМУ-11 так и норовили зафитилить мячом в кого-нибудь из журналистов. Одно слово – проходчики, как представил их спортивный наставник СМУ-11 Алексей Ефимов. Спортсмены «Компакта» выглядели на порядок скромнее и вели себя спокойнее, перекидывали друг другу мяч, не стараясь прошибать стены. Тем более, что у них не хватало двоих из заявленных игроков – те опаздывали. И судья в любой момент мог объявить техническое поражение. Но в конце концов дверь со скрипом открылась и в зал вбежали задержавшиеся игроки. Оказалось, что в составе «Компакта» – женщина. Александра Савина. Капитан команды Алексей Алексеев сразу предупредил вопросы несведущих:

– А у нас еще одна женщина есть. Наталья Проскурова. Она сегодня не играет. Но каждая даст фору любому мужчине.

В общем, капитаны Алексей Алексеев и Эльшан Ахмедов разыграли подачи. И игра началась. Поддачи достались «Компакту». «Дюжие парни» сразу, уступая друг другу прием, упустили мяч, и как-то глупо отдали первые два очка. Но Эльшан Ахмедов поменял игроков местами, и стало интереснее. Команда СМУ-11 начала забивать. Игроки «Компакта» начали нервничать, один из них, Константин Савин, даже накричал на товарищев, после чего те как встали на

приеме, так и стояли, смотря, как мяч летит в поле, также глупо отдав СМУ-11 несколько мячей.

И проходчики получили серьезное преимущество, а тут и подачи пришли их Дмитрию Ульянову. Не знаем, кто учил это парня подавать, но «компактовцы», даже стоя на линии удара, просто физически не могли поднять мяч, который буквально пролетал сквозь руки. В общем, еще три очка на подачах Ульянова «Компакт» отдал без розыгрыша.

Первый матч закончился практически с разгромным счетом 25:13 в пользу СМУ-11.

Поменявшись полями, СМУ-11 снова взяли уверенное преимущество. И снова на подаче оказался Ульянов. Но на этот раз игроки «Компакта» просто разошлись перед



Команда «Компакта» (слева) готовится к финалу и к «золоту» в турнире

его мячом-снарядом, и тот... улетел в аут. Раскусили. Больше Ульянов не рисковал, а его подачи стали отбиваемыми. И отбиваемыми очень хорошо. Где-то в конце первой трети матча волейболисты «Компакта» сравняли счет, потом взяли преимущество и больше не отдавали его.

Чего только не делали «дюжие парни»: и лупили нападающими ударами со всей дури, и хитро разыгрывали. Но удары и розыгрыши игроков «Компакта» были точнее и хитрее. В итоге, во втором матче «Компакт» выиграл со счетом 25:21.

Третий – контрольный – играли до 15 очков. И он тоже остался за «Компактом». При чем взял его «компактовцы» уже спокойно, без нервов разыгрывая мячи и перебрасывая их на поле соперников.

Как пояснил после матча корреспонденту «Метростроителя» Алексей Алексеев, в первом матче они практически тренировались:

– Вы видели, что люди опоздали. Не успели размяться. Да и таким составом мы не сыгрывались. Так что мы сыгрывались в первом матче. Приглаживались. Потом поняли игру и взяли свое. Приходите к нам на финал.

А спортивный наставник СМУ-11 Алексей Ефимов только разводил руками:

– Ребята играют на своем энтузиазме, после работы. Болельщиков не хватает. Раньше весь коллектив, включая начальство, переживал за спортсменов, участие принимали, следили за игрой, поздравляли с победой, поддерживали в проигрыше. А теперь... Вот спросите меня, хоть раз кто-нибудь из СМУ-11 пришел на игру поболеть за своих ребят? Нет, отвечу я вам. Никому это уже не интересно, кроме самих игроков.

Тем не менее спартакиада продолжается. И недели через две мы узнаем, победителя в волейбольном турнире.

Конкурс

«МОИ РОДИТЕЛИ – СТРОИТЕЛИ!»

Редакция газеты «Метростроитель» объявляет новый конкурс детского рисунка «Мои родители – подземные строители!». Срок сдачи работ 30 июня. Рисунки трех победителей примут участие в конкурсе детского рисунка, посвященного Всероссийскому дню строителя, который проводит уже Союз строительных объединений и организаций.



Конкурс детского рисунка Союза строительных объединений и организаций, в котором примут участие победители конкурса «Метростроителя», проводится ежегодно в канун Всероссийского дня строителя, который страна отмечает во второе воскресенье августа – в этом году это будет 14 число.

Что хотят видеть в рисунках детей организаторы конкурса? Конечно, гордость за своих родителей и за то дело, которое они делают.

К участию в конкурсе приглашаются дети метростроителей в возрасте от 6 до 12 лет. Рисунки могут быть выполнены красками, карандашами, фломастерами, мелками и любыми современными материалами для рисования. Использование компьютера запрещено!

На каждом этапе авторы лучших работ получат призы и подарки. «Метростроитель», как всегда проведет для участников и победителей конкурса праздник с мастер-классом от профессионального художника и подарками за лучшие рисунки.

Лучшие работы, как мы уже сказали, будут отправлены в Союз строительных объединений и организаций.

Там оценивать творчество детей будут в десяти номинациях: «Портрет строителя», «На стройке», «Город будущего», «Быть строителем – здорово!», «Самая многоплановая композиция», «Знарок строительной техники», «Знарок безопасности строительства», «Моя мама – строитель», «Растем вместе!», «Приз зрительских симпатий».

Будут выбраны 3 абсолютных победителя и победители в каждой из номинаций.

Лучших награждают почетными грамотами и замечательными подарками от строительных организаций Петербурга. Также авторам лучших рисунков будут вручаться специальные призы от Союза строительных объединений и организаций. Особый приз предусмотрен газетой «Кто строит в Петербурге».

Ждем ваши работы в редакции «Метростроителя» по адресу: Загородный проспект, д. 52а и по электронной почте: metrostroitel@mail.ru

Просим обязательно указать имя, фамилию и возраст автора, а также оставить контактные данные одного из родителей.

ЮБИЛЕИ ВЕТЕРАНОВ МЕТРОСТРОЯ

ИЮНЬ

1	Татьяна Константиновна ЦВЕТКОВА (Поликлиника) – 60 лет
2	Павел Александрович ТИШИН (СМУ-11) – 60 лет
3	Александр Николаевич БОРОВИКОВ (УМ) – 60 лет
4	Раиса Степановна АБРАМОВА (РЭУ) – 75 лет
4	Вячеслав Гаврилович ВОЛГИН (СМУ-15) – 75 лет
8	Сергей Владимирович ЛУКЪЯНЧУК (СМУ-9) – 70 лет
	Елена Викторовна ПАВЛОВА (ТО-3) – 60 лет
	Лидия Павловна КЛЕВЦОВА (УПТК) – 75 лет
10	Владимир Васильевич КОСТРУБА (УМ) – 55 лет
11	Алексей Александрович ЕРОФЕЕВ (ТО-3) – 50 лет
13	Николай Иванович МИГИТИН (УМ) – 70 лет
	Алексей Алексеевич ФИЛЬКОВ (УМ) – 60 лет
17	Валерий Геннадьевич АРХИПОВ (СМУ-20) – 60 лет
19	Виктор Александрович ВЕСЕЛОВ (УМ) – 60 лет
	Анатолий Николаевич НАЗАРКИН (СМУ-11) – 75 лет
20	Александр Петрович ЗЯТИКОВ (ТО-3) – 60 лет
	Ольга Самуиловна СЕМЕНОВА (ЛМЗ) – 80 лет
25	Вера Евгеньевна НИЖМАК (ВЦ) – 65 лет
26	Анна Алексеевна БЕЛОВА (РЭУ) – 80 лет
29	Татьяна Алексеевна ЛОЗОВАЯ (СМУ-17) – 65 лет
30	Николай Александрович ГЕРАСИМОВ (СМУ-13) – 65 лет

УЧРЕДИТЕЛЬ:

Акционерное общество открытого типа по строительству метрополитена в городе Санкт-Петербурге «Метрострой». Газета зарегистрирована региональной инспекцией по защите свободы печати и массовой информации Российской Федерации (Санкт-Петербург) 10.11.93 г. Регистрационный номер П 0597



Редактор: Андрей Бергнер
Корреспонденты: Михаил Телехов
Фото: Виктор Чумаков
Верстка и дизайн: Елена Тальянова

Номер подписан в печать 26.05.2016 г. 11.00 ч.
Газета отпечатана в типографии «Кириллица», Санкт-Петербург, Синопская наб., д. 64, литера А.

АДРЕС РЕДАКЦИИ:

190013, Санкт-Петербург, Загородный пр., д. 52а
Телефон: (812) 635-77-28
metrostroitel@mail.ru
www.metrostroy-spb.ru
Отзывы направлять по адресу редакции.
Тираж 1 700 экземпляров.