

## СЕГОДНЯ В НОМЕРЕ:

«СПОРТИВНАЯ-2»?  
ЗНАЮ, СТРОИЛ!

**СТР. 2-3**

АКЦИОНЕРНОЕ СОБРАНИЕ  
ОАО «МЕТРОСТРОЙ»

**СТР. 4-5**

ПАМЯТНИКУ ГЕРОЯМ  
МЕТРОСТРОЯ БЫТЬ!

**СТР. 6**

СТРОИМ С ПЕСНЕЙ!

Конкурс строителей  
«ПрофМастерОК»

**СТР. 9**



Метростроем выполнена серьезная, большая работа. Ко Дню города петербуржцы получили прекрасный подарок – второй выход станции метро «Спортивная» и переходной коридор под Малой Невой с Васильевского острова на Петроградскую сторону.

РАХ Александр Быстров и заслуженный архитектор РФ Александр Константинов ранее оформляли станцию «Спортивная». Стилистически сюжет панно завершает единую композицию всего комплекса, посвященную истории зарождения спорта в Греции.

В 9 утра прибывают губернатор Георгий Полтавченко, спикер ЗакСа Вячеслав Макаров, другие официальные лица. Под звуки «Гимна великому городу» праздничную церемонию пуска открыл генеральный директор ОАО «Метрострой» Вадим Николаевич Александров. Он объявил, что метростроевцы выполнили данное городу обещание (по договору «Метрострой» должен был завершить работы до декабря 2015 года, но справились на полгода раньше, – прим. ред.).

«Второй выход со станции «Спортивная» соединил тоннелем Васильевский остров с Петроградской стороной. Он не только повысит транспортную доступность исторической части острова, но и позволит разгрузить станцию «Василеостровская», которая уже давно требует серьезного ремонта. И к нему мы в ближайшее время приступим. .... Деньги на метро есть», – порадовал метростроителей в своем выступлении губернатор Петербурга Георгий Полтавченко, особенно тех, кто строит сейчас Фрунзенский радиус.

## МЕТРОСТРОИМ СДАЛ, ПЕТЕРБУРГ ПРИНЯЛ!

С самого раннего утра на перекрестке набережной Макарова и Кадетской линии Васильевского острова волнительная обстановка. И пусть это не открытие новой станции, а всего лишь пуск второго выхода давно существующей, василеостровцы ждали его как манну небесную. Во-первых, потому что теперь выйти со «Спортивной» можно с обеих сторон Тучкова моста – как на Васильевский остров, так и на Петроградскую сторону. Во-вторых, новый, второй выход обеспечит

заметную разгрузку действующей станции «Спортивная», особенно в период проведения футбольных матчей на Петровском стадионе. И в-третьих, он фактически послужит альтернативой станции «Василеостровская» на период ее реконструкции (станцию метро «Василеостровская» закроют на капремонт после проведения Петербургского Международного Экономического Форума).

Теперь под Малой Невой острова Васильевский и Петроградский связывает 300-метровый переходной коридор, в котором смон-

тирован траволатор – горизонтальный эскалатор. В российском метростроении такое транспортное решение «речной проблемы» реализовано впервые.

Перед вестибюлем прямо под дождем поливают дорогу, спешно устанавливают триколор и флаг Санкт-Петербурга. Проходим в вестибюль и ждем с городское руководство.

В кассовом зале расположено яркое мозаичное панно из смальты. Это очень украшает вестибюль. Прославленные художники, авторы художественной композиции академик

### НАПОМНИМ

«Спортивную-2» стоимостью 6,7 млрд рублей начали строить в 2012 году. «Спортивная» – уникальная двухъярусная станция, рассчитанная на одновременный прием четырех составов поездов по двум линиям. В будущем здесь будет пересадочный узел между Фрунзенско-Приморской и Кольцевой линиями.

Продолжение читайте на стр. 2



## ОТКРЫТОЕ АКЦИОНЕРНОЕ ОБЩЕСТВО ПО СТРОИТЕЛЬСТВУ МЕТРОПОЛИТЕНА В ГОРОДЕ САНКТ-ПЕТЕРБУРГЕ «МЕТРОСТРОЙ»

190013, Санкт-Петербург, Загородный пр., д. 52а, тел.: 635-77-55, факс: 635-77-47

Уважаемый акционер!

Совет директоров Открытого акционерного общества по строительству метрополитена в городе Санкт-Петербурге «Метрострой» принял решение о созыве внеочередного общего собрания акционеров.

Собрание состоится 25 июня 2015 года в 13.00 часов по адресу: Санкт-Петербург, ул. Маршала Говорова, дом 39, в актовом зале Управления механизации – филиала ОАО «Метрострой». Форма проведения собрания – собрание.

### ПОВЕСТКА ДНЯ:

1. О досрочном прекращении полномочий Совета директоров Общества.
2. Об избрании Совета директоров Общества.

Датой составления списков акционеров, имеющих право на участие во внеочередном общем собрании, считать 15 мая 2015 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 22 июня 2015 года.

С информацией, подлежащей представлению акционерам, можно ознакомиться в рабочее время, начиная с 5 июня 2015 года по адресу: Санкт-Петербург, Загородный пр., дом 52а, комната 213, тел. 635-77-27.

Регистрация участников внеочередного общего собрания будет проводиться по месту его проведения. Начало регистрации – 25 июня 2015 года в 12 час. 00 мин.

Акционер имеет право принять участие во внеочередном 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»

**Метростроение**

«Гаврилин начал свою речь хорошо и просто:  
– Трамвай построить, – сказал он, – это вам не ешака купить».

*Ильф и Петров,  
«Двенадцать стульев»*

## ВЕСТИБЮЛЬ И НАКЛОННЫЙ ХОД ВТОРОГО ВЫХОДА СТАНЦИИ «СПОРТИВНАЯ»



**Главный инженер ЗАО «СМУ-11 Метрострой» Юрий Николаевич Губинский:**

– Юрий Николаевич, как будет функционировать автомобильное движение в районе «Спортивной-2» после пуска?

– Транспортное движение в сторону Малого проспекта будет функционировать в полном объеме. Далее начнется поэтапный переход к двустороннему движению по набережной Макарова. Движение в обе стороны будет открыто 12–13 июня.

– Как Вы считаете, второй выход станции метро «Спортивная» в ближайшем будущем улучшит сообщение Васильевского острова с другими районами Петербурга?

– В ближайшее время начнется реконструкция наклонного хода станции «Василеостровская». Это большая производственная программа продолжительностью около года. В этой связи пуск второго выхода станции «Спортивная», безусловно, реальная помощь василеостровцам.

– У Вас за плечами множество сложнейших объектов, в том числе, и «Спортивная-1», строительство которой происходило в советское время. Как Вы оцениваете именно эту стройку, в чем ее характерные особенности?

– Все подземные объекты такого масштаба по своему уникальны и сложны. Второй выход станции «Спортивная» – это такой же единственный в своем роде «пазл», составные части которого могут напоминать прошлые работы, в том числе и в советские времена. Однако технические условия строительства, особые требования к сохранению движения транспорта на поверхности, профессиональная подготовка коллектива строительного участка, его «сработанность» – всегда разные. Поэтому и «картинка» строительных работ никогда не повторяется.

Размещение одной лишь строительной техники на площадке наклонного хода «Спортивной-2» требовало от линейных руководителей строительства известного мастерства и большого напряжения. Малейшее изменение логистики в дневном графике строительства приводило к вынужденной перестановке «всего и вся». На такой неимоверно тесной площадке любая передвижка техники и подводящих коммуникаций дается очень непросто. Поставить в нужное место опоздавший самосвал или элементарная внеплановая откачка воды, казалось бы, такие простые, но незапланированные



# «СПОРТИВНАЯ-2?»

Перед самым пуском «Спортивной-2» «Метростроитель» попросил подвести черту под проделанной работой руководителей трех управлений – СМУ-11, СМУ №13, СМУ-9.

действия могли вносить серьезный беспорядок в отлаженный рабочий процесс. И все из-за того, что площадка, зажатая с трех сторон проезжими частями, а с четвертой – набережной, была безнадежно мала. Конструктивно станция несложная, а вот организационно – далеко не подарок...

– Юрий Николаевич, как, по-Вашему, показал себя коллектив СМУ-11 на этом объекте, особенно линейные руководители строительства?

– Наши инженеры проявили себя высокопрофессиональными специалистами. Я считаю, что ценнейший опыт реализации такого масштабного проекта позволяет руководству участка в перспективе выполнять любую строительную задачу.



**Начальник строительного участка №1 ЗАО «СМУ-11 Метрострой» Роман Николаевич Орел:**

– Роман Николаевич, теперь, наверно, самое время спросить, как работало с коллективом вверенного Вам участка и отметить лучших из лучших?

– Прежде всего должен поблагодарить за отличную работу моего заместителя – Олега Юрьевича Ильина. Хотелось бы продолжить с Олегом совместную работу и на других объектах. Для меня в товарище по работе главными являются три качества: порядочность, ответственность и надежность. Всеми этими качествами Олег обладает в полной мере.

Хочу поблагодарить также горных мастеров. Все они прошли на участке довольно жесткий отбор, и сейчас у нас по-настоящему крепкий коллектив линейных инженеров: Владимир Суходолов, Николай Зубцов, Александр Карпов и Владимир Логунов. В их задачу входила организация работ на участке в течение смены. С задачей справились на отлично, молодцы!

Прекрасно работали на строительстве «Спортивной-2» механики и маркшейдеры. Механик участка – Василий Иванович Селин, маркшейдер – Игорь Сергеевич Колмогоров. С поставленными задачами справлялись безупречно, без сбоев, без простоев, без аварий.

Хочется также отметить хорошую работу молодого специалиста по оформлению исполнительной документации – руководителя отдела подготовки производства Марию Сергеевну Бондарь. Любая работа должна быть оформлена документально. К приемке заказчика и генподрядчика необходимо подготовить множество документов. Это большая, трудоемкая работа. Мария Сергеевна была назначена на должность летом 2013 года, сумела грамотно организовать работу подразделения, ответственно подошла к своим обязанностям.

И, конечно, особые слова благодарности – руководителям рабочих коллективов, бригадирам: Владимиру Евгеньевичу Пантелееву, бригадиру изолировщиков, надежному, опытнейшему строителю, бригадиру бетонщиков Андрею Константиновичу Ветхову, более тридцати лет работающему в нашем СМУ. Андрей Константинович глубоко знает свое дело, бережно относится к технике, опытный, грамотный специалист и мудрый наставник. На проходке наклонного хода здорово показала себя бригада Юрия Георгиевича Катцемашина, эта бригада стабильно удерживала лидирующие позиции. Отлично работали на проходке бригады Юрия Александровича Гусева, Александра Ивановича Копача, Владимира Николаевича Токанова. Вообще, хочу сказать, что желание работать лучше и быстрее – основополагающий принцип СМУ-11, наши проходчики всегда стараются работать на опережение, не упираться в утвержденный график.

– Какой вид работ Вам показался самым сложным?

– Конечно же, проходка наклонного хода – «гвоздь программы» всей нашей работы. В процессе этой работы мы освоили новое для нас направление – набрызг-бетон в наклонной выработке. Возможно, это было самое тяжелое испытание, но и самая интересная задача.

## ПЕРЕХОДНОЙ КОРИДОР ПОД МАЛОЙ НЕВОЙ



**Заместитель генерального директора по строительству ЗАО «СМУ №13 Метрострой» Алексей Викторович Лазарев:**

– Переходной коридор под Малой Невой – объект очень интересный, но начинали мы его, памятуя горький опыт, приобретенный на строительстве станции «Спасская». Тогда, за преждевременную установку забора, наша организация заплатила приличный штраф. На «Спортивной» мы уже осторожничали, дожидались ордера, поэтому к работам приступили только в июне 2012 года. Подготовив строительную площадку, уперлись в следующую проблему. Санкт-Петербургский метрополитен, в ведении которого находятся все выработки, примыкающие к построенному участку переходного коридора, нас туда не допускает. По этой причине начало работ оттягивалось аж до августа. Наконец «в жертву» был принесен «самый маленький начальник» – начальник дистанции службы тоннельных сооружений СПб метрополитена – он и передал выработку и подписал бумаги.

С чего начинать проходческие работы? С прокладки временных инженерных коммуникаций. Сжатый воздух, энергоснабжение, водопровод, водоотведение, и т.д. – этим мы занимались до октября. 5 октября 2012 года проходка переходного коридора под Невой началась с сооружения людских ходков и рам проемов. Порода и вырубленную обделку ранее построенного участка начали складывать в специально оборудованной «зоне накопления» в незадействованных тоннелях будущей кольцевой линии.

1 февраля 2013 года мы запустили шахту №516: ствол, шахтный подъем, наверху бункерная эстакада, копер, тельферная эстакада, внизу был оборудован руддвор, по стволу поехали клетки. С этого момента шахта №516, наконец-то, начала выполнять свои функции «главной транспортной артерии».

17 февраля закончился монтаж тубингоукладчика, и началось строительство переходного коридора.

Мы заранее разработали оригинальную транспортную концепцию, значительно ускорившую проходку. Отменили в корне электровозную откатку – ни рельс, ни шпал у нас в тоннеле не было. Смонтировали эффективную систему вентиляции, и таким образом сделали возможной работу под землей малогабаритной горной техники на базе двигателей внутреннего сгорания, оснащенной катализаторами очистки выхлопных газов. По тоннелям поехали компактные самосвалы и экскаваторы, целая линейка малой спецтехники – маленькие экскаваторы итальянской компании Venieri, погрузчики американской фирмы Case и четырехтонные итальянские самосвалы Fiori.



# ЗНАЮ, СТРОИЛ!



## БРИГАДА И.А. ХМЕЛЕВА (слева направо)

Верхний ряд: Шинкуба Гурами Джамалович – проходчик, Кохонов Владимир Сергеевич – проходчик, Смирнов Леонид Игоревич – проходчик, Расторгуев Владимир Анатольевич – проходчик, Попов Павел Павлович – проходчик, Хмелев Игорь Александрович – бригадир проходчиков.

Нижний ряд: Шинкуба Руслан Гурамович – проходчик, Антонок Руслан Анатольевич – проходчик, Сидоров Виталий Иванович – проходчик

нием сроков закончилась проходка уникального, 300-метрового (311 метров) переходного коридора под Невой.

В кабине такой машины разворачивается водительское кресло, руль, коробка передач. Машина может двигаться вперед или кабиной, или кузовом – без разворота. Как раз то, что надо, ведь в тоннеле развернуться невозможно. Если бы не это транспортное решение, переход и сейчас еще строили бы.

Однако несмотря на принципиально новую транспортную схему, риск не уложиться в сроки оставался довольно высоким. Возникает идея ускоренной проходки переходного коридора двумя «догоняющими» забоями. Сильное влияние на принятие окончательного решения в пользу такого варианта оказал главный инженер Метростроя, А.Ю. Старков. Без его поддержки вряд ли такой способ проходки был бы принят за основной.

Первый забой, длиною в 102 кольца, запустили 17 февраля. Второй (162 кольца) – уже 30 марта! Правда, со вторым забоем все было намного сложнее: из верхнего тоннеля будущей кольцевой линии прошли горизонтальную выработку, потом громадных размеров фурнел, в переходном коридоре построили монтажную камеру под тубингоукладчик. Работы очень непростые и небезопасные, если бы не мастерство проходчиков, вряд ли у нас это получилось. 12 августа 2013 года, сэкономив нам не менее полугода, первый забой догнал второй.

Пришлось «побороться» и на строительстве монолитного поворотного участка. Выработка громадная: в ней вполне мог бы поместиться пятиэтажный дом. Мы понимали, что строить такой огромный поворотный участок по предложенной проектом стандартной технологической схеме слишком долго, поэтому разработали свой вариант: построили в металлических рамах с укладкой временного бетона свод всей поворотной части, потом под сводом, в нижней части тоннеля выкопали траншею, перегнали по ней тубингоукладчик и продолжили проходку в кольцах. Уже потом подводили под свод поворотного участка стены и обратный свод. Если бы не это решение, проходка наверняка выбилась бы из графика.

Сбойка с веерным участком наклонного хода состоялась 4 февраля 2014 года. Так, благодаря инженерной изобретательности и рабочей надежности, со значительным опереже-

Проанализировав схему транспортировки секций траволатора, мы отказались от доставки их к точке монтажа в ночное время через станцию «Спортивная» и приняли решение – опускать секции прямо через ствол шахты №516, а далее самосвалами на специальной платформе доставлять в переходной коридор. По переходному коридору в зону монтажа секция доставлялась по электрифицированной тельферной балке, смонтированной специалистами ЗАО «СМУ №13 Метрострой» точно по оси свода переходного коридора. Предварительно крепление балки было испытано тестовым грузом – транспортная система имела десятикратный запас прочности. Кстати, в проектной документации технические предложения о доставке секций попросту отсутствовали, вероятно, решение этого вопроса было возложено на «волшебника из страны Оз»...

Тем не менее, здесь я хотел бы подчеркнуть, что секрет нашего успеха все же не в механизмах, не в эффективном оборудовании, не в транспортной системе, или технических решениях, хотя, безусловно, все это важно. Дело в людях, на которых все и держится, в настоящем, работоспособном коллективе. Поэтому в заключение следует отдать должное надежности наших рабочих, в первую очередь, проходческих бригад и бригадиров. Плохих бригад не было, но особо хочу отметить работу лидеров: бригад под руководством Андрея Лебедева и Игоря Хмелева. Если бы не их упорство, ответственность и профессионализм, мы, скорее всего, не сумели бы столь успешно реализовать это большой проект.

## МОНТАЖ ЭСКАЛАТОРОВ И ТРАВЛАТОРОВ



### Главный инженер ЗАО СМУ-9 «Метрострой» Дмитрий Сергеевич Кофан:

– В монтажных работах на «Спортивной-2» было задействовано три участка нашего Управления, а также механический цех, обеспечивавший ремонтные работы. Участок №1 под руководством Валерия Михайловича Мартиновича (начальник смены – Александр Юрьевич Солдатов) непосредственно проводил монтаж эска-

латоров производства немецкой корпорации Thyssen Krupp AG. Участком №2 руководил Анатолий Валерьевич Соколов (заместитель начальника участка – Андрей Иванович Волкотруб). Этот участок обеспечивал монтаж высоковольтной сети, а также сети 220-380 В, проводил все электрические и электромонтажные работы, выполнил архитектурное освещение вестибюля и наклонного хода. Участок №4 под руководством Ильи Владимировича Бойцова (начальник смены – Александр Васильевич Черепанин) обеспечил монтаж водопровода и канализации. Все коллективы безукоризненно справились с поставленной задачей.

Прежде всего, должен отметить, что с точки зрения насыщенности эскалаторным оборудованием площадка второго выхода станции «Спортивная» оказалась, без преувеличения, рекордсменкой. Шесть траволаторов, четыре эскалатора наклонного хода, четыре малых эскалатора монтировались практически одновременно. Пусконаладка, грузовые испытания и сдача заказчику эскалаторных секций производились параллельно на всех четырех эскалаторных линиях.

Объемы совмещенных монтажных работ оказались настолько масштабными, что на этом объекте в период монтажа работал практически весь технический коллектив нашего СМУ и это тоже своеобразный рекорд. Тем не менее, сейчас, по окончании работ, можно с гордостью утверждать, что многолетний опыт, мастерство, техническая интуиция, грамотный подбор молодых, талантливых специалистов позволили бы нам разобраться и с гораздо более сложным оборудованием.

Электронное управление всеми основными узлами от блокировок до энергоснабжения – неотъемлемая специфика современных европейских эскалаторных систем. Поэтому требовались и особые специалисты. Наши электронщики участков В.М. Мартиновича и А.В. Соколова (Игнатьев Игорь Владимирович, Арямин Денис Владимирович, Чеснаков Илья Сергеевич, Бондаренко Владимир Алексеевич, Черногов Роман Евгеньевич, Колков Сергей Валерьевич, Кузнецов Дмитрий Александрович) отлично справились с поставленной задачей. Здесь, однако, следует оговориться, что уровень надежности немецкого электронного оборудования определит дальнейшая эксплуатация. В целом, основные технические решения данной эскалаторной системы кардинально отличаются от применяемых в Санкт-Петербурге. Абсолютно другие расчетные схемы, компоновка узлов, управление. И опять же, плохо это или хорошо – покажет время.

Нашим специалистам пришлось в весьма сжатые сроки «врубаться» в абсолютно новую конструкцию. Руководство СМУ-9 была даже организована специальная поездка в Германию. Но законы механики неизменны как в Германии, так и в России, в конструкции разбирались в основном у себя дома, непосредственно «в точке сборки». И, конечно, разобрались. Взаимодействие с немецкими партнерами было продуктивным: немецкие механики – очень сильные специалисты. Впрочем, имели место и технические споры, но в споре, как известно, «рождается истина».

В то же время, приходится с сожалением признать, что были огрехи в конструкторской документации, в сборочных чертежах, в электрических схемах, в несത്യковке узлов, в недоставках оборудования. В процессе работы эти проблемы решались, но позитива, конечно же, не добавляли.

Поэтому, я уверен, что как бы хороши ни были импортные эскалаторы, необходимо внедрять свою собственную эскалаторную систему. И здесь нам есть что предъявить. В настоящее время в «девятке» закончены все проектные работы над конструкцией собственного эскалатора, пройдены необходимые экспертизы, изготовлена действующая модель, имеется экспертное заключение по промышленной безопасности Ростехнадзора РФ. Иными словами, абсолютно все разрешительные документы для выпуска «продукта» получены.

В заключение хотел бы поблагодарить наших коллег из СМУ-11 и СМУ №13, принимавших участие в строительстве второго выхода станции метро «Спортивная», за эффективное взаимодействие, поддержку, взаимопонимание и дружеское отношение в процессе работы. Все мы делаем одно общее дело, а построить такой уникальный комплекс в историческом центре Петербурга в самые сжатые сроки без слаженного взаимодействия было бы невозможно.



Собрание акционеров

# ГЛАВНОЕ СОБРАНИЕ ГОДА

На состоявшемся 15 мая в Управлении механизации по адресу: ул. Маршала Говорова, д. 39 Общем годовом собрании акционеров с отчетом об итогах работы в 2014 году выступил генеральный директор ОАО «Метрострой» Вадим Николаевич Александров. Годовая бухгалтерская отчетность была представлена заместителем генерального директора Николаем Вадимовичем Александровым, а отчет о работе ревизионной комиссии представил председатель Ревизионной комиссии Валерий Анатольевич Чехов.

На собрании был избран состав совета директоров ОАО «Метрострой», а также состав ревизионной комиссии.



**Из доклада В.Н. Александрова:**

2014 год мог оказаться определяющим для развития метростроения в г. Санкт-Петербурге. Все шло к тому, что в городе одновременно будут строиться 4 линии метрополитена.

При бесперебойном финансировании и задействовании всех мощностей ОАО «Метрострой» можно было рассчитывать на значительный рост объемов вводимых в эксплуатацию участков метрополитена.

С сожалением должен констатировать, что по ряду известных причин события развиваются намного медленнее, чем хотелось бы. Основными проблемами, не позволяющими своевременно приступить к строительным работам на новых линиях, остаются длительные сроки прохождения экспертизы проектов и проведения конкурсных мероприятий.

В середине прошлого года ко всему этому добавилось еще и проблема выросшего курса евро и процентов по банковским кредитам.

Кроме того, объявленный Заказчиком Конкурс на строительство участка Фрунзенского радиуса от ст. «Международная» до ст. «Южная» по факту был выставлен со стоимостью ниже, чем стоимость, утвержденная Главгосэкспертизой. Размер финансовых потерь в данном случае еще предстоит посчитать после завершения работ по Контракту. Однако, уже сейчас ясно, что заложенных заказчиком средств будет недостаточно для полного завершения строительства.

Во многом данная ситуация возникла по причине того, что ОАО «Метрострой», по согласованию с Заказчиком, на ряде объектов начинал работы до заключения Контракта. Для этого наша организация привлекала кредиты в банках, чтобы иметь возможность закупать материалы, расплачиваться с подрядными организациями, платить налоги и т.д. Все это естественным образом негативно повлияло на деятельность нашего акционерного общества.

В отчетном году ОАО «Метрострой» приступил к строительству участка Невско-Василеостровской линии от ст. «Приморская» до ст. «Улица Савушкина», включая ст. «Новокрестовская», к инженерной подготовке строительных площадок Лахтинско-Правобережной линии, был выполнен ряд мероприятий по подготовке к работам на строительных площадках Красносельско-Калининской линии.

Также в 2014 году продолжались работы по строительству Фрунзенского радиуса, а также по сооружению наклонного хода, вестибюля и пешеходных переходов станции «Спортивная-2».

Велись работы по ремонту и реконструкции объектов действующего метрополитена: шахт 306, 403 и станции «Пушкинская».

Значительный объем работ был в 2014 году выполнен и на объектах, не связанных со строительством или реконструкцией метрополитена, в том числе:

- при строительстве ЛАЭС-2;
- завершены все строительные-монтажные работы по реконструкции производственной базы ремонта эскалаторов объединенных мастерских в Невском районе («Рыбацкое»).

За отчетный год ОАО «Метрострой» выполнил следующие объемы работ:

**ЛИНИЯ Ф-1**

Завершены работы по устройству притоннельных выработок **станционного комплекса «Международная»:**

- уложено бетона – 164 м<sup>3</sup>;
- смонтировано арматуры и металлоконструкций – 27 т;
- Выполнено бетонирование верхнего строения пути в ППТ – 215 п.м.

Работы выполняли ЗАО «Семнадцатое управление «Метрострой» и ЗАО «Тоннельный отряд-3».

**ЛИНИЯ Ф-2**

Завершены работы по сооружению наклонных ходов № 1 и №2 **станционного комплекса «Проспект Славы».** При этом:



- пройдено наклонных ходов – 240 п.м.;
- уложено бетона – 1810 м<sup>3</sup>;
- разработано грунта – 18400 м<sup>3</sup>;
- смонтировано металлоконструкций (в том числе шпунт) – 169 т.

При строительстве пешеходных переходов:

- разработано грунта – 8590 м<sup>3</sup>;
- уложено бетона – 1010 м<sup>3</sup>.

Работы выполняли ЗАО «Управление-15 Метрострой» и ЗАО «Управление № 10 Метростроя».

Завершена проходка рабочего ствола **шахты № 624** (55 п.м.), выполнены работы по сооружению горного комплекса и АБК.

Завершено сооружение НВУ-624:

- сооружена камера на пересечении НВУ-624 – 1235 м<sup>3</sup> бетона;
- пройден тоннель Ø5,5 м – 90 колец и Ø7,9 м – 55 колец;
- сооружен руддвор № 2 в обделке Ø7,9 м – 20 колец.

Работы выполняло ЗАО «Тоннельный отряд-3».

При строительстве **станции «Проспект Славы»** велась проходка среднего станционного тоннеля, переборка левого и правого станционных тоннелей:

- сооружено ССТ Ø9,8 м – 34 кольца;
- перебрано правого станционного тоннеля Ø8,5 м – 21 кольцо;
- сооружена натяжная камера № 2 – 2780 м<sup>3</sup> бетона, станционный СУ и БСП в обделке Ø8,5 м – 51 кольцо.

– смонтировано 30 колец Ø7,9 м при переборке ЛСТ; – при сооружении ТПП Ø8,5 м смонтировано 25 колец. За станцией «Проспект Славы» построены демонтажная камера № 1 (для демонтажа проходческого щита Ø5,63 м) и демонтажная камера № 2 (для демонтажа проходческого щита двухпутного тоннеля). При этом:

- разработано грунта – 3170 м<sup>3</sup>;
- уложено бетона – 1490 м<sup>3</sup>;
- смонтировано металлоконструкций – 280 т;
- выполнено контрольное нагнетание – 921 м<sup>3</sup> раствора.

Работы выполняли ЗАО «Семнадцатое управление «Метрострой» и ЗАО «Тоннельный отряд-3».

Велась проходка ствола **шахты № 625** и нижнего вентузла, сооружался горный комплекс:

- монтаж горного комплекса – 224,5 т металлоконструкций;
- проходка ствола в обделке Ø5,5 м – 42 кольца;
- проходка НВУ в обделке Ø6,0 м – 3 кольца;
- проходка НВУ в обделке Ø5,5 м – 4 кольца.

Работы выполняло ЗАО «СМУ № 13 Метрострой».

Выполнялись работы на **шахте № 627**, в т.ч. связанные с сооружением котлована для выполнения ремонтных работ режущего органа ТПМК:

- укладка бетона кондукторной плиты – 20,9 м<sup>3</sup>;
- струйная цементация грунтов – 518 скважин;
- выработка бетона кондукторной плиты и форшахты – 135 м<sup>3</sup>;
- разработка грунта котлована – 3302 м<sup>3</sup>;
- монтаж металлоконструкций поясов крепления котлована – 121 т;

– обратная засыпка котлована – 2135 м<sup>3</sup>. Работы выполняло ЗАО «СМУ № 13 Метрострой».

При сооружении **станционного комплекса «Дунайский проспект»** открытым способом:

- выполнены ограждающие конструкции «стена в грунте» – 129 п.м., 3225 м<sup>3</sup> бетона;
- сооружено свай-колонн – 73 шт.;
- осуществлена выемка грунта котлована – 40566,7 м<sup>3</sup>;
- уложено бетона в ж/б конструкции комплекса – 6430,2 м<sup>3</sup>;
- смонтировано арматуры и металлоконструкций – 1840 т;
- выполнена струйная цементация грунтов в зонах входа и выхода ТПМК – 504 скважины.

Работы выполняло ЗАО «СМУ-11 Метрострой».

При сооружении основных конструкций нулевого цикла **станционного комплекса «Южная»:**

- выполнена выемка грунта – 11500 м<sup>3</sup>;
- уложено бетона – 4600 м<sup>3</sup>;
- смонтировано арматуры и металлоконструкций – 1207 т;
- возведено кирпичных перегородок – 590 м<sup>3</sup>;
- по периметру основных конструкций станционного комплекса погружено и извлечено шпунта 470 т и 1280 т соответственно;

- выполнена обратная засыпка песком в количестве – 5400 м<sup>3</sup>.

Работы выполняло ЗАО «Семнадцатое управление «Метрострой».

Производились также работы по сооружению **галерей в депо:**

- выполнены подготовительные земляные работы (выторфовка) под галереями в депо в объеме – 1200 м<sup>3</sup>;
- произведена засыпка песчаной и щебеночной «подушки» в объеме:

- подготовка песчаная – 1814,6 м<sup>3</sup>;
- подготовка щебеночная – 434,7 м<sup>3</sup>;
- выполнена бетонная подготовка в объеме – 630,9 м<sup>3</sup>;

Работы выполняло ЗАО «Семнадцатое управление «Метрострой».

– смонтированы пространственные металлоконструкции (колонны и фермы) в объеме – 41 т;

– выполнены работы по возведению ограждающих конструкций стен из силикатного кирпича – 150 м<sup>3</sup> кирпичной кладки.

Работы выполняло ЗАО «Управление-20 Метрострой».

Выполнены работы по возведению основных конструкций **ТПП-VI:**

- завершены земляные и сопутствующие работы по засыпке песчано-щебеночной «подушки» в объеме:

- земляные работы – 4169,7 м<sup>3</sup>;
- подготовка песчаная – 2317 м<sup>3</sup>;
- подготовка щебеночная – 375,8 м<sup>3</sup>.

– завершены работы по возведению ограждающих конструкций из керамического кирпича в объеме – 560,03 м<sup>3</sup>;

– выполнены работы по устройству наплавляемой рулонной гидроизоляции фундаментной плиты в объеме – 681,78 м<sup>2</sup>.

Работы выполняло ЗАО «Семнадцатое управление «Метрострой».

**Проходка двухпутного тоннеля Ø10,3 м:**

- смонтировано колец Ø10,3 м – 1120 шт. (2016 п.м.);
- разработано грунта – 174477 м<sup>3</sup>;
- уложено бетона – 6000 м<sup>3</sup>.

**НВУ-628:**

- разработано грунта – 3747 м<sup>3</sup>;
- песчаная подготовка – 233,5 м<sup>3</sup>;
- гидроизоляция – 712 м<sup>2</sup>;
- армирование 75,864 т;
- бетонирование – 624,5 м<sup>3</sup>.

Работы выполняло ЗАО «Управление-15 Метрострой».

**ЛИНИЯ П-IV**

Выполнены основные работы в **переходном коридоре и подплатформенных помещениях станции «Спортивная-2»** (шахта 516):

- проходка камеры затвора в обделке Ø9,8 м – 28 колец;
- укладка бетона подземных выработок – 1100 м<sup>3</sup>;
- штукатурные и малярные работы – 4860 м<sup>2</sup>;
- облицовано естественным камнем – 5250 м<sup>2</sup>.

Работы выполняло ЗАО «СМУ № 13 Метрострой».

Завершены основные работы по строительству **наклонного хода, вестибюля и пешеходных переходов станции «Спортивная-2»:**

- разработано грунта – 6352 м<sup>3</sup>;
- уложено бетона – 7006 м<sup>3</sup>;
- сооружено металлоконструкций – 747 т.

Работы выполняло ЗАО «СМУ-11 Метрострой».



## Собрание акционеров

Выполнен монтаж оборудования:

- в наклонном ходе – 4 нити эскалатора длиной по 77,696 м;
- в переходном коридоре – 6 пассажирских конвейеров длиной по 114 м.

Работы выполняло ЗАО СМУ-9 «Метрострой».

**НЕВСКО-ВАСИЛЕОСТРОВСКАЯ ЛИНИЯ**

Завершены все работы по подготовке территорий строительных площадок для строительства участка НВЛ от ст. «Приморская» до ст. «Улица Савушкина», включая ст. «Новокрестовская»:

- стартовых котлованов № 1 и № 2 – шахта №462;
- ст. «Беговая» («Улица Савушкина») – шахты №463, №464;
- площадки рабочего ствола ш. 467.

На этих площадках в 2014 году выполнены следующие работы:

## ● Шахта №462:

– ограждающие конструкции («стена в грунте» из монолитного железобетона) стартовых котлованов №1 и №2, а также участка тоннеля открытого способа работ, в т.ч.:

- разработано грунта – 12100 м<sup>3</sup>;
- смонтировано арматуры и металлоконструкций – 1500 т;
- уложено бетона – 11900 м<sup>3</sup>.

Работы выполняло ЗАО «Управление-15 Метрострой».

## ● Шахта №467 (рабочий ствол):

– выполнены ограждающие конструкции «стена в грунте», бетон – 420 м<sup>3</sup>;

– сооружен копер ствола Ø6,1 м – 20 п.м. (грунт – 725 м<sup>3</sup>, черновой бетон – 101 м<sup>3</sup>).

Работы выполняло ЗАО «Управление №10 Метрострой».

● На строительной площадке ст. «Беговая» («Улица Савушкина») ЗАО «Тоннельный отряд-3» приступило к сооружению форшахты, уложено 713 м<sup>3</sup> бетона.

**ЛАХТИНСКО-ПРАВОБЕРЕЖНАЯ ЛИНИЯ**

На строительных площадках ст. «Театральная», ст. «Большой проспект», шахт 571, 572, 573 велись работы по освоению площадок и переустройству инженерных сетей:

- установлено ограждений – 1205 п.м.;
- строительство временных зданий – 27 временных зданий;
- укладка дорожных плит – 2760 шт.;
- земляные работы – 840 м<sup>3</sup>;
- укладка бетона – 390 м<sup>3</sup>.

**РЕКОНСТРУКЦИЯ ДЕЙСТВУЮЩЕГО МЕТРОПОЛИТЕНА**

Завершены основные работы по реконструкции шахты №306:

- вырубка бетона – 339,5 м<sup>3</sup>;
- бетонирование ж/б рубашки ствола – 149,3 м<sup>3</sup>;
- укладка бетона в НВУ – 167 м<sup>3</sup>;
- устройство гидроизоляции – 733 м<sup>2</sup>;
- монтаж металлоконструкций и оборудования – 28 т.

Работы выполняло ЗАО «Управление №10 Метрострой».

Велись работы по реконструкции шахты №403:

- выемка грунта из ствола – 890,25 м<sup>3</sup>;
- вырубка бетонной пробки – 246,6 м<sup>3</sup>;
- укладка бетонной смеси – 823,4 м<sup>3</sup>;
- армирование – 122,56 т;
- гидроизоляция – 1561,5 м<sup>2</sup>.

Работы выполняло ЗАО «Управление-15 Метрострой».

**РЕКОНСТРУКЦИЯ ВЕСТИБЮЛЯ, НАКЛОННОГО ХОДА СТАНЦИИ «ПУШКИНСКАЯ» С ЗАМЕНОЙ ЭСКАЛАТОРОВ**

За отчетный период:

- демонтировано 3 эскалатора в наклонном ходе;
- вырублены и демонтированы железобетонные конструкции в наклонном ходе, натяжной камере, машинном помещении в объеме 260 м<sup>3</sup>;
- уложено в конструкции наклонного хода, натяжной камеры, машинного помещения бетонной смеси в объеме 220 м<sup>3</sup>;
- произведен опуск и монтаж зон эскалаторов и начат процесс пусконаладки;
- выполнена часть работ по шлифовке исторического камня стен и полов вестибюля станции в объеме 400 м<sup>2</sup>;
- произведена реставрация и воссоздание поверхности купола вестибюля.

Работы выполняли ЗАО СМУ-9 «Метрострой», ЗАО «СМУ-11 Метрострой», ООО «Монтицир-3».

**СТРОИТЕЛЬСТВО ЛАЭС-2**

ОАО «Метрострой» в 2014 году выполняло работы на 24 объектах строительства ЛАЭС-2.

Для выполнения работ по договору подряда привлечены организации: ЗАО «Тоннельный отряд-3», ЗАО «Компакт», ЗАО «СМУ № 13 Метрострой».

На энергоблоке № 1 закончены работы по монтажу герметичной облицовки купола внутренней защитной оболочки реактора (ВЗО), и с апреля 2014 года начаты работы по армированию и бетонированию монолитных конструкций купола оболочки выше отм. +44,60. В декабре выполнено бетонирование конструкций ВЗО до отм. +64,30. Завершены работы по сооружению конструкций наружной защитной оболочки (НЗО) до отм. +44,60.

На конец 2014 года близки к завершению работы по сооружению строительных конструкций в зданиях вспомогательного корпуса, хранилища свежего топлива, насосной станции потребителей здания турбины.

На здании управления и на здании паровой камеры вышли на отм. выше +30,50.

На энергоблоке № 2 начато строительство башенной испарительной градирни № 3. Закончены работы по разработке котлована, устройству свайного основания и бетонной подготовки под фундамент вытяжной башни.

На здании насосной станции потребителей здания турбины выполнены работы по сооружению монолитных конструкций до отметки +0,50.

Объемы работ по строительному комплексу ЛАЭС-2 составили 38 287,00 м<sup>3</sup> конструктивного бетона и 5 623,0 т арматуры.

**РЕКОНСТРУКЦИЯ ПРОИЗВОДСТВЕННОЙ БАЗЫ РЕМОНТА ЭСКАЛАТОРОВ ОБЪЕДИНЕННЫХ МАСТЕРСКИХ «РЫБАЦКОЕ»**

При строительстве ремонтно-заготовительного цеха и реконструкции главного производственного корпуса базы ремонта эскалаторов с сопутствующими переключками коммуникаций:

- уложено монолитного и сборного железобетона – 621 м<sup>3</sup>;
- смонтировано металлоконструкции – 198 т;
- положено кирпичной кладки – 369 м<sup>3</sup>;
- оштукатурено и окрашено поверхностей – 3025 м<sup>2</sup>;
- облицовано поверхностей – 2326 м<sup>2</sup>.

Работы выполняло ЗАО «Управление-20 Метрострой»

**ВСЕГО в 2014 году силами ОАО «Метрострой» по всем объектам строительства были выполнены следующие основные объемы работ:**

- пройдено тоннелей различного диаметра и назначения – 3 140 п.м.;
- смонтировано арматуры и металлоконструкций – 27 400 т;
- разработано грунта – 935 150 т;
- уложено бетона в конструкции – 90 687 м<sup>3</sup>.

**КАДРОВЫЙ СОСТАВ ОАО «МЕТРОСТРОЙ»****I. Количественный состав**

По состоянию на 01 января 2015 года численность метро-строителей (включая филиалы, дочерние и субподрядные организации) составила 5036 чел. Это на 220 человек больше, чем на 01.01.2014 г., в т.ч.:

- рабочих – 3637 чел. (увеличение на 208 чел.);
- руководителей, специалистов и служащих – 1399 чел. (увеличение на 12 чел.).

Показатель текучести кадров за 2014 г. по работающим составил 10,4% и остается на уровне 2013 года.

**II. Обучение**

В 2014 г. подготовка квалифицированных рабочих кадров проводилась на базе СПб ГБ ПОУ «Колледж метростроя», количество обученных остается на уровне 2013 г. и составляет 156 чел.

В 2014 г. активно проходило обучение на курсах повышения квалификации работниками управления ОАО «Метрострой». Обучено 80 чел. руководителей и специалистов.

**ВНЕДРЕНИЕ НОВЫХ ТЕХНОЛОГИЧЕСКИХ РЕШЕНИЙ, МЕХАНИЗМОВ И МАТЕРИАЛОВ**

В январе 2014 г. в рамках выполнения Государственного Контракта на выполнение работ по строительству Фрунзен-



ского радиуса метрополитена началась проходка первого в России двухпутного тоннеля метрополитена с применением современного механизированного проходческого комплекса с грунтопригрузом забоя Ø10620 мм фирмы «Herrenknecht AG», получившего имя «Надежда».

Проходческий комплекс, разработанный специально для инженерно-геологических условий Санкт-Петербурга, позволяет вести работы по сооружению перегонных тоннелей в сложных гидрогеологических условиях и плотной городской застройки, сведя к минимуму осадки земной поверхности.

За 2014 год было пройдено более половины двухпутного тоннеля – 1120 колец (2016 п.м.).

Успешный опыт использования современного проходческого комплекса позволяет гарантировать положительный результат в будущих проектах.

Для осуществления подготовки к строительству двухпутного тоннеля Невско-Василеостровской линии от ст. «Приморская» до ст. «Улица Савушкина», включая ст. «Новокрестовская», продолжалось сотрудничество с фирмой «Herrenknecht AG» в части разработки и согласования размещения нового технологического оборудования – вертикального конвейера на строительной площадке стартового котлована.

**ФИНАНСОВО-ЭКОНОМИЧЕСКОЕ ПОЛОЖЕНИЕ ОАО «МЕТРОСТРОЙ»**

В отчетном году Государственный заказ на строительство метрополитена составил **13847,7 млн. руб.**

Фактически Метрострой в 2014 г. освоил объем СМР в размере **13131,9 млн. руб.**

**Валовый доход за 2014 год составил с НДС – 28 285 млн. руб. без НДС – 23 970 млн. руб.**

**Общая сумма расходов без НДС составила – 22 894 млн. руб.**

**Чистая прибыль по результатам производственной деятельности составила 337,6 млн. руб., что на 474,8 млн. руб. меньше, чем в 2013 году.**

Подводя итоги хозяйственной и экономической деятельности ОАО «Метрострой» за отчетный период, необходимо признать, что поставленные на 2014 год производственные и финансово-экономические задачи в основном выполнены.

**ЗАДАЧИ ОАО «МЕТРОСТРОЙ» НА 2015 ГОД****В экономической деятельности**

**Основные стратегические цели** – сохранение конкурентного преимущества в области подземного строительства за счет своевременности выполнения и высокого качества работ, расширение деятельности и повышение капитализации компании.

**Основная цель в экономической области** – обеспечение стабильного финансирования СМР и рационализация хозяйственной деятельности, позволяющая оптимизировать затраты.

*С полным текстом доклада можно ознакомиться на странице в сети Интернет: [www.disclosure.ru/issuer/7813046910](http://www.disclosure.ru/issuer/7813046910)*

**СОСТАВ СОВЕТА ДИРЕКТОРОВ ОАО «МЕТРОСТРОЙ», ИЗБРАННЫЙ НА ГОДОВОМ ОБЩЕМ СОБРАНИИ АКЦИОНЕРОВ:**

**АЛЕКСАНДРОВ Вадим Николаевич**, генеральный директор ОАО «Метрострой»  
**АЛЕКСАНДРОВ Николай Вадимович**, заместитель генерального директора ОАО «Метрострой»  
**ВОРОБЬЕВ Александр Георгиевич**, председатель Комитета по транспорту Санкт-Петербурга  
**КАРГИН Иван Николаевич**, заместитель председателя Комитета по развитию транспортной инфраструктуры Санкт-Петербурга  
**КАСРАДЗЕ Клименти Григорьевич**, генеральный директор ЗАО «Компакт»  
**МИШАНОВ Анатолий Викторович**, первый заместитель председателя Комитета по развитию транспортной инфраструктуры Санкт-Петербурга  
**СЕПИТЫЙ Сергей Дмитриевич**, генеральный директор ЗАО «СМУ №13 Метрострой»  
**ЧУРЛЯЕВ Владимир Алексеевич**, генеральный директор ЗАО «Тоннельный отряд-3»  
**ЯНКИНА Марина Михайловна**, заместитель председателя Комитета по управлению городским имуществом

**СОСТАВ РЕВИЗИОННОЙ КОМИССИИ ОАО «МЕТРОСТРОЙ», ИЗБРАННЫЙ НА ГОДОВОМ ОБЩЕМ СОБРАНИИ АКЦИОНЕРОВ:**

**БАБАЕВА Вероника Вячеславовна**, начальник отдела распоряжения государственной собственностью управления распоряжения государственной собственностью Комитета по управлению городским имуществом  
**КВАША Александра Яковлевна**, начальник отдела учета и отчетности – главный бухгалтер Комитета по развитию транспортной инфраструктуры Санкт-Петербурга  
**НИКОЛАЕВ Михаил Юрьевич**, главный бухгалтер ЗАО «Тоннельный отряд-3»  
**ПАНФИЛОВА Екатерина Леонидовна**, заместитель начальника ОФиЦБ Управления ОАО «Метрострой»  
**ЧЕХОВ Валерий Анатольевич**, главный бухгалтер ЗАО «Компакт»

События



# ПАМЯТНИКУ ГЕРОЯМ-МЕТРОСТРОЕВЦАМ БЫТЬ!



Главным событием в период празднования Дня Победы в Санкт-Петербургском Метрострое стала закладка камня в основание будущего мемориала «Героям Метростроя», состоявшаяся 6 мая 2015 года на высоком берегу Невы, в поселке Невская Дубровка.



**В** солнечный майский день загородный поселок в устье небольшого неевского притока оказался в центре внимания администрации МО «Дубровское городское поселение», руководителей ведущих строительных организаций Метростроя, ветеранов Великой Отечественной войны, ветеранов Метростроя.

Здесь, близ поселка Невская Дубровка, находится «малая родина» ленинградского Метростроя. Холодной осенью 1941 года в этих местах была предпринята первая отчаянная попытка прорыва кольца блокады. 20 сентября в районе Невской Дубровки красноармейцы 115 стрелковой дивизии и десантники 4-й бригады морской пехоты переправились через Неву и с боем заняли маленький плацдарм на левом берегу. Важное для немцев шоссе Ленинград-Шлиссельбург было перерезано. В ноябре истекающий кровью плацдарм, известный всему миру «Невский пятачок», решено было усилить танками. Через Неву предстояло построить на-

дежную понтонную переправу. 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. Для скрытого подхода танков к воде метростроевцы, умело используя рельеф местности, соорудили котлован, из металлических контейнеров, доставленных с Балтийского завода, смонтированы паромы. От места сборки плашкоутов (паромов) к Неве метростроевцы проложили пути. Под шквальным огнем, в холодной невской воде работы велись днем и ночью. Метростроевцы сутками не покидали переправы. И.Г. Зубков был ранен в ногу, но продолжал руководить работами. Паром работал надежно. В каждую ночь на «Невский пятачок» пантоны 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. На переправе под обстрелами и бомбежками погибла пятая часть подразделения метростроевцев.

В феврале 2014 при всесторонней поддержке генерального директора ОАО «Метрострой» Вадима Николаевича Александрова было принято решение об установке в Невской Дубровке памятника метростроевцам – героям обороны Ленинграда. Это решение было активно поддержано Санкт-Петербургским Советом ветеранов, Администрацией Невской Дубровки.

И вот, накануне Дня Победы, состоялась закладка первого камня в основание памятника. В торжественной церемонии приняли участие многие руководители организаций Метростроя. Особо отметим, что к месту будущего памятника первыми возложили цветы именно те метростроители, чьи отцы в суровую осень 1941 года строили легендарную танковую переправу под руководством Ивана Зубкова. Среди них Сергей Дмитриевич Сепитый, генеральный директор ЗАО «СМУ № 13 Метрострой» (отец: Дмитрий Ильич Сепитый, инженер-майор пути и строительства, главный инженер Путьрема №4), Владимир Николаевич Филиппов, генеральный директор ЗАО «Литейно-механический завод Метростроя» (отец: Николай Михайлович Филиппов, инженер капитан, механик Путьрема №3), Владимир Александрович Черняк, главный инженер ЗАО «СМУ № 13 Метрострой» (отец: Александр Соломонович Черняк, главный инженер Тоннельрема №1) и другие.

С приветственным словом к метростроевцам обратился глава администрации муниципального образования «Дубровское городское поселение» А.И. Башнин. «Открытие мемориала будет навсегда вписано в летопись дубровской земли как дань памяти метростроевцам, осуществившим беспримерную переправу тяжелых танков на «Невский пятачок». Со своей стороны подтверждаю готовность всемерно поддерживать будущее строительство» – подчеркнул А.И. Башнин в своем выступлении.

С ответной речью выступил заместитель генерального директора ОАО «Метрострой» А.А. Петров. Он, в частности, сказал: «Коллектив Метростроя свято чтит память о первых метростроевцах, которые в 1941 году начали строительство ленинградского метро. За короткий срок был создан уникальный коллектив, героически проявивший себя во время войны, а в послевоенное время – на строительстве метро и важнейших городских объектов. И всегда, в любых обстоятельствах коллектив Метростроя достойно справлялся с поставленной задачей. Строительство танковой переправы на «Невский пятачок» – незабываемый подвиг наших предшественников. Искренне надеюсь, что осенью все мы встретимся с вами уже на открытии мемориала!»

Под звуки российского гимна сыновья метростроевцев, участвовавших в обороне Ленинграда – С.Д. Сепитый, В.Н. Филиппов, В.А. Черняк сняли полотно, закрывающее памятный камень. К подножью будущего мемориала К.Ю. Пидник (генеральный директор ЗАО «Управление №10 Метростроя») и А.В. Гуслинский (генеральный директор ЗАО «Семнадцатое управление «Метрострой») возложили венок. Множество цветов положили ветераны и молодежь.

В заключение торжества ветеранов под звуки военных песен угощали за праздничными столами в специально оборудованном павильоне, а «киношников», «прессу» и гостей кормили традиционной полевой кашей.



# МЫ ПОМНИМ!



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.

**И**ван Георгиевич Зубков, выдающийся 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, начаты 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 и книги, 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 пятачок», «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.



## КОБОНА, СЕМЬДЕСЯТ ЛЕТ ПОСЛЕ ВОЙНЫ



### В ЖИЗНЬ ПО «ДОРОГЕ СМЕРТИ»

Из года в год ветераны Метростроя посещают свои «места силы». Из Осиновца в деревушку Кобона в годы войны пролегал самый трудный, «ледяной» участок Военно-автомобильной дороги № 101 – Дороги жизни. По этой дороге смерти, как официально назывался 30-километровый отрезок пути по льду Ладоги, в блокадный город поступали тысячи тонн грузов, были вывезены на Большую землю сотни тысяч голодных ленинградцев. Сюда, в Кобону, подходила временная железнодорожная линия, связывающая Ладожское озеро с отбитой у фрицев станцией Войбокало.

Тысячи метростроевцев, строителей Кобано-Кареджского и Осиновецкого портов, железнодорожной ветки Войбокало-Кобона-Коса, Военно-автомобильной дороги № 101, отдали Ладоге свои жизни, спасая от голода непокоренный город.

### МРАМОРНЫЕ ПЛИТЫ

На окраине Кобоны много лет бережно сохраняется братская могила метростроителей, погибших при строительстве Дороги жизни. Вот и сегодня, в канун Дня Победы, ветераны Метростроя привели в порядок мраморные плиты, убрали мусор, возложили цветы. О бережном отношении к уходящим

от нас старикам, строителям Дороги жизни, говорили у братской могилы Председатель совета ветеранов Метростроя К.Я. Поначев и Председатель профсоюзного комитета Метростроя В.В. Зорька.

### ИСТОРИКО-КОММЕРЧЕСКИЙ ТУРИЗМ

Когда-то в Кобоне был музей истории поселения, там размещался мемориальный зал Метростроя. Можно было посмотреть фотографии метростроевцев, трудившихся и умиравших на строительстве Дороги жизни, узнать мать, отца, деда. Но музей подожгли, фотографии и экспонаты сгорели, не вернешь. Сегодня на территории поселения развивается коммерческий исторический туризм. Года два назад группа подводных искателей обнаружила в Ладоге у берегов Кобоны несколько грузовиков, баржу, самолет и множество других предметов военного времени. Начался их планомерный поиск, подъем и реставрация. Появилась и «Комната Славы» – небольшой зал в гостинице, уже построенной искателями. Здесь лежат старые винтовки, каски, лопаты, котелки, есть даже осто́в пулемета. В этом году у искателей возникла идея создания интерактивной Дороги жизни для детей.

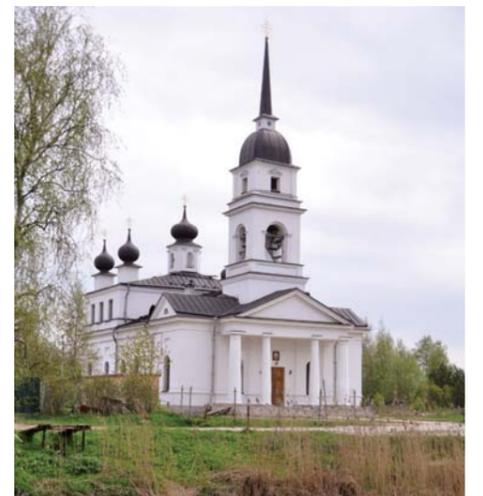


Подросток сможет самостоятельно завестись «полуторку», преодолеть ледовую трассу, ощутить то время... Забавно, но верится с трудом. Руководитель группы подводных искателей Сергей Склянин: «Все, что вы здесь видите, назвать музеем пока сложно, про-



це назвать «комнатой боевой славы». Это же не наш профиль. Мы построили гостиницу, базу отдыха, а все «музейное» на территории базы – стилизованная арка, восстановленная военная «полуторка», отреставрированный паровоз – это наша «бесплатная инициатива». Город нам не помогает. Никакой блокадной программы поисков у нас не было. Правда, до той поры, пока не назрела необходимость проводить исторические экскурсии».

Так что с музеем придется подождать, но «Комната славы» у блокадников уже есть.



### ЦЕРКОВЬ НИКОЛАЯ ЧУДОТВОРЦА

Каменная церковь Святого Николая Чудотворца поистине чудом сохранилась в войну. В ней отогревали и кормили умирающих от голода ленинградцев, все-таки преодолевших свою «дорогу смерти».

# Владимир Иванович Долгих: «Я любил свое дело»



**С**удьба Владимира Ивановича Долгих, как и многих представителей военного поколения, неотделима от истории страны. На плечи вчерашних школьников легли тяготы военного времени, ответственность за восстановление страны, развитие ее производственного и научно-технического потенциала. Начав свою профессиональную деятельность на строительстве воркутинских угольных шахт, Владимир Иванович более 40 лет проработал в должности главного маркшейдера СМУ-17, обеспечивая успешное выполнение задач по развитию ленинградского, а ныне – петербургского метрополитена. Он убежден, что именно профессионализм маркшейдера лежит в основе качества и безопасности труда метростроевцев.

**– Владимир Иванович, о тяготах Великой Отечественной войны Вы знаете непонаслышке. Как жилось тогдашним мальчишкам, оставленным отцами «за старших»?**

– Я родился недалеко от Воронежа, в деревне, где было всего 52 дома. Навсегда запомнились события 1942 года: жестокие бои на подступах к Воронежу. В нашем колхозе остались старики, женщины и мы, дети. Вместе убирали урожай, который в тот год выдался очень богатый. Зерно засыпали в бочки и закапывали, чтобы не досталось оккупантам, а весной можно было снова засеять поля. Наши соседи решили сделать проще – запалили урожай, а мы убирали уцелевшие соседские поля по ночам, но все зерно вывезли. Мальчишки работали наравне со взрослыми. Женщины вязали снопы, а я, помню, вывозил их на старом тощем мерине: все трактора забрали на фронт, хороших лошадей тоже. После первого дня работы так стер копчик, что матери пришлось разрезать новую фуфайку и сделать мне седло. За работу нам позволялось брать домой 2 вязанки соломы, ее запаривали и кормили скотину. Так и выживали... К счастью, до нас немцы не дошли всего 37 км.

**– Расскажите, пожалуйста, о военной истории Вашей семьи...**

– Отец партизанил, рассказывал, какие они хитрости придумывали, чтобы обмануть противника: как трубу буржуйки в стволах берез прятали, чтобы дым был незаметен, как следы в снегу заматали, как подрывали эшелон с 27 танками и взрывчаткой, который немцы гнали на Курскую дугу. Мой дядька, кавалер двух «Слав»

(Орден Славы – прим. ред.), участвовал в форсировании Одера. У матери два брата погибли, один на Курской дуге, второй в Польше – в воздушном бою пошел на таран. А мама работала в колхозе с утра до ночи – была звеньевой.

**– Вы родились и выросли в селе, а выбрали профессию маркшейдера. На первый взгляд, странный выбор...**

– В сельской школе учительницы были очень строгие – настоящие смольные дамы, обучали основательно, на самотек дело не пускали, прививали любовь к точным наукам. В детстве и юности моим увлечением были самолеты, занимался в аэроклубе, но не сложилось... Я очень переживал тогда, что не попал в летную школу, но быстро понял, что жизнь продолжается. Потом поступил в Горный институт, и могу честно сказать, что в своем деле я преуспел.

**– Атмосфера Горного тех лет... Какая она была?**

– Это был сильнейший вуз страны. Атмосфера была хорошая, теплая, а преподаватели строгие, но замечательные. Много было докторов наук по геологии, инженерной геодезии. Всех нас объединяло общее дело. На практику ездили в Вышгород, изучали геодолитные и нивелирные хода, производили геометрические съемки. На первом семестре было очень большое отчисление – учиться было сложно. Это сейчас все механизировано, а раньше – только арифмометр помогал. Потом была поездка на шахты в Сланцах. Делали нивелировки, схему лав, передавали отметки. Главный маркшейдер использовал наши данные в реальной работе, но сначала, конечно, интересовался у преподавателей, кто чего стоит.

**– При значительной учебной нагрузке еще хватало времени на занятия спортом?**

– Еще в школе играл в команде по футболу, занимался гимнастикой. Так что в институт я пришел физически хорошо подготовленным. Нужно было сдавать ГТО, и у нас к этому очень строго относились. В институте начал заниматься плаванием, через полгода выполнил 2-й разряд, на третьем курсе выполнил 1-й разряд. Я входил в состав совета спортклуба Горного института, на соревнованиях выступал в качестве капитана команды. Выполнил 1-й разряд по троеборью, но если честно, плавание нравилось мне гораздо больше. Кстати, своих сыновей я тоже приобщил к плаванию.

**– Свою трудовую деятельность Вы начали фактически на третьем курсе**



**института, и не где-нибудь, а на угольных шахтах Воркуты. Как Вам там работалось?**

– В 1957 году я окончил третий курс института и поехал в Воркуту зарабатывать деньги. Мать слегла, нужно было дорогое лекарство. Сначала мне дали рабочее место, потом я исполнял обязанности маркшейдера на ШУ-2. После окончания института работал на угольных шахтах №5 и №6. Когда шахты строили, маркшейдера нужны были. Меня как молодого специалиста сразу отправили на вскрытие нового горизонта – каждый день приходилось спускаться в шахту. Как-то



попал на шахту к заключенным, сначала было не по себе, но потом мы хорошо работали, добросовестно, выполняли и перевыполняли план. Я им сразу сказал: «Если точки маркшейдерские переносить будете, не сработаемся», и это требование они всегда выполняли. Работалось трудно, но интересно, мне ответственные задачи поручали. Мой горняцкий стаж – более 50 лет.

**– Чем знаменательны для Вас годы работы в Метрострое?**

– Я любил свое дело. Объемы строительства были очень большие, открывали

очереди по 4-5 станций. Работали по скользящему графику в три смены, чтобы сдать объекты досрочно. Когда сооружались наклонные ходы, по 5-7 дней я не уходил со стройплощадки. Маркшейдер должен непрерывно контролировать процесс проходки, чтобы при необходимости быстро его скорректировать. Проходчики всегда ко мне советоваться приходили. Честно говоря, любят у нас все на маркшейдеров свалить, поэтому я приходил на работу раньше и обзванивал своих ребят, спрашивал, что да как. Очень часто ходил на шахту, проверял, даже когда мне говорили, что все в порядке. От подчиненных требовал, чтобы не замалчивали ничего, говорили правду. К работе мы все относились творчески, старались найти эффективные решения. Я рацпредложение много вносил, и даже 2 выработки предложил свои. Поддерживал контакты с ВНИИМ – как только появлялось новое оборудование, мы его испытывали. Помню, взяли лазер для шахт – установка весит 16 кг, тяжелая, но работать с ней нам очень понравилось, с трудом, но купили. Такого оборудования больше ни в одном СМУ не было, только у нас.

**– Молодежь, пришедшая на смену старшему поколению, справится с профессиональными задачами?**

– Я в этом уверен. Довольно часто я бывал на «Международной» и «Южной», где работают ребята, которых я учил, подтягивал до уровня участковых маркшейдеров. Могу сказать однозначно: за них мне не стыдно. Кстати, старший сын у меня тоже маркшейдер – ему было всего три года, когда я впервые притащил его в шахту. Наша молодежь очень перспективная, нужно только дать ей возможность по-настоящему работать. Метро Петербургу жизненно необходимо. Мы строили его в послевоенные годы, и наши дети должны строить его сейчас.

# ЗА НАШИ КАДРЫ!

В последние дни мая кадровики российских предприятий отмечают свой профессиональный праздник. 22 мая в зале совещаний ОАО «Метрострой» прошел традиционный семинар, приуроченный к этому приятному событию.

Собравшихся коллег тепло поздравляли генеральный директор ОАО «Метрострой» Вадим Николаевич Александров, заместитель генерального директора по персоналу и управлению имуществом Валентина Петровна Забродина, председатель Территориальной профсоюзной организации ОАО «Метрострой» Виктор Владимирович Зорька. В качестве подарка профсоюз Метростроя организовал для «кадрового клуба» автобусную экскурсию в город-герой Кронштадт с посещением Морского собора во имя Святого Николая Чудотворца. Открывая экскурсию, кадровики посетили также храм Рождества Иоанна Предтечи в поселке Юрки.

На семинаре первой сердечно поздравила сотрудников Валентина Петровна Забродина. Руководитель кадровой службы Метростроя пожелала всем, кто нашел свое призвание в профессии кадрового работника, интересных проектов, творческих решений, достижения поставленных целей на благо родных коллективов Метростроя. Открывая встречу коллег по цеху, Валентина Петровна представила сотрудников, недавно влившихся в дружную семью Метростроя: Ирину Александровну Зятикову, нового инспектора отдела кадров ТО-3, и Наталью Даниловну Колебошину, специалиста по кадрам ЗАО «Метрокон».



Темой семинара на этот раз стал порядок оформления и представления наградных документов. Интересный и содержательный доклад специально для кадровиков Метростроя подготовила начальник наградного отдела Союза строительных объединений и организаций Ирина Адольфовна Трунова.

Особое значение доклад И.А. Труновой приобретает в преддверии празднования 75-летия со дня основания Петербургского Метростроя, которое коллектив будет отмечать в январе 2016 года. Ирина Анатольевна детально рассказала о градации, порядке представления, сроках согласования и оформлении наград, начиная от поощрительных благодарностей до самых высоких – государственного ранга.

Председатель Территориальной профсоюзной организации Виктор Владимирович Зорька пожелал кадровым работникам успехов и благополучия, а также отметил, что неплохо бы кадровикам почаще бывать в местах исторической памяти Метростроя. Виктор Владимирович подробно и интересно рассказал коллегам о недавней поездке ветеранов в Кобону, о возложении цветов на могилу первого руководителя Метростроя Ивана Георгиевича Зубкова, о закладке камня в основание памятника героям-метростроевцам в Невской Дубровке.

Продолжая разговор, Валентина Петровна Забродина коснулась также важного вопроса готовности на местах к проверкам Государственной инспекции труда в Санкт-Петербурге.

В заключение деловой части собрания состоялось торжественное награждение работников кадровых служб Метростроя грамотами «за добросовестный труд, творческий подход к подбору персонала и в связи с профессиональным праздником». Под дружные аплодисменты всем без исключения были вручены вкусные подарки.

Тепло и откровенно поговорил с кадровиками генеральный директор ОАО «Метрострой» Вадим Николаевич Александров. «Сейчас вопрос правильной кадровой политики становится практически ключевым. Перспективы расширения фронта работ по метростроению в нашей организации неплохие, поэтому необходимо привлекать толковую молодежь. Я прошу вас усиленно заниматься кадровой политикой на местах. Все в наших руках!» – выразил уверенность Вадим Николаевич.

В заключение семинара, не нарушая доброй традиции, фотограф редакции Виктор Чумаков сделал отличный общий снимок кадровых работников во главе с генеральным директором Метростроя Вадимом Николаевичем Александровым.



## СТРОИМ С ПЕСНЕЙ!

С 19 по 20 мая 2015 года в Санкт-Петербурге прошел Международный Творческий Конкурс Строителей «ПрофМастерОК».



ПрофМастерОК является первым крупным международным творческим конкурсом среди студентов и работников строительной сферы и призван сплотить сотни российских и зарубежных учебных заведений и компаний. Конкурс уникален тем, что состязания в нем одновременно проводились и в профессиональном, и в творческом плане. Так, первый этап конкурса – профессиональный, он одинаков для всех участников конкурса и заключается в выполнении задания по профессии облицовщик-плиточник, на которое отво-

дится 4 часа. На втором этапе, проведенном 20 мая, участникам предлагалось показать творческое задание в следующих направлениях: бардовская песня, эстрадная песня или романс, выступление малых форм (дуэт, трио), ансамблей, вокально-инструментальных групп, танец, эстрадно-цирковой номер, исполнение произведения на музыкальном инструменте или художественное слово. Длительность выступления была ограниченной – от 3 до 7 минут.

– Этот конкурс отличается от подобных тем, что не только демонстрирует профес-

### СПРАВКА «МЕТРОСТРОИТЕЛЯ»

1 Международный творческий конкурс строителей «ПрофМастерОК» проводится на базе одного из крупнейших образовательных учреждений среднего профессионального образования Северо-Запада – Санкт-Петербургского Колледжа строительной индустрии и городского хозяйства при поддержке органов государственной власти города и крупнейших строительных организацией Санкт-Петербурга.

сиональные качества будущих мастеров, но и доказывает, что любой строитель в душе – творческая личность, – дал комментарий «Метростроителю» представитель организатора конкурса, заместитель директора СПб ГБОУ СПО «Колледж строительной индустрии и городского хозяйства» Владимир Пименович Бойков. Также он добавил, что творческая часть задания в этом состязании важна не менее профессиональной и будет оцениваться вторым составом жюри. Владимир Пименович выразил уверенность, что конкурс приобретет популярность и

будет проводиться в дальнейшем в двух направлениях: среди учащихся и работающих мастеров, хоть в первый раз и было подано недостаточно заявок от «взрослой категории», в результате чего состязались между собой только учащиеся. Их количество, впрочем, было весьма впечатляющим: 27 конкурсантов из Новгорода, Липецка, Брянска, Санкт-Петербурга, Йошкар-Олы, Тихвина и Финляндии.

Учащиеся Колледжа Метростроя также приняли участие в дебюте конкурса «ПрофМастерОК»: три первокурсницы достойно продемонстрировали и кладку керамической плитки, и творческую часть – выступление с песней «Строители» и рассказами о труде работников Метростроя. К сожалению, в тройку призеров юные метростроительницы не вошли, но считают, что это хороший опыт.



Колледж Метростроя представляли три первокурсницы: Анна Молчанова, Алиса Кастрицкая и Анастасия Иванова

События

# ДИАЛОГ ПОКОЛЕНИЙ

Накануне Дня Победы ветераны-строители, жители блокадного Ленинграда встретились с подрастающим поколением и вспомнили дни Великой Отечественной войны.

На праздничную встречу были приглашены юные петербуржцы самых разных возрастов – от детсадовцев до воспитанников профессиональных лицеев Санкт-Петербурга, чтобы они смогли услышать рассказы о войне из первых уст и лично поздравить ветеранов с Днем Победы.

Встреча, организованная Союзом строительных объединений и организаций при поддержке ГК «Эталон» и газеты «Кто строит в Петербурге», получила название «Ленинград-Санкт-Петербург: диалог поколений».



Своими воспоминаниями о военном лихолетье поделился Михаил Михайлович Бобров, Почетный гражданин Санкт-Петербурга, Заслуженный тренер России. Он рассказал о том, как в июне 1941 года ушел добровольцем на фронт, суровой блокадной зимой 1942 под обстрелом противника при 40-градусном морозе принимал участие в маскировке высотных доминант Ленинграда – Исаакиевского, Петропавловского, Никольского соборов, Адмиралтейства, Инженерного замка. Вражеская артиллерия была лишена ориентиров, и это позволило сохранить от разрушения архитектурные памятники, спасло жизни десяткам тысяч людей.

В 1942–1943 годах в составе горнострелкового отряда Михаил Михайлович Бобров сражался на центральных перевалах Главного Кавказского хребта против фашистской горнострелковой дивизии «Эдельвейс». Его группа обеспечивала безопасность военных альпинистов, сбросивших с Эльбруса фашистский и водрузивших советский флаг.

«Очень хочется, чтобы ветераны имели возможность рассказывать молодым ребятам правду о войне, всю правду, чтобы не возникало соблазна фальсифицировать историю», – отметил Михаил Михайлович.

О своем блокадном детстве рассказал Заслуженный строитель России, профессор Лев Моисеевич



Каплан. Когда началась война, ему было всего 12 лет. Он пережил все ужасы блокадного Ленинграда – голод, холод, бомбежки и обстрелы. Несмотря на юный возраст, Лев Моисеевич принимал активное участие в защите нашего города.

Лев Моисеевич Каплан: «Я вспомню стихотворение Юрия Воронова, который был школьником в годы блокады.

*В блокадных днях  
Мы так и не узнали:  
Меж юностью и детством  
Где черта?  
Нам в 43-м выдали медали  
И только в 45-м паспорта.*

В составе отряда из семи мальчишек я тушил зажигательные бомбы на крышах. В конце 1943 года был награжден медалью «За оборону Ленинграда», это самая драгоценная моя награда. И мы, ленинградцы, считаем 27 января – День освобождения Ленинграда от вражеской блокады – своим вторым днем рождения».

Во встрече – диалоге поколений принял участие Вадим Базыкин, летчик-испытатель, Заслуженный пилот России. Он принимал участие в возвращении отставившего ангела на шпиль Петропавловского собора, крестов на Смольный и Казанский соборы, устанавливал скиты для монахов-отшельников на острове Валаам. Спасал рыбаков с дрейфующих льдин в Финском заливе, участвовал в спасении парома «Эстония» и полярников с дрейфующей станции «СП-32».



«Дорогие ветераны! Я хочу поздравить вас с праздником и сказать: вы необходимы нам не как фон, на котором мы следуем по жизни, вы необходимы нам как совесть, то, что связывает все поколения», – подчеркнул Вадим Базыкин.

От имени Комитета по строительству Санкт-Петербурга со словами поздравления к участникам встречи обратился Владимир Кузнецов, заместитель директора Санкт-Петербургского государственного бюджетного учреждения «Управление строительными проектами»: «9 Мая для всех нас



является священным праздником и показывает, насколько сильна и велика духом наша страна. С великим праздником Победы!».

В беседу включились и другие участники встречи. Константин Поначев, руководитель Санкт-Петербургской общественной организации ветеранов войны, труда и пенсионеров ОАО «Метрострой» вспомнил о вкладе метростроевцев в возведение оборонительных сооружений Ленинграда и оборону города.



Татьяна Борисовна Морозова, ветеран Великой Отечественной войны, ветеран ОАО «Метрострой» прочла собственное большое стихотворение, вот лишь несколько четверостиший:

*Оплачены страшной ценою  
Военных сражений года,*

*Но радостный праздник со мною  
Был с самого детства всегда!  
Ждала его вместе со всеми,  
Перебирала отца ордена.  
И в майских парадах весенних  
Торжествовала страна!  
И плыли над площадью флаги,  
И пели солдаты в строю  
О подвигах и об отваге  
Про бои, про Победу свою!  
Победа! Красивое слово!  
Радостный праздник для нас  
Победа! И слышится снова  
Весеннего времени марш.*

Участники праздничной встречи вспомнили, что жители Ленинграда

как один поднялись навстречу врагу, рыли окопы, возводили баррикады и противотанковые препятствия, как закрывали щитами, закапывали в землю архитектурные памятники, чтобы сберечь их для потомков. Как несмотря ни на что, город выстоял. Как восстанавливали город, в котором был разрушен почти каждый дом, «изранены» вражескими снарядами сотни исторических зданий. Ленинград выстоял благодаря беспримерному мужеству своих защитников. Воспоминания чередовались исполнением военных песен. Участники встречи подхватывали вслед за исполнителем Кириллом Лаевским «Темную ночь», «Журавли», «Землянку» и другие.

По общему мнению участников, такие праздничные встречи ветеранов Великой Отечественной войны, в особенности, с подрастающим поколением – дело важное и очень нужное. Наш святой долг – сберечь память о великом подвиге и беспримерном мужестве защитников Родины, передавать ее из поколения в поколение. Никто не забыт и ничто не забыто!

*По материалам сайта Союза строительных объединений и организаций*  
[www.stroysoyuz.ru](http://www.stroysoyuz.ru)

## ЮБИЛЕИ ВETERANОВ МЕТРОСТРОЯ

### ИЮНЬ

2	Галина Ивановна МАРЕНКОВА (АТП) – 80-летие
3	Владимир Николаевич ЩЕДРИН (Семнадцатое управление) – 80-летие
6	Владимир Иванович ДОЛГИХ (ТО-3) – 50-летие
9	Ольга Владимировна КЛЕПЦОВА (АТП) – 60-летие
10	Владимир Юстинович ПСЮК (Семнадцатое управление) – 75-летие
13	Евгений Александрович МЕЛЬНИКОВ (ТО-3) – 60-летие
14	Александр Андреевич КАЙНИВ (ТО-3) – 60-летие
15	Сергей Алексеевич КОМБАРОВ (УМ) – 60-летие
21	Антонина Ивановна СВЕТЛИЦКАЯ (РЭУ) – 85-летие
22	Владимир Михайлович ВАСИЛЬЕВ (УМ) – 55-летие
23	Виктор Васильевич ПАРШИН (АТП) – 65-летие
26	Борис Иванович ДАНИЛЕНКО (ТО-3) – 60-летие
27	Вячеслав Викторович МЕРКУЛОВ (ТО-3) – 50-летие
29	Нина Васильевна МЕДВЕДКОВА (Управление-20) – 60-летие

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  
Корреспондент: Ирина Сидорина  
Фото: Виктор Чумаков  
Верстка и дизайн: Елена Тальянова  
Номер подписан в печать 01.06.2015 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 1700 экземпляров.