

## ДОЖИТЬ ДО АВАНСА



**Ф**рунзенская линия стоит, летнее время уходит. Лейтмотив разговоров один: где деньги? Сколько еще графики чертить? Нет ни материалов, ни оборудования, ни работы.

«Как так? Метрострой заключил контрактов на громадные миллиарды!» – в голове обывателя возникает тревожная картина: «получил и увел в офшоры»...

Так вот, схема другая. Заказчик выплачивает аванс, на который Метрострой закупает топливо, электроэнергию, строительные материалы, оплачивает транспорт и так далее. Длинный, скучный список. Начинаем строить конструктивную часть тоннеля или станции. Строим.

Построили. Сдаем. Заказчик принимает и подписывает эту часть, например, условное «перекрытие №2». Не подпишет, значит аванс не списывается, перекрытия никакого нет, следующего аванса нет. «А вы сами не хотите сдавать!» – принимает позу обиженной школьницы представитель заказчика. В некоторых случаях правда, не горим желанием. Это когда сметы не покрывают затрат. О прибыли забыли. Ты потратился на 100 рублей, а тебе возвращают 80. Но в остальном нет никакого резона затягивать сдачу работ, нет выполнения – нет денег. «Если все так хреново, зачем вписывались? Зачем соглашались, подписывали контракты?» – резонный во-

прос сочувствующего, их сейчас развелось немерено. На «пальцах» это выглядело так: Главгосэкспертиза утвердила стоимость строительства Фрунзенского радиуса в 34,2 миллиарда рублей. Это законно, начинаем строить. Влезаем в стройку, вкладываем свои деньги, берем кредиты, трагим оборотные средства. Появляется строгий персонаж и заявляет: «А теперь только за 25!» Как? Почему? «Потому что потому. Я здесь самый главный». Немая сцена. Городские деньги вложены, свои потрачены.

«Самого главного» уже нет с нами, но дело его живет и процветает...

*Читайте продолжение на стр. 2.*

### СЕГОДНЯ В НОМЕРЕ:

**КОГДА МЕТРО  
СТАНОВИТСЯ  
РЕАЛЬНОСТЬЮ**

**СТР. 4-5**

**ПОСТРОИТЬ МОСТ  
ЗА ПОЛТОРА МЕСЯЦА**

**СТР. 6**

**СТР. 7**

**НЕ РАДИ  
ДЛИННОГО РУБЛЯ**



**Метростроение****«ЮЖНАЯ». СТОИМ ГОД****Иван Стуров, главный инженер СМУ-17:**

– Назначенцы меняются, ахнуть не успеешь. Все умели разговаривать «в нужном русле», правда, при этом бесследно испарялась суть. Конкретный производственный вопрос технично топится

в бумажной каше: «Предоставьте бумагу!» Сколько за пять лет «бумаг» и «графиков» им «предоставили»? И что в сухом остатке?

«Южная» «стоит» уже год. Средств нет, наружных сетей нет, канализации нет, пожарного водопровода нет, «инженерки» нет. В 2015 году ставилась задача пустить станцию досрочно, в декабре 2017-го. Вспомните городские публикации того периода: «Фрунзенский радиус могут сдать в первом квартале 2018 года», «Фрунзенский радиус практически готов», «в метро заработает wi-fi, а Фрунзенский радиус сдадут на год раньше» и так далее. На дворе год 2018-й, месяц №6, а мы стоим по всей линии – с теми же проблемами, с теми же недоделками.

Видят все: провалы в финансировании бьют по рядовому строителю, работяге, который, в конечном счете, и строит метро.

Но кому до этого дело? Зато в большом ходу модный тренд – вывесить на всеобщее обозрение декларацию о доходах. Спрашивается, зачем? Ведь ежу понятно, что «доход» чиновника несоизмерим с зарплатой проходчика, который при необходимости и наперекор судьбе лезет с отбойным молотком в сложные подземные выработки. Зарплата у него как в «Теремке» у блинопека, или у «мерчендайзера, обратитесь ко мне за помощью» в Окее. Как такое может быть? А с другой стороны, может оно и верно? Зачем



эти «свои»? Мороки больше, выходит дороже. Мы турецких подданных позовем. Но напомним старый анекдот: собрались французы, турки и русские строить дом. Вы за сколько построите? – спрашивают у турка. – За миллион! Спрашивают у француза: назовите вашу цену! – За два! – Ну, а вы, славяне? – А мы за три! – Вы что, обалдели?! – А как иначе? Миллион – вам, миллион – нам, за третий – турок найдем... Так что с турками поаккуратнее, дешевле вряд ли выйдет.

Но что есть – то есть, свой «человек без зарплаты» выглядит как-то не молодежато, непатриотично выглядит. Он вообще перестает понимать свою задачу и свою историческую функцию. Он хочет знать, что будет завтра с его семьей. Его не вдохновишь на ударный труд лукавыми речами.

Он вспомнит красные речи в демонстрационной камере «Проспекта Славы» на встрече счита в июне 2015 года, когда ему сулили перераспределение средств внутри бюджета в пользу Фрунзенского радиуса. Реально что-то капнуло только в сентябре. Вспомнит обещания в январе 2018 на обходе станций и депо (с участием Комитета финансов!), ему тогда обещали дополнительное финансирование. Один говорил: дадим 7,3 миллиарда! Другой грозил – получите только 3,8! Какие только здравницы не фиксировала наша газета...

Когда-то в «штабах» собирались не военные топографы, а метростроители, я понимал их, они понимали меня. Если мы пожимали

руки, а тем паче подписывали протокол, это означало одно: можно работать без оглядки на бумажки, зарплата будет вовремя. И слово было Словом.

Я вполне допускаю, что из-за необходимости по сто раз пересчитывать графики и сметы какие-то документы могут оказаться «не по форме». Но не могу смириться с тем, что эта проблема для наших партнеров – лишь удачный повод не перечислять деньги. Тем более «АВАНС»! Вообще, что такое, этот возжеленный «аванс» в метростроении? Деньги на материалы и оборудование, которые надо по-быстрому закрыть работой, чтобы получить аванс следующий? Так? Но станция метро – это не гараж. Для того чтобы тащить и в итоге сдать строительство, ты должен развернуть подготовительные системы: трассы временных коммуникаций, бетонный завод, бытового комплекс, сложную конструкцию опалубки и многие другие, перечислять не хватит вашего блокнота. Такие системы нельзя сдавать по погонным метрам, например, «1 метр временного водопровода в месяц», это бред сивой кобылы, чтобы перейти к следующему этапу строительства, их надо смонтировать полностью. Вот и получается, что предъявить в оплату готовую работу с учетом времени на закупки стройматериалов и весь подготовительный монтаж можно будет только через несколько месяцев, а то и полгода. А как без зарплаты дожить до следующего аванса? И куда должно привести Метрострой такое «финансирование»?

**«ПРОСПЕКТ СЛАВЫ». ВСЕ МОГЛО БЫ БЛЕСТЕТЬ И ПАХНУТЬ****Главный инженер ТО-3 Виктор Тишкин:**

– Конструкции станционного комплекса закончили в апреле 2017 года. Все могло уже блеснуть и пахнуть свежими белилами... И с богом монтировать инженерные сети. Но отделка встала, к сетям не приступали вообще. Ни денег, ни материалов, ни оборудования, хотел было сказать, «ни заказчика».

Прошло больше года. Путевую стену левого станционного тоннеля облицевали, правого – не доделали. На платформах уложили гранитные полы, облицовку пилонов отставили до лучших времен. Монтировать бы зонты... подрядчик «готов» с июля прошлого года. Дайте же на материалы! До сих пор ни одного элемента не поставили. И так далее, и тому подобное. На станции тишина и покой, как в склепе. «Неактуальная» Фрунзенская линия осталась за бортом футбольного триумфа. Теперь, правда, участок «в приоритете», но денег-таки, натурально, нет.

Подрядчикам надо платить авансы! Тогда они купят материалы и выйдут на работу. Без денег – не купят и не выйдут. А время-то бежит. Чтобы смонтировать и пустить «инженерку», нужно не менее четырех месяцев. Даже если деньги упадут завтра, то это будет уже середина октября. И то при условии, что все «затарилась», и оборудование лежит на складе. А если нет? А если поставки – через пару месяцев после оплаты?

С таким финансированием можно окончательно похоронить строительство метро в Петербурге, а это уже, господа, преступление. Развитие сетки метро всегда считалось масштабной государственной задачей, это вам не торгово-развлекательный комплекс и даже не жилой дом. Это транспортная инфраструктура с массой проблемных районов: метро ждет весь юго-запад, Улянка–Лигово–Сосновая поляна, Полустрово–Пискаревка, Ржевка, северо-приморское направление, продолжение проспектов Авиастроителей, Комендантского, Королёва и так далее.

Горные работы на «Проспекте Славы», слава богу, закончены. Так почему бы не перекинуть на Красносельско-Калининскую линию надшахтный комплекс и серьезно готовиться к проходке тоннелей этой долгожданной ветки? Тепло, светло, погодные условия благоприятствуют... Дана команда – «демонтировать!», в ответ, как водится, бодрое «есть!» Но без крана, господа заказчики, не представляется возможным. Мы хоть и орлы, но без крыльев. На высоте в шестнадцать метров над уровнем моря – не летаем. Для этих целей существуют подъемники и автовышки, их обычно арендуют за деньги.

И все-таки я верю, что при грамотном планировании можно работать и без шарашаний. Как бы то ни было, в конце 2018 года Фрунзенский радиус введут в эксплуатацию, следующая на очереди Лахтинско-Правобережная линия, станции «Театральная» и «Горный институт». Щитовая проходка путевых тоннелей практически завершена. Учитывая, что на путевом участке ТО-3 высвободились бригады, было бы тактически

грамотно уже сейчас начинать монтаж верхнего строения пути, чтобы спокойно, без конвульсий выполнить в 2018-2019 гг. все путевые работы. Но «рабочку» по верхнему строению заказчик до сих пор не выдал. Мало того, на этой трассе монтаж решетки вообще не запланирован на 2018 год. Спрашивается, почему? Есть объемы, есть специалисты. Если начать монтаж в четвертом квартале 2018 г., то к марту следующего года мы могли бы обустроить перегон «Театральная»–«Горный институт» и перейти к тупикам за станциями. Но, скорее всего, наши заказчики об этом даже не задумываются.

**К «СЛАВЕ» ПО ПЕРЕХОДУ**

**Пешеходный переход №2, начальник участка СМУ-15 Артем Двуреченский:**



– Основную часть перехода соорудили в 2016 году. Уложили гранитные полы, облицевали стены, установили траволаторы. Все дальнейшие работы заморозили на год – говорят, нет средств. Для завершения пешеходника нужен полный цикл монолита в зоне выхода на противоположную сторону улицы Бухарестская. Но сначала – вынести из зоны строительства трубу действующего водопровода. Однако

средств на перенос коммуникаций у генподрядчика нет.

По выносу коммуникаций: на новом участке надо ставить форшахт и стену в грунте, разрабатывать котлован, вывозить грунт (около 4000 м<sup>3</sup>), раскрепляться и переходить к возведению основных монолитных конструкций. На эти работы нет ни денег, ни материалов. «Инженерка» вообще не начиналась. Мы опережали «Десятку» почти на год (кроме перехода на участке у СМУ-10 остаются еще две заходки перекрытия вестибюля), но наше преимущество растаяло как дым, и к финишу мы, скорее всего, приедем одновременно, потому что сейчас стоим и ничего не делаем. С грамотным заказчиком все пешеходники «Проспекта Славы» давным-давно бы построили!



**Пешеходный переход №1, начальник участка СМУ-10 Сергей Абдулин:**

– У нас аналогичная ситуация: без денег подрядчик не может вынести коммуникации и проложить временный участок дороги в обход Бухарестской. Поэтому нам, в свою очередь, не раскрыть котлован в зоне выхода на поверхность пешеходного перехода. Средств нет и на дальнейшие

работы: на строительство форшахты и стены в грунте, на разработку и раскрепление котлована, на сооружение основных конструкций, на гидроизоляцию, на отделку, на инженерные работы и на монтаж павильонов. Рабочие графики составлены буквально по часам и переданы в Управление и в Дирекцию. Мы находимся в критической точке: на все про все остается

шесть месяцев, это с облицовкой и пусконаладкой инженерных систем, которых еще и в помине нет. Поэтому деньги нужны сегодня. Не через месяц, не через неделю. Сегодня. Уходит лето, сейчас еще можно готовить котлован без откачки воды, наносить гидроизоляцию, которая завулканизируется естественным образом. А зимой начнется: давай тепляки, давай соляру, давай греть, давай сушить и т.д. Да и самому неприятно: работаешь без выходных, каждый день орешь на мастеров «давай выполнение!», а потом раз – денег нет, все встало и никому ничего не нужно. Где я, товарищи чиновники?

**Валерий Павлович Глазунов, представитель подрядчика, руководитель проекта компании «Нордекс»:**

– Все проекты согласованы, техника есть. Нужно выполнить «прокол», чтобы перезапустить по новой трассе водопроводную трубу, которая питает Купчино, и переложить высоковольтный кабель. Всю работу держит только финансирование. Нужно оплатить горизонтальное бурение, приобрести водопроводную трубу, профинансировать перекладку коммуникаций на последнем участке перехода. И спите-отдыхайте!

**ПОСЛЕДНЕЕ ПЕРЕКРЫТИЕ**

В вестибюле №1 мрачные арматурщики вяло вяжут каркас плиты перекрытия. 500 квадратных метров перекрытия забетонируют без энтузиазма, дальше теплоизоляция, гидроизоляция и защитная стяжка. Керамзитобетона нет, гидроизоляции нет, фанеры для опалубки нет, бетона нет. Нужны деньги, чтобы закончить эту работу, запустить в вестибюль отделочников, поднять энтузиазм. «Девятке» пора настраивать эскалаторы, навешивать ступени. Кстати, Абдулин считает, что внутренние конструкции вестибюля можно было бы готовить уже сейчас – укладывать гранитный камень, монтировать вентиляцию и отопление, но нет ни материалов, ни финансирования. Сергей скромно заметил, что работать надо по графику, размеренно и спокойно. Можно работать и быстро, но все равно должен быть план поставок, график работ, составленный по единым строительным нормам, и зарплата. Тогда, рабочий человек выдает хороший результат, получит деньги и довольный потопает домой.





# «ДУНАЙСКАЯ»: БАРАХТАЕМСЯ ПО ВСЕМ НАПРАВЛЕНИЯМ



Строительно-монтажные работы на станции практически завершены. Осталось омонолитить демонтажные проемы и примыкания к тоннелям. «Повис» небольшой кусок плиты вентперекрытия со стороны «Проспекта Славы». Но самое проблемное дело – обвязочная балка. Больше 300 кубов бетона. На пешеходнике №2 ждем выноса коммуникаций. За СМУ-11 остается гидроизоляция перекрытий и все вентиляоски.

Все четыре группы эскалаторов смонтированы. Идут пусконаладочные работы, монтируются трансформаторы и другое электрооборудование. Ждем, когда город даст на станцию постоянное напряжение.

Отделочными работами занимается компания «21 век». В техпомещениях кладка газобетонных перегородок, шпаклевка и покраска выполнена на 80%. Остается «испечь пирог» чистых полов. В пассажирских зонах полной строительной готовности нет. Здесь необходимо закрыть демонтажные проемы и освободить пространство для строительства газобетонных перегородок и других отделочных работ.

**Инженерные сети.** «Девятка» опускает свое оборудование в ТПП, подрядчик «Циклон-КЗС» занимается прокладкой инженерных систем – водоснабжения, канализации, слаботоки, силовых трасс, вентиляции и т.д. Все системы в разной степени готовности: что-то монтируется, но в основном здесь проблемы с закупками дорогостоящего оборудования.

На нижних перекрытиях в кабельных коллекторах монтируются кронштейны и заземление. Идет подготовка к монтажу системы вентиляции. Народ нетерпел, но вяло, денег на продолжение нет, нет ни оборудования, ни материалов, сейчас это самая серьезная проблема.

Всей облицовкой в пассажирских зонах (в том числе изготовлением и установкой витражей и панно) занимается «Каменный остров». К витражным проемам не приступали. Здесь предстоит подпилить в габарит камень, соорудить некое обрамление самого многоугольника – витража. Пока не будет этих подконструкций, «Каменный остров» заниматься витражами не сможет, и это сугубо финансовая проблема. Центральная стена платформы оформлена песчаником, им же облицованы приплатформенные стены и полы. В вестибюлях 1 и 2 камень пока не укладывался. Запаздывает и отделка колонн специальным стеклом. Подрядчик получил аванс, но работы не ведутся – денег недостаточно. Важный момент – выскакивает из графика монтаж сложных потолочных систем в пассажирских зонах.

Одним словом, на любом направлении есть свои «камни преткновения». Начальник участка Вячеслав Суходолов сказал: «Финансирование наладится – все подрядчики ускорятся». А что? Справедливо.

**Алексей Смирнов, заместитель начальника ПРО, руководитель производства работ, руководитель проекта Ф-2:**

– Откровенно говоря, мне обидно за «Дунайскую». В 2014 году она стала первым станционным комплексом, построенным по методу top down. Когда началась разработка «Новокрестовской», на «Дунайской» уже было залито днище. Более того, мы первыми прошли весь типовой конструктив – от закладки стены в грунте к демонтажу тоннеля. Когда дорабатывались проекты других станций, проектный институт изучал и учитывал наши «ссадины» и «синяки». В итоге «футбольные станции» сданы, а «Дунайская» два года простояла. За это время станцию можно было построить «нога за ногу».

Денег на достройку нет, но «Дунайская» «барахтается» по всем направлениям. В этом смысле станция выглядит даже получше «Проспекта Славы», где есть настоящие «мертвые зоны», например пешеходные переходы.

Сейчас толкаем отделку, идет еле-еле. Это притом, что «Каменный Остров» ведет ее фактически за свой счет.

На станции есть и очень болезненные проблемы. Самая длинная песня – пешеходник №2. Его можно было начинать три года назад, но даже в вялотекущем режиме построить невозможно – банально не вынесены коммуникации. Тянулись «согласования» с владельцами (труба принадлежит медицинскому учреждению), потом – с городской теплосетью, потом долго искали подрядчика, потом не могли найти деньги и т.д. В итоге проблема была решена только на прошлой неделе – не прошло и трех лет. Буквально на днях Управление механизации, мобилизовав свои небесконечные резервы, сумело-таки переключить эту теплотрассу, началось строительство форшахты. Но проблемы все те же – на продолжение пешеходника денег нет.

**Виктор Тишкин, главный инженер ТО-3:**

– На станции «Дунайская» Тоннельному отряду была поручена достройка двух пешеходных переходов и лестничных спусков: подрубить наплывы бетона ограждающей конструкции, нанести гидроизоляцию, поставить стены и перекрытия. Но после Нового года деньги одномоментно закончились, гидроизоляция «Дорфлекс» отключевала на «Беговую», Тоннельный отряд остался без средств и материалов. Денег нет, гидроизоляции нет, бетонировать не можем. Ждем пять месяцев. Пешеходников нет. «Когда же мы начнем монтаж траволаторов?», – спрашивают меня смешные парни из «Девятки». Замечу, что без пресловутого «Дорфлекса» пешеходный переход не построят и десять тысяч сытых китайцев.

С пешеходником №2 вообще не задалось. Не вынесены инженерные сети. Вынос

сетей – кошмар всех строительных площадок. Хотя на уровне городских комитетов проблему можно было бы согласованно снять в течение нескольких дней. А можно сидеть-курить месяцами, а то и годами. Почему-то она, эта проблема, не вызывает у городских властей ни малейшего интереса...

**Алексей Смирнов:**

– Не определен и подрядчик на монтаж потолков. Идут переговоры с московским поставщиком материала, возможно, он возьмется и за монтаж. За проектную документа-

цию, за материалы, за монтаж – за все нужно платить звонкой монетой, причем заранее.

С «инженеркой» проблема везде, на всех станциях. Выбран общий подрядчик – «Циклон-КЗС», он самостоятельно будет нанимать своих подрядчиков и работать по всем трем станционным комплексам, кроме объемов «Девятки».

– У «Циклона-КЗС» есть ресурсы, чтобы потянуть все это дело?

– Сложно сказать. Мы должны обеспечить его деньгами на материалы и оборудование. Для этого и необходим этот и последующие авансы. Работы много, все монтажи сложные, с каждым годом внедряется все больше анти-террористических систем, которые, кстати, на этих станциях проектом не учтены – тоже предстоит дополнительные расходы.



## НА КАРУСЕЛИ «ЗАМЕЧАНИЙ»



Вся Ф-2 ждет денег. Чтобы деньги пошли, надо погасить аванс в сумме 1,1 миллиарда рублей. Тогда будет подписано «досоглашение» на новый аванс, потом, может быть, – на следующий, и т.д. Авансы, как перелетные птицы, полетят на закупку оборудования, на завершение строительно-монтажных работ, на отделку, на инженерные сети и на зарплату. Как дожить до аванса, спрашиваем у Алексея Смирнова, заместителя начальника ПРО, руководителя производства работ, руководителя проекта Ф-2.

– Этот аванс «летит» уже довольно долго, можно спросить, а в чем, собственно, дело?

– В любой бумаге можно обнаружить какие-то изъяны, в акте выполненных работ, разумеется тоже. При желании там можно найти все что угодно, перевернутую запятую, дохлую кошку, холодную котлету, нужно только включить воображение. Карусель крутится, мы рассылаем «замечания» Дирекции по подрядным организациям, те исправляют и возвращают, мы запускаем их обратно – в Дирекцию. Там проверяют, и опять засылают нам – уже видоизмененные или совершенно другие. И понеслось, и полетело по кругу.

Аванс «не закрывается», часы тикают, карусель крутится, никто ничего не строит. Но юридически любые «замечания» имеют право на существование, про них нельзя сказать «мне не нравится» или «я не хочу». Законодательство никак не регламентирует их поток, их суть и скорость карусели.





Прогноз

# КОГДА МЕТРО СТАНОВИТСЯ РЕАЛЬНОСТЬЮ

Михаил БОБРЫШЕВ,  
«Комсомольская правда»

Не так давно две новые станции метрополитена Санкт-Петербурга, «Новокрестовская» и «Беговая», приняли первых пассажиров. Прокомментировать событие, а также рассказать, что ожидает наше метро дальше, мы попросили людей, которые знают об этом практически все: руководителей научно-исследовательского проектно-изыскательского института «Ленметрогипротранс» (ЛМГТ).



## 30 ТЫСЯЧ ПАССАЖИРОВ В ЧАС

Открытие новых станций метрополитенов для нас, проектировщиков, для строителей, естественно, очень приятно, – говорит генеральный директор ЛМГТ Владимир Маслак, – тем более, что оно венчает очень сложную, во многом уникальную для российского метростроения работу, которую смогут оценить жители и гости Петербурга. А мы также надеемся, что ввод новых станций придаст позитива и всей программе развития метрополитена, в частности, даст возможность в полной мере заняться завершением работы на станциях Фрунзенского радиуса – «Прспект Славы», «Дунайская» и «Шушары», открытие которых также намечено на этот год. Строительство «Новокрестовской» финансировалось с участием государства, а мы в своей работе исходили из того, что красивому большому стадиону нужна красивая большая

станция. Вот она и будет служить городу, и не только к Чемпионату мира, но и для обеспечения удобства людям в дальнейшем.

«Новокрестовская» уникальна по целому комплексу показателей. По пассажиропотоку – 30 тысяч человек в час – это самая крупная в России станция метро. В часы пик здесь одновременно будут работать 12 эскалаторов. Станция впервые в отечественной истории построена и запущена на намывной территории. Указанный участок от станции «Беговая» до станции «Приморская» соединен первым в стране двухпутным тоннелем. Все это уже на стадии проектирования потребовало нового конструктива станций, новых технологических решений, и, как следствие, – внедрения новшеств в эксплуатации метрополитена. Институт в ходе работ запатентовал новую оригинальную и эффективную систему дымоудаления и вентиляции, воздух в путевую часть двухпутного тоннеля подается по

вентиляционному каналу, расположенному в своде обделки. Состав для тушения уже не обязательно тянуть на станцию, как это принято сейчас: можно действовать сразу на месте. За счет новых разработок смогли обойтись без проходки промежуточных вентиляционных стволов, которые на подводных участках тоннеля и невозможно было сделать. Да практически по всем разделам проекта участка и станций специалисты ЛМГТ придумали, проработали и внедрили новые решения.

## ДВА ПУТИ В ОДИН ТОННЕЛЬ

Заместитель гендиректора «Ленметрогипротранса» по проектированию метрополитенов Владимир Марков напомнил, что еще несколько лет назад никаких норм на двухпутные тоннели в России не было, и они также разрабатывались специалистами института. Достаточно известная за рубежом

технология представляет собой строительство одного тоннеля диаметром 9-10 метров, в котором прокладываются сразу два железнодорожных пути – вместо двух традиционных шестиметровых тоннелей на каждый путь и массы попутных сооружений для них. Но это потребовало новых технических решений: как компактно и эффективно разместить и смонтировать в соответствии с жесткими отечественными нормами и правилами инженерные сети, уникальные системы вентиляции, водоудаления и так далее.

– Не скажу, что это было что-то сверхъестественное для нашего института, – комментирует Владимир Марков. – У нас очень мощный коллектив профессионалов, который отличает



## Колледж

# ЛУЧШИХ КАМЕНЩИКОВ ГОТОВЯТ В КОЛЛЕДЖЕ МЕТРОСТРОЯ!

На залитой солнцем площадке ЖК «Новое Янино» (группа компаний ЦДС) 30 мая собрались и поборолсь за звание лучших 20 каменщиков из Петербурга и Ленинградской области.



Среди них было 11 профессионалов и 9 учащихся профессиональных учебных заведений. Конкурс «Лучший каменщик» проводился в Петербурге в 8 раз, а его организаторы – Национальное объединение строителей совместно с профсоюзом и при поддержке Правительств Санкт-Петербурга и Ленинградской области.

К собравшимся обратились с напутствиями почетные гости – генеральный директор СРО НП «Национальное объединение строителей СПб» Алексей Белоусов, президент ЛенОблСоюзСтроя Руслан Юсупов, председатель Терри-

ториальной Санкт-Петербурга и Ленинградской области организации профсоюза работников строительства и промышленности строительных материалов РФ Георгий Иванович Пара и многие другие. Основная мысль, озвученная в напутствиях – строительная отрасль развивается, и ей нужно все больше и больше профессионалов своего дела, а тенденция «омоложения» профессии каменщика не может не радовать, поэтому будущие мастера – в их же руках!

В 2018 году лучшим молодым каменщиком среди учащихся профессиональных учебных заведений стал студент 3 курса Колледжа Метростроя Виталий Кушнир. Виталий на конкурсе не новичок: он участвует уже в третий раз и в третий же раз побеждает. И то неудивительно: сноровке и точности, с которой Виталий выполнил кирпичную кладку по чертежу, позавидуют и опытные профессионалы!

Поздравляем Виталия с победой и желаем дальнейших успехов в профессиональном мастерстве!

*В 2018 году Колледж Метростроя выпустил 177 молодых профессионалов. Среди них – автомеханики, мастера общестроительных работ, мастера по обработке цифровой информации, группа технического обслуживания и ремонта автомобильного транспорта. В этом учебном году 29 выпускников окончили Колледж с отличием.*





## Прогноз

стремление и умение создавать новое, решать любые уникальные задачи. И мы их решили.

Начало строительства участка долго откладывалось по финансовым причинам, и метростроевцам пришлось наверстывать упущенное время. Но в результате за три с половиной года они справились, хотя гендиректор ЛМГТ признается: «За 30 лет работы в метростроении я много чего пускал, но такого тяжелого не было». Можно ли было обойтись без трудовых подвигов, вопрос другой, но в сложившихся обстоятельствах проектировщики ЛМГТ старались максимально помочь «Метрострою» в решении довольно сложных организационных вопросов по технологии строительства, и при этом – обеспечивая необходимое качество. Например, за счет создания в торце «Новокрестовской» промежуточной камеры, через которую обеспечивалась проходка тоннеля одновременно с возведением самой станции.

К слову, и технологии производства работ, и разработка типовых конструкций станций, за счет которых получается большая экономия при строительстве, – тоже имеют авторство ЛМГТ. При этом термин « типовые » вовсе не означает однотипности: архитекторы получают достаточно простора для творчества, чтобы сохранять традицию российского метро и каждую станцию создавать уникальной.

## ИЗ 750 МИЛЛИОНОВ ПОКА ТОЛЬКО СЕМЬ

**П**одведем итог. На сегодняшний день в объеме финансирования этого года проектирование и изыскания по анонсированной в прессе кольцевой линии метро не предусмотрены. И раньше следующего года, в соответствии с бюджетным законодательством, ни о каком дополнительном финансировании или его пересмотре речи быть не может. Также на сегодня пока не объявлены конкурсы по программе проектирования метрополитена в 750 млн рублей, предусмотренных бюджетом города на 2018 год. Был только один – на 7 млн для оставшихся работ по Фрунзенскому радиусу, необходимых для запуска до конца года трех новых станций в увязке с действующим участком до станции «Международная».

– Из всех предполагаемых объектов кольцевой линии все-таки есть одна действующая и готовая к развитию этой линии станция – «Спортивная», – информирует **Владимир Маслак**, – от нее надо идти к «Лесной» на северо-восток и на запад – на «Василеостровскую» и «Горный институт». Это, безусловно, было бы очень большим подспорьем для транспортной разгрузки Санкт-Петербурга. И хотя мы пока говорим об этом в сослагательном



наклонении, наш институт, конечно, имеет и прорабатывает идеи такого проекта. В том числе, есть предложения по ускорению строительства проходки всей трассы одним двухпутным тоннелем и создания станций по примеру Барселоны. Возможно, начальные затраты могут быть даже выше по сравнению с тем, как строим сегодня, но за счет скорости ввода получится дешевле. Есть варианты, но, к сожалению, пока теоретические.

ЛМГТ ведет корректировку проектов еще двух станций Невско-Василеостровской линии, на которой целесообразно использовать возможность спрямить трассу тоннеля и сделать более разумным расположение станций. Сразу предусматривается пересадка

с Правобережной линии, которая идет на север за «Комendantский проспект», и Невско-Василеостровской. Там будет пересадочный узел станции «Шуваловский проспект» на станцию с рабочим названием «Зоопарк». Узел очень тяжелый, отмечают проектировщики, так как на глубине в районе предполагаемого строительства много заложений коллекторов, других сетей, и они думают, как выйти одной станцией на поверхность, а другую под ней сделать методом глубокого заложения. И, конечно, надеются, что конкурсные процедуры, наконец, начнутся и продолжится запланированная на этот год работа. В том числе, по станциям «Большой Проспект» и «Театральная».

**Владимир Маслак:**

«Метро, в отличие от многих других объектов, строится на столетия, и если ты сегодня что-то сделаешь плохо, оно потянет неприятности, типа размыва, через десятки лет и на десятилетия. Мы обязаны предусматривать и решать сразу все проблемы при разработке документации, при строительстве. В этом вопросе не должно быть никаких компромиссов ни у нас, ни у строителей, ни у заказчика».

*P.S. Специалисты ЛМГТ, проводящие мониторинг размыва в районе станций «Площадь Мужества» и «Лесная», заверяют, что ничего угрожающего там нет. Избежать возможных оседаний грунта в районе затопленных тоннелей – задача выполнимая, и она решается.*



## Трудовые будни

## МНОГОФУНКЦИОНАЛЬНЫЙ МУЗЕЙНЫЙ ЦЕНТР В РОЖДЕСТВЕНО: СТРОИТЕЛЬСТВО ПОЛНЫМ ХОДОМ!

Летом 2019 года в Рождествено появится уникальный культурный объект – Многофункциональный музейный центр. Впечатляющее, огромное помещение общей площадью порядка 10 000 кв. метров. В нем будут располагаться реставрационные мастерские, административная часть, хранилища, а также временные передвижные выставки.

Строительство этого проекта доверили Метрострою и ЗАО «Управление-20 Метрострой». Напомним также, что Заказчиком строительства является Государственное бюджетное учреждение культуры Ленинградской области «Музейное агентство» (ГБУК ЛО «Музейное агентство») и Фонд инвестиционных строительных проектов Санкт-Петербурга, а финансируется строительство Европейским банком реконструкции и развития.

Еще в апреле бригады ЗАО «Управление-20 Метрострой» завершили все бетонные работы на строительстве Многофункционального музейного центра в Рождествено и приступили к кровельным работам и остеклению. Очертания внушительного по объему и площади сооружения уже четко прорисовались.

Контракт на строительство закончится в июне 2019 года, и метростроители планируют завершить основные работы уже в мае 2019 года.



– Сейчас мы выполнили все монолитные работы, – рассказал начальник участка Управления-20 на объекте Сергей Здобин, – и уже начали остекление, впереди – продолжение масштабных работ по кровле и фасадам – витражное остекление, навесной фасад. Во многих помещениях уже началась чистовая отделка: видны белые стены и

свежезалитые чистовые полы. На объекте трудятся порядка 100 человек от Управления-20, работают вахтовым методом с 8 до 20, живут в арендованном неподалеку жилье. Также здесь на подряде у нас работают специалисты из Управления механизации (им вверены канализационные насосные станции и часть монолитных работ), представители Аскона (занимаются остеклением фасадов). Кровельные работы и остекление фасадов планируем завершить к концу августа, до осенних дождей. Потом плавно перейдем на отделочные работы внутри здания. Вероятно, на этом этапе будем наращивать штат, добавлять еще специалистов.

ММЦ уникален всем: и расположением, и дизайном, и функционалом, и оснащением. Расположенный на живописном берегу реки Оредеж, вблизи музея-усадьбы «Рождествено» и Храма Рождества Пресвятой Богородицы, Многофункциональный музейный центр будет выделяться дизайном. Витражное остекление, интересные конструкции покаты кровли, зеленые газоны на участках кровли, и это далеко не все. Внутри ММЦ оснастят сложной системой кондиционирования, вентиляции, поддержания температурного режима и влажности воздуха – словом, всем, что требуется для сохранности редких экспонатов. Монтажом этих сложных систем будет заниматься приглашенный подрядчик. Для удобства выгрузки и подъема крупногабаритных экспонатов предусмотрен грузовой лифт, для сотрудников – два пассажирских



лифта. Здание, условно поделенное на административный и производственный блоки (реставрационные мастерские и обучающий центр), уже выросло на 2 этажа вверх и на 5 метров вниз, под землю – там будут находиться различные вспомогательные технические помещения.

**Сергей Здобин:**

«Проект единственный в своем роде, во многом пилотный, и за его строительством пристально следит куратор строительства – Европейский банк реконструкции и развития, спонсор этого проекта. Они нас навевают примерно раз в полгода и пока всем остались довольны. Поблизости от строительства ММЦ стоят жилые дома, и на логичный вопрос «а не жалуются ли жильцы на стройку?» Сергей Здобин отвечает, что, напротив, многие радуются, что здесь будет располагаться такой Музейный центр. «С местными жильцами мы сосуществуем мирно: шумные работы в непогоду не производим. Многие спрашивают о ходе работ, интересуются, да и в целом рады – это же новые рабочие места для местного населения!» – говорит он.



Трудовые будни

# ПОСТРОИТЬ МОСТ ЗА ПОЛТОРА МЕСЯЦА



Март 2018 года. До Чемпионата мира остается несколько месяцев, а Крестовский остров не подготовлен для толпы болельщиков, которая хлынет на стадион «Санкт-Петербург». Ставится сложнейшая задача – построить пешеходный мост за полтора месяца. Тогда в дело входит Метрострой. А том, как метростроители из УМа смогли построить в рекордно сжатые сроки пешеходный мост и с какими трудностями столкнулся механомонтажный участок УМа, рассказывает начальник участка Илья Романов.

## «МЫ БОЛЕЛИ ЗА СВОЕ ДЕЛО»

Заказ на возведение временного пешеходного моста высотой 10 метров над Южной дорогой поступил 26 марта. Первого апреля механомонтажный участок приступил к строительству центральной части моста шириной 14 метров и длиной 55. Параллельно с основными работами с 16 числа мы уже начали заниматься монтажом, который занял у нас 20 дней.

– **В чем заключалась основная сложность?**

– Сложность была одна – сроки. Нам дали полтора месяца на работы, а это чрезвычайно мало. Чтобы вы понимали, в обычном режиме на строительство такого моста требуется два с половиной месяца.

– **Отчего такая спешка?**

– Близился Чемпионат мира по футболу, а значит, на стадион «Санкт-Петербург» придет огромное количество болельщиков. Чтобы не возникало давки при входе и выходе из метро, чтобы люди чувствовали себя свободнее, город принял решение о возведении временного пешеходного моста от «Новокрестовской» до стадиона, чтобы люди быстро и беспрепятственно проходили к пропускному пункту. Понимаете, насколько необходимый объект нам дали строить за полтора месяца? Но у нас не было выбора, нужно было спешить. Важность проекта была велика, как и контроль за ходом проводимых работ. Каждый день мне звонили диспетчера и спрашивали о выполнении суточной нормы. Мы не прекращали работу ни на час, строили круглосуточно. Десять человек занимались монтажом ночью, десять – днем, а еще 20 работали на изготовлении.

Как я и говорил, механомонтажный участок начал монтировать свою часть в середине апреля. Мы устанавливали две колонны, смонтировали продольную балку, несущий элемент конструкции проезжей части, на который идет основная на-

грузка. Выставили леса, чтобы эта балка висела, пока мы ее не укрепили арматурой. Эти балки легли в основу перекрытия, застелили его профлистом, заармировали и залили бетоном. И уже с боков начали устанавливать фермы.

– **Что такое ферма?**

– Ферма – это конструкция, поддерживающая от прогибов перекрытие, которое мы установили на первом этапе. То есть изначально перекрытие держится на лесах, а ферма как раз выполняет роль дополнительной поддерживающей конструкции. Монтировали ее сегментами по 9 метров, а потом поднимали двумя кранами. Вот так с одной стороны надо было установить 55 метров ферм и с другой.

– **Возникали проблемы по ходу установки ферм?**

– Они очень массивные, и установить их можно было только кранами. Для этого мы освободили две полосы Южной дороги под той частью моста, которую мы строили. В первую очередь, это открывало проезд для кранов. Если бы не было этого проезда, то после установки с помощью крана фермы с одной стороны, чтобы переправить кран на другую сторону, пришлось бы проезжать вокруг всего стадиона. А так кран просто проезжал под мостом. Времени было катастрофически мало, поэтому каждый потерянный час давал бы в результате отставание по графику на целые сутки.

– Нам очень помог совет Владимира Александровича Смирнова, главного инженера обособленного подразделения по строительству завода «Северная верфь», УМ. Он всю жизнь с мостами работал, поэтому знал о них абсолютно все. Так вот, перекрытие, пока нет ферм, держится на лесах, но и во время установки ферм леса несут нагрузку. Поэтому их надо устанавливать с максимальной точностью и знанием нюансов, а это сложно. Владимир Александрович изучил проектный лист и быстро указал нам, на каких точках делать опоры для лесов. Благодаря этому мы сэкономили кучу времени.

– **Что помогло механомонтажному участку закончить свой фронт работ за такие рекордные сроки? В чем секрет?**

– В слаженности коллектива. Я с этими парнями с 2014 года работаю. Мы вместе изготавливали и собирали шахту реактора на ЛАЭС-2, строили стадион «Санкт-Петербург». Все вместе без помощи кранов затаскивали 800-килограммовые балки на его крышу. Работали на строительстве трассы М-11, Москва–Санкт-Петербург. В общем, прошли через многое. За эти годы мы идеально сработались, поняли друг друга, а когда все в бригаде понимают тебя с полуслова, то и работать становится намного проще. Мы болели за свое дело, за чемпионат, изо всех сил хотели помочь жителям города.

– На самом деле, для нас строительство пешеходного моста не оказалось сложным. Самым сложным нашим проектом была шахта реактора. Все это ультразвуком и рентгеном проверялось. Все сварные швы проверялись, был очень жесткий контроль. Поэтому после этой работы остальное было так, баловство по сравнению с шахтой реактора. Все монтажные и строительные работы мы закончили 7 мая, а на следующий день приступили к покрасочным работам, потому что после монтажа надо было привести все в приличный вид, чтобы прохожим было приятно ходить по пешеходному мосту.

## «ВСЕМ ДОЛЖНЫ ЗАНИМАТЬСЯ ПРОФЕССИОНАЛЫ»



«Чем лучше проект, тем лучше качество, которое необходимо для эксплуатации объекта. У проекта, который мы получили, было, так скажем, слабое качество. 90% успеха – хороший проект. Если изначальные расчеты неверны, то и результат будет недостойным. Ведь реализуется именно то, что заложено в чертежах и плане. Если в них будет ошибка, то и вы в итоге получите брак.

Проблема в том, что всем должны заниматься профессионалы. Есть разные проектные организации. Одна организация, к примеру, специализируется на проектировании объектов культуры, другая мостов. И не должно быть такого, что первая вдруг взялась за строительство мостов, а вторая – объектов культуры. Сразу появляются ошибки и неточности.

Проектировщики пешеходного моста не учли многие тонкости. Верхний пояс был очень плохо спроектирован, в некоторых местах с ошибками. Компания, которая занималась проектированием, установила недостаточную прочность пролетной части. Не были учтены колебания: собственные и вынужденные в двух плоскостях. Поэтому нам пришлось на ходу исправлять их ошибки, изменять, вносить в проект новые детали. А это все – трата времени в условиях сжатых сроков. Нам дали чуть больше месяца на строительство, хотя подобные проекты изготавливаются минимум в течение двух с половиной месяцев. Спешить в строительстве нельзя, но ребята из механомонтажного участка, конечно, настоящие профессионалы, центральную часть, я считаю, они сделали на отлично».

*Валерий Дмитриевич Кузнецов,  
директор Управления механизации –  
филиала ОАО «Метрострой»*

## На новой должности



Директором Горно-строительного управления – филиала ОАО «Метрострой» назначен Козлов Анатолий Борисович. Приказ по ОАО «Метрострой» № 515 от 03.07.2018 г.

Выпускник Ленинградского Горного института (факультет шахтного подземного строительства) Анатолий Борисович Козлов много лет проработал в ЗАО «СМУ-10 Метростроя». Последовательно занимал должности проходчика, горного мастера, начальника участка на подземных работах. С 2013 года Анатолий Борисович работал в ЗАО «СМУ-10 Метростроя» в должности главного инженера.



# НЕ РАДИ ДЛИННОГО РУБЛЯ



## «МЫ НЕ ПОНИМАЛИ ТОГДА: ТЯЖЕЛО ЭТО ИЛИ ЛЕГКО – РАБОТАТЬ»

— Родился я под Ельцом в 1938 году. Детство проходило в деревне. В девять лет мы уже все работали, кто плугочистом, кто воду к тракторам подвозил. Мы никогда не начинали учиться с первого сентября, уборка урожая заканчивалась в начале октября, тогда мы и шли в школу. С войны вернулось мало мужиков, помощи в колхозе не хватало. Понимаешь, если бы мы не работали, нашим матерям было бы еще сложнее. Помню, возвращаюсь с полей, передо мной женщина идет, а за ней мальчик волочит ноги. Голову опустил, руки болтаются, как макароны. Она оглядывается назад: не свалился, не уснул этот пацан – боялась, что запахала его.

### — Вам было тяжело?

— Тогда никто не понимал: тяжело это или легко – работать. Мы думали, что так и должно быть. А усталость быстро проходила, дети все-таки. Работали и по ночам, скирдовали сено, солому... Заставлять? – внезапно спрашивает Алексей Александрович, поднимая удивленно брови, будто прочитав на моем лице немой вопрос, – нас не надо было заставлять работать, мы чувствовали, что иначе нельзя.

Алексей Александрович глубже усаживается в своем домашнем кресле. Поправляет на левом запястье часы советского образца на тонком кожаном ремешке, которые скатились набок. Поворачивается ко мне и по-отцовски добрым голосом продолжает:

— Вот так я закончил десять классов, потом армия. В 1961 году поступил в горно-промышленную школу Метростроя. После распределения я попал в СМУ-15 к Василию Трофимовичу Путятину. Он тогда еще сказал: «Ребята, не бегайте, не ищите длинный рубль, больше потеряете». И я последовал его совету. В СМУ-15 мне посчастливилось работать 46 лет. За это долгое время было все: были высокие зарплаты, а бывало и такое, что денег не хватало, но мы работали. И работали почему-то весело, с удовольствием. Константин Станиславович Татаринич, Владимир Евсенович Псюк и многие, многие другие, с кем мне вместе довелось трудиться в Метрострое. Они настоящие труженики и профессионалы.

### РАБОТА В МИНУС 50

Алексей Александрович сжимает закруткой от многолетней работы в тоннеле ладонью подлокотник кресла.

— Размыв, – задумчиво произносит он, – ты же знаешь, что 8 апреля 1974 года, когда бурили разведочные скважины, в нижнем тоннеле обнаружили незамерзшую породу. Случился прорыв пльвуна, забой начал наполняться водой из трещин. Моя бригада как раз закончила смену, и тут на стволе раздает-

Его голос, немного хриловатый, звучит убедительно. Алексей Александрович Мальшев ненамеренно делает долгие паузы, которые придают его словам вес и многозначительность. Он напоминает мудрого волшебника из детских сказок, рядом с которым устроился маленький ребенок и с открытым ртом слушает его напевные рассказы. Сегодня этот удивленный ребенок – я. Я сижу напротив Алексея Александровича Мальшева, Героя Соцтруда и заслуженного метростроителя, и слушаю его историю.

ся: «Приготовить затвор к закрытию!» Все кинулись вверх. Некогда было рассуждать и думать. Инструменты бросали на ходу, оставляли погрузочный транспорт. Людям было не до этого. Напор песка и воды был чрезвычайно сильным. Полутоннаметровый участок тоннеля от станции «Лесная» затопило за несколько часов. Но мы были готовы к такому повороту событий, – Алексей Александрович говорит медленно, вдумчиво, подбирая каждое слово, – для этого и готовили затворы, потому что знали: участок опасный. Никто не пострадал именно потому, что мы были готовы.

Он несколько секунд молчит, нахмурившись.



— Чтобы избавиться от помех со стороны подземных вод, решили морозить грунт до сверхнизких температур жидким азотом. И уже после заморозки, мы вернулись в затопленный тоннель, чтобы расчистить его.

### — Насколько холодно было в тоннеле после заморозки жидким азотом?

— Очень холодно. Температура опускалась до минус 50. Нам выдавали меховые сапоги и теплую одежду. Но это не спасало. Ноги мерзли жутко. Почему у меня ноги сейчас болят? Это все оттуда, с размыва, когда приходилось, стоя на заледенелом грунте по несколько часов подряд, вырубать отбойными молотками из замерзшего пльвуна все, что мы в спешке бросали. Но мы выдержали.

### МИРОВОЙ РЕКОРД ПРОХОДКИ

Алексей Александрович Мальшев рассказывает не торопясь и при этом наблюдая за мной долгим монолитно-твердым взглядом. Он 46 лет отработал в Метрострое. Начинать проходчиком на станции «Московская». За столь долгое время работы он внес свой вклад в строительство каждой линии метро в Петербурге. Это длинная дорога, на протяже-



нии которой Алексей Александрович показал себя самоотверженным тружеником. «Я просто работал, делал свое дело», – говорит он, пожимая плечами. Алексей Александрович с неохотой упоминает об ордене Трудового Красного Знамени, о звании Героя Соцтруда, но об одном своем достижении вспоминает с улыбкой.

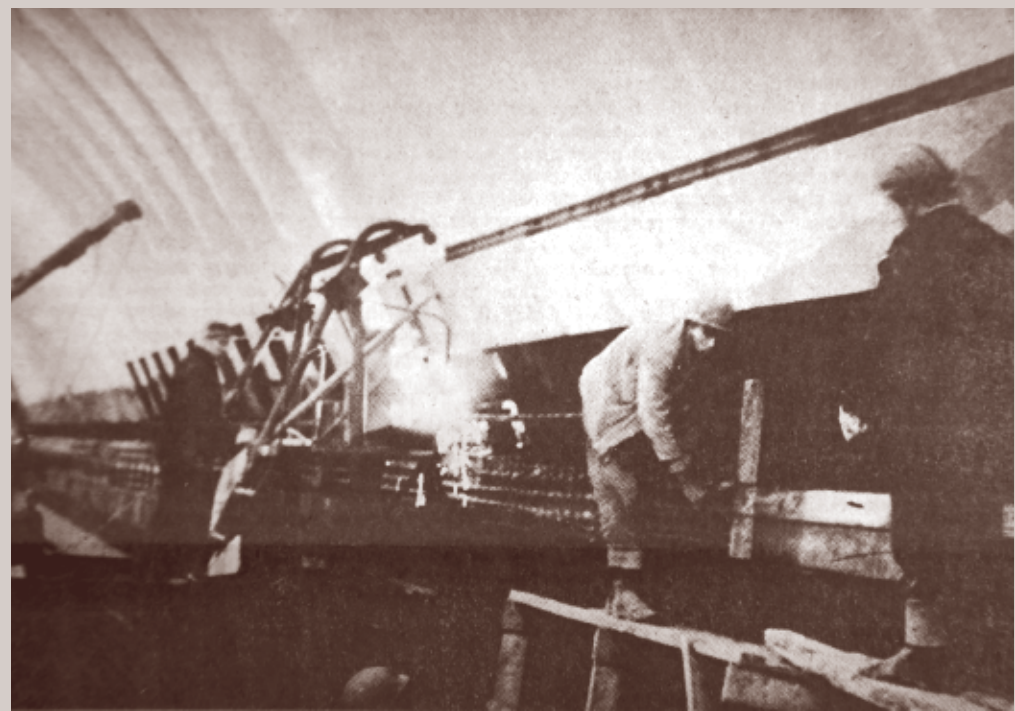
— В 1978 году велась проходка тоннеля к канализационному коллектору на острове Белый. Мы всегда соревновались с Московским метростроем, кто быстрее может работать, кто больше пройдет сантиметров в день на своем объекте. Тогда мы оказались быстрее. Вот, смотри, что у меня есть.

Алексей Александрович упирается в подлокотники кресла и тяжело поднимается. Проходит по скрипящему паркету к стеклянному шкафу. Из него он бережно берет памятную вещь: маленькую шахтерскую лампу. Алексей Александрович протягивает ее мне со словами:

— Читай.

На ней выгравировано: «Мировому рекордсмену проходки: Малышеву Алексею Александровичу. Январь 1978 год».

— Когда моя бригада работала в тоннеле, ведущем к коллектору, то сумела сообща с тремя другими поставить мировой рекорд проходки: 868 метров за месяц. Нас пригла-



сили в Москву и вручили вот такой подарок. Потом, конечно, мы делали и больше, когда техника стала лучше, но память о мировом рекорде осталась.

— Что Вы испытываете, когда приходите на станцию, в строительстве которой принимали участие?

— Гордость. Гордость за то, как мы это сделали. Проходить односводчатую станцию, например, «Черная речка» было очень сложно. Мы еще тогда работали руками, как говорится. Отбойный молоток да лопата. Сейчас все это делается намного проще и быстрее, проходка ведется шитом. Нам надо было работать вручную. Так вот, свод на «Черной речке» где-то 23 метра шириной. 14-15 человек снимают места и начинают рубить, а порода по рештакам падать в вагонетки. Днями напролет работали, а усталости не чувствовали. Раньше же мы какие были? – и он утвердительно кивает, сжимая кулак, – в такие моменты, когда работа закипает, не до разговоров. Вокруг стоит жуткий грохот, пятнадцать отбойных молотков стучат так, что уши закладывает. Поэтому приходилось общаться больше мимикой и жестами. В забое было ничего не слышно, страшный шум вокруг. Стоишь и даешь знак товарищу, чтобы кувалду подавал или пику запасную.

Алексей Александрович замолкает и подвигается в кресле, чтобы сесть удобнее.

— Такими мы были раньше. Но в 2007 году я почувствовал, что мне пора уходить. Осознавать это грустно, но необходимо. Я уже не мог тягаться с молодыми. Я ни о чем не жалею, просто радуюсь, что успел столько сделать за время работы в «Метрострое». Мне удалось принять участие в строительстве

практически всех станций в Петербурге. Я горжусь этим. Смотрите, – Алексей Александрович показывает пальцем на календарь «Метростроя», который висит у него на стене. На первой странице видна фотография скульптуры «Сбойка». На ней изображены четыре метростроителя. Один из них – Алексей Александрович Мальшев.

— Я счастлив, что стою рядом с этими метростроителями. Это честь для меня. До последнего момента не знал, что собираются делать скульптуру со мной. Даже удивился: почему я, почему не кто-то другой? А когда нас собирал всех вместе Николай Вадимович Александров, то он сказал, что все проголосовали за мою кандидатуру.

В этот момент в комнату входит Надежда Тихоновна, жена Алексея Александровича. Она говорит:

— Ведь у нас сегодня праздник, внук защитил диплом на отлично, – она подходит ко мне и быстро протягивает шоколадку, – это вам, держите поежьте, у нас ведь праздник.

Алексей Александрович улыбается, но ничего не говорит.



Спорт



## ЛЕГКОАТЛЕТЫ МЕТРОСТРОЯ БЕЖАЛИ БЫСТРЕЕ ВЕТРА!

20 июня на стадионе ОАО «Метрострой» прошло первенство по легкой атлетике в рамках Спартакиады 2018 года. Лучшие легкоатлеты из 11 организаций Метростроя бились за победу на беговой дорожке и в секторе по прыжкам в длину.

Соревнованиям подыграла солнечная, ясная погода, но было очень ветрено. Несмотря на ветер наши атлеты показали убедительные спортивные результаты, например, лидер в беге на 100 метров у мужчин Григорий Заварин из УМа остановил стрелку хронометра уже через 10,69 сек. Иван Зайцев из Управления №10 на дистанции 1000 м показал отличный результат – 2 мин. 47 сек. Дарья Вишнякова (Управление №10) пробежала 200 метров за 28 сек.

### ПРЕДСТАВЛЯЕМ РЕЗУЛЬТАТЫ ПОБЕДИТЕЛЕЙ И ПРИЗЕРОВ:

#### Женские забеги:

**100 м.** 1 место – Никольская Надежда (ТО-3, 14 сек.); 2 место – Волкова Елена (ТО-3, 15 сек.); 3 место – Батдалова Эльвира (Управление, 15 сек.).

**200 м.** 1 место – Вишнякова Дарья (Управление №10, 28 сек.); 2 место – Батдалова Эльвира (Управление, 29 сек.); 3 место – Никольская Надежда (ТО-3, 30 сек.).



**500 м.** 1 место – Вишнякова Дарья (Управление №10, 1 мин. 26 сек.); 2 место – Батдалова Эльвира (Управление, 1 мин. 37 сек.); 3 место – Дмитриева Юлия (Семнадцатое управление, 1 мин. 55 сек.).

#### Мужские забеги:

**100 м.** 1 место – Заварин Григорий (УМ, 10.69 сек.); 2 место – Клушин Роман (Управление-15, 11.29 сек.); 3 место – Боборев Иван (СМУ №13, 11.85 сек.).

**400 м.** 1 место – Заварин Григорий (УМ, 57.26 сек.); 2 место – Зайцев Иван (Управление №10, 57.75 сек.); 3 место – Первалов Иван (СМУ №13, 58.81 сек.).

**1000 м.** 1 место – Иван Зайцев (Управление №10, 2 мин. 47 сек.); 2 место – Изотов Алексей (СМУ №13, 2 мин. 56 сек.); 3 место – Осин Михаил (Управление №10, 2 мин. 57 сек.).

**В мужской эстафете 4 x 100 м** в острой борьбе победу одержал «квартет бегунов» из УМа – 48 сек., на втором месте команда Управления №10 – 49 сек., третье место у спортсменов Управления-15 – 51 сек.

#### ПРЫЖОК В ДЛИНУ С МЕСТА

##### Женщины:

1 место – Никольская Надежда (ТО-3, 215 см); 2 место – Мухамеджанова Валерия (Управление-15, 200 см); 3 место – Крылова Екатерина (Управление, 191 см).

##### Мужчины:

На 283 см прыгнул в длину с места Алексей Мозжухин из УМа и занял 1 место. 2 место – у Хоменко Дмитрия (Управление-15) с результатом в 276 см; 3 место – Федоров Дмитрий (УМ), 267 см.

В командном зачете победили атлеты Семнадцатого управления. Второе место поделили команды ТО-3 и Управления №10. Дальнейшие места распределились так: 4 место – УМ, 5 место – Управление-15, 6 место – Управление, 7 место – СМУ №13, 8 место – СМУ-9, 9 место – Управление-20, 10 место – МПС, 11 место – УПТК.



## ДО СКОРЫХ ВСТРЕЧ НА ВОЛЕЙБОЛЬНЫХ ПЛОЩАДКАХ!

Успешно завершился ежегодный чемпионат КВЛ (Клуба волейболистов любителей Санкт-Петербурга) среди команд организаций и предприятий нашего города, проходивший в 2 круга с октября 2017 г. по май 2018 г.

В этом сезоне участвовало целых три команды из системы Метростроя! Две сборные команды – «Метрострой» и «Метрострой-2»; команда Управления механизации «УМ-Метрострой» и две команды проектировщиков ЛМГТ. Первая сборная Метростроя и ЛМГТ – в лиге «Хард А», вторая сборная – в лиге «Медиум-Север», «УМ-Метрострой» – в лиге «Хард Б(А)», и «ЛМГТ-лайт» – в лиге «Лайт – Юг».

Показав отличную игру и настоящий командный дух в борьбе с сильными коллективами, по итогам турнира наибольших успехов добились команды «Метрострой-2», «ЛМГТ-Хард» и «УМ-Метрострой», они заняли – 1-е, 3-е и 5-е место в своих группах соответственно. Особенно хочется отметить явный прогресс и стремительное продвижение наших команд в ходе этих соревнований: уже в первом круге в следующую лигу взлетает команда «УМ-Метрострой», в лигу «Хард Б» выходит команда «Метрострой-2», команда ЛМГТ поднимается в Суперлигу чемпионата!

Более половины встреч Метрострой провел в своем спортивном клубе СК «Метрострой» на Левашовском проспекте, а дома, как известно, и стены помогают. Большинство «домашних» игр стали для метростроевцев победными.



19 мая 2018 года в зале Академии волейбола им. Платонова прошли финальные игры, а затем традиционная церемония награждения команд и лучших волейболистов.

От лица наших спортсменов хочется поблагодарить за помощь и всестороннюю поддержку наше руководство: А.А. Петрова, В.В. Зорьку и П.С. Ефремова, а также весь коллектив работников спортклуба «Метрострой». Отдельное спасибо за помощь в приобретении волейбольной формы старшему тренеру СК «Метрострой» Андрею Юрьевичу Синюгину. Наши команды с оптимизмом смотрят в будущее и готовы вместе с Метростроем добиваться побед в волейбольном сезоне 2018-2019!

Игры нового сезона начнутся уже в октябре. Вся информация о турнире и расписание игр – на сайте [v-open.spb.ru](http://v-open.spb.ru). Приходите за нас болеть!

**Ю.Н. Кошев, методист по спорту  
ЗАО «Управление №10 Метростроя»,  
капитан волейбольной команды «Метрострой-2»**



## ЮБИЛЕИ ВЕТЕРАНОВ МЕТРОСТРОЯ

### АВГУСТ

2	Позднякова Валентина Анатольевна (Управление) – 80 лет
3	Мамаев Геннадий Николаевич (УМ) – 60 лет
4	Попкова Валентина Степановна (АТП) – 80 лет
6	Бондарик Николай Федорович (СМУ-13) – 80 лет
8	Огай Владимир Николаевич (СМУ-15) – 70 лет
14	Норкина Фива Ивановна (Поликлиника) – 90 лет
15	Рябов Владимир Петрович (УМ) – 65 лет Павлов Иван Петрович (СМУ-13) – 80 лет
16	Хохлова Татьяна Петровна (УМ) – 55 лет Кулешова Галина Михайловна (ТО-3) – 60 лет
19	Смирнова Наталья Викторовна (ТО-3) – 65 лет
22	Мягков Сергей Дмитриевич (СМУ-19) – 85 лет
24	Яговдик Владимир Александрович (СМУ-9) – 65 лет Анфимиади Константин Аристович (СМУ-20) – 60 лет
26	Лебедев Сергей Михайлович (ТО-3) – 50 лет
28	Николаева Вера Ивановна (РЭУ) – 80 лет

#### УЧРЕДИТЕЛЬ:

Открытое акционерное общество 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

0+

Редактор: Андрей Бергнер  
Корреспонденты: Андрей Окунь, Ирина Сидорина, Сергей Подкуйко, Лариса Дубровская. Фото: Виктор Чумаков  
Верстка и дизайн: Елена Тальянова  
Номер подписан в печать 10.07.2018 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](mailto:metrostroitel@mail.ru)  
[www.metrostroy-spb.ru](http://www.metrostroy-spb.ru)  
Отзывы направлять по адресу редакции.  
Тираж 1 400 экземпляров.