

## ДЕЛО ЧЕСТИ

25 августа 2017 года Метрострой завершил беспрецедентную проходку двухпутного тоннеля под Финским заливом на участке Невско-Василеостровской линии протяженностью более пяти километров. Сбойку с однопутными тоннелями от станции «Приморская» приветствовали специальный представитель губернатора Санкт-Петербурга по метростроению и освоению подземного пространства Вадим Николаевич Александров, генеральный директор ОАО «Метрострой» Николай Вадимович Александров, вице-губернатор Санкт-Петербурга Игорь Николаевич Албин, представители городского руководства. Слава вам, труженики, слава тебе, Метрострой!



### СЕГОДНЯ В НОМЕРЕ:



Николай Александров:  
«МЫ МОЖЕМ  
СТРОИТЬ  
МЕТРО  
БЫСТРЕЕ»

**СТР. 3**



МАРШ  
РОМАНТИКОВ

**СТР. 4-5**



ПРИРОЖДЕННЫЙ  
ИНЖЕНЕР

**СТР. 10**

**Сбойка****КТО РАБОТАЛ – ТОМУ И ЧЕСТЬ**

Это была доблестная, самоотверженная и дерзкая проходка. Очень тяжелая. Пятикилометровый переход под Финским заливом с Крестовского острова на Васильевский горнопроходческий комплекс «Надежда» взял старт в сентябре 2015 года. С этого момента редкий день проходил без тревожного звонка из тоннеля: «поломались», необходимо срочно заказывать новую деталь. От какого-нибудь нестандартного винта или датчика мог зависеть результат работы всей смены... Рвалась транспортерная лента, подверглась деформации юбка щита, многократно выходил из строя вертикальный конвейер...

Вспомните, сколько было камней на стартовом участке, в зоне Размыва: до 60-80 валунов на кольцо! По 9-14 кубометров плывуна попадало на шнек и обрушивалось на блокоукладчик. Смена надрывалась, но все отдавала проходке: лопатами, ведрами, мешками вычерпывали жидкую глину, разгребали каменные завалы, но не отступали ни на шаг. В валунной зоне «сгорали» каленые резцы и шарошки, но люди становились лишь упрямее и жестче.

Несколько раз случалось «залипание» ротора. Спрессованная и отшлифованная вращением, обводненная порода насаивалась на ротор, забивая режущие кромки. Поступательное движение прекращалось. Остановки в обводненных грунтах, в локальных плывунах, как раз там, где велик риск обрушения породы. Чтобы в такой зоне обеспечить безопасность забоя, вытеснить из него воду и очистить режущий орган, необходимо повысить внутреннее давление. Проходчики строили кессонные камеры, выходили в призабойное пространство, с великим трудом «отстирывали» режущий орган и двигались дальше.

А что было делать с растянутой до абсурда приемкой выполненных работ на фоне общей инфляции и предельно сжатых сроков сдачи «футбольного» участка? С казенщиной банковского сопровождения «президентского проекта»? Как следствие банковской волокиты, у Метростроя возникают затруднения с выплатой заработной платы, с приобретением строительных материалов. Но вопреки всем обстоятельствам «Надежда» метр за метром упрямо прорубалась вперед.

В ноябре 2016 года за 500 метров до «Новокрестовской» трасса начала подниматься к поверхности, давление в призабойной камере можно было постепенно снижать, стало легче прокачивать смазку главного привода, улучшился процесс кондиционирования грунта, стало меньше налипаний на режущий орган. Повысилась средняя скорость проходки.

Но трехкилометровый участок между «Беговой» и «Новокрестовской» в разуплотненных, водонасыщенных грунтах береговой линии простым не показался. Берег намывной, встать на ремонт практически невозможно: слишком много воды. Для того чтобы остановиться и отремонтировать истрепанные щетки, приходилось каждый раз вокруг обделки строить специальный гидроизолирующий воротник, снимать последнее кольцо и в кессоне подбираться к щеткам.

Метрострой еще продолжал отставать от графика: суммарное отставание достигало 180 метров. Но технологическая схема строительства тоннеля была своевременно оптимизирована, его обустройство теперь велось одновременно с проходкой. Из зоны стартовых котлованов на Крестовский остров было переброшено все транспортное обеспечение проходки, таким образом, расстояние доставки обделки, стройматериалов и оборудования

сократилось практически вдвое. А блестящее техническое решение – быстрый перевод щита по бетонному основанию станции «Новокрестовская» без установки (и последующего демонтажа) временных колец – обеспечило выигрыш во времени в несколько месяцев.

Еще одно спасительное решение инженеров Управления механизации: отказ от вертикального породотводящего конвейера. По всей длине станции «Новокрестовская» был смонтирован горизонтальный ленточный транспортер, НВУ-465 переоборудован во временный грунтоприниматель «бассейн», а маленький отвалный конвейер, установленный «на крыше» НВУ, ссыпал в него породу. От тяжелой и малопродуктивной работы на вертикальном конвейере были избавлены более двадцати человек, но главное – проходка пошла еще быстрее!

**ПОСЛЕДНИЙ ШТУРМ**

Судьба не улыбнулась проходке даже в последнюю неделю: перед самым финишем одновременно сломались две из трех МТС – мультитранспортные средства для доставки блоков и тампонажного раствора. Вышла из строя гидравлика, автоматика. Сутки механики УМа пытались их оживить. Проходке пришлось справляться на одной оставшейся в живых машине. МТС-ка доставляет к забою кольцо: шесть блоков, «замок» (всего 11 тонн) и двенадцать кубометров тампонажного раствора. В течение суток нужно делать девять рейсов. Как умудрились при такой поломке не сорвать темп, одному богу известно, но получилось: суточную норму, 9 колец, удержали.

Итак, 25 августа 2017 года сложнейший пятикилометровый двухпутный тоннель, соединивший под Финским заливом острова Крестовский и Васильевский, был пройден – вдвое быстрее проектного срока!

**ЧТО ДАЛЬШЕ?**

В целом, как считают инженеры Метростроя, горнопроходческий комплекс подошел к финишу в рабочем состоянии. В настоящий момент в подразделениях и на производственных площадках Управления механизации все готовится к большой работе. Предстоит детальная дефектовка механической части, электрики, гидравлики. Самое главное – привод вращения ротора. Будут полностью раскрыты все гидромоторы, для оценки степени износа зубчатого зацепления приглашаются представители Херренкнехта. Главным механиком Метростроя составлен список запчастей для заказа в Германии. Руководством утвержден проект, а также детальный график производства ремонтно-демонтажных работ.

Часть крупногабаритных деталей щита, таких как сегменты оболочки и технологические тележки, сразу отправятся на площадку 462 шахты (ул. Туристская, 22) в район стартовых котлованов. По мере готовности УМовцы будут опускать их в котлован и монтировать. В это время в демонтажной камере снимается стотонный шнек, режется и частями перевозится в цех Управления механизации для ремонта и сварки. Глобальная цель – собрать «по новой» в котловане на Туристской весь комплекс и подготовить его к следующей проходке – в направлении будущих станций Невско-Василеостровской линии – «Яхтенной» и «Шуваловского проспекта». Но главная задача сейчас – разобрать щит и как можно быстрее убраться из тоннеля, чтобы продолжить прокладку коммуникаций и другие путевые работы.

**Акционерное собрание**

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

**Уважаемый акционер!**

Открытое акционерное общество по строительству метрополитена в городе Санкт-Петербурге «Метрострой» сообщает, что **22 сентября 2017 года в 10.00 часов** по адресу: **Санкт-Петербург, Загородный пр., дом 52а** состоится внеочередное общее собрание акционеров. 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 **07 августа 2017 года**.

Заполненные бюллетени для голосования просим направить в ОАО «Метрострой» по почтовому адресу: **190013, Санкт-Петербург, Загородный пр., дом 52а**, либо предста-

вить лично по месту нахождения Общества: **190013, Санкт-Петербург, Загородный пр., дом 52а по 19 сентября 2017 года**.

С информацией, подлежащей представлению акционерам, можно ознакомиться в рабочее время, начиная с **02 сентября 2017 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 – **22 сентября 2017 года в 09 час. 30 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»**



**– Вы недавно вступили в должность генерального директора, но и до этого долго работали в Метрострое, в том числе на позициях топ-менеджера. Что для Вас изменилось с избранием на эту должность? Какие задачи по развитию компании Вы ставите перед собой?**

– Изменились задачи: они стали масштабнее и разноплановее. Сейчас мы одновременно работаем на 4 линиях метрополитена. Это большой объем. Такого не было за всю историю Метростроя. Кроме того, у нас есть объект в Рождественно – Многофункциональный музейный центр, наша компания эксплуатирует Комплекс защитных сооружений от наводнений, есть ряд других объектов.

Что касается развития Метростроя, главное – не потерять тот вектор, который имеется у организации сегодня, по максимуму загружать свой потенциал и своевременно вкладываться в развитие.

Самая важная для меня задача – сделать так, чтобы постоянно появлялись новые станции, прокладывались новые ветки, создавалась инфраструктура. Если нам удастся добиться этой цели, я буду считать, что главную свою задачу выполнил.

**– Основной объект Вашей работы – петербургский метрополитен. Что уже сделано за этот год и что должно быть завершено, построено до конца 2017 г.?**

– Самое главное, центральное событие, которое должно состояться в конце августа, – окончание проходки тоннеля на Невско-Василевской линии. Это выстраданный нами тоннель, за строительством которого наблюдает как Петербург, так и Москва. Пятикилометровый тоннель с двумя станциями «Улица Савушкина» и «Новокрестовская» входит в программу подготовки к ЧМ-2018. И так уж вышло, что именно этот участок стал в каком-то роде экспериментальным. На нем мы внедряем новую технологическую цепочку, которая позволяет строить быстрее практически в два раза. Тоннель закончим и останется до весны следующего года выполнить обустройство, уложить пути, смонтировать все оборудование, выполнить архитектурную отделку станций. Работы много, но окончание проходки – это окончание важного этапа, от которого во многом зависит все остальное.

Параллельно достраиваем Фрунзенский радиус с тремя станциями: «Проспект Славы», «Дунайский проспект», «Южная». Этот объект в более высокой степени готовности, чем НВЛ, но сдать мы его скорее всего позже. Есть нюансы, связанные со стоимостью данного контракта. И пока эти вопросы не решатся, говорить о каком-либо конкретном сроке сдачи затруднительно.

Еще в активной фазе сейчас строительство Лахтинско-Правобережной линии со станциями «Горный институт» (проектное название «Большой проспект») и «Театральной». Сразу оговорюсь: станция «Театральная» входит в контракт без выхода на поверхность. То есть мы построим подземный вестибюль, но пользоваться им никто не сможет, так как у нее не будет наземного вестибюля. По крайней мере, пока не решится вопрос с расположением наземного вестибюля и наклонного хода. Сейчас на этом участке работают два проходческих комплекса, которые сооружают тоннели, идя навстречу друг другу. Участок традиционный, с двумя тоннелями диаметром 5,63 м, один щит идет от «Горного института» к «Театральной», другой недавно начал проходку от «Театральной» к Васильевскому острову. Параллельно идет сооружение стартового котлована для последующего монтажа ТПМК, с помощью которого будет сооружаться наклонный ход – эскалаторный тоннель. Если все будет по графику, в конце года начнем проходку.

# МЫ МОЖЕМ СТРОИТЬ МЕТРО БЫСТРЕЕ

**Сколько станций метро откроется в следующем году, почему иногда возникает отставание от графика работ и почему метростроители могут создавать объекты не только под землей, рассказал в интервью «Деловому Петербургу» генеральный директор ОАО «Метрострой» Николай Александров.**

И еще один объект – крайне важный и уже давно ожидаемый горожанами – Красносельско-Калининская линия. Сегодня в проходке четыре ствола, которые необходимы для строительства участка от «Юго-Западной» (проектное название «Казаковская») до «Путиловской». Основные работы там развернутся, когда будет для этого подготовлена вся инфраструктура строительства. И ожидаем, что к данному участку добавится еще один: от «Путиловской» до «Обводного канала-2». Пусть пока еще нет проекта, нет конкурса, но мы планируем и будем делать все возможное, чтобы этот объект также достался Метрострою.

**– Удовлетворены ли Вы финансированием строительства метро? Вовремя ли поступают средства? Каков бюджет на 2017 и 2018 г.?**

– Если смотреть на ситуацию в целом, то у нас сейчас самый большой портфель заказов на метростроение, чем когда-либо. Но это в целом. Как обычно, проблемы кроются в частности. Сегодня город выделяет денег больше, чем когда-либо, это позволяет нам работать сразу на четырех ветках. Однако этот факт несколько сглаживается той экономической обстановкой, которая есть в стране: все дорожает, в особенности расходные материалы, оборудование. Деньги, которые были заложены в бюджете, отчасти уже обесценились. Где это возможно, мы перешли на российских производителей, но, к сожалению, на 100% это невозможно и мы по-прежнему импортозависимы в ряде вопросов.

Еще один момент – мы можем работать быстрее, но график работ, а значит, и их финансирование, закреплены в бюджете. Кроме того, город платит по факту приемки работ, а принимать не так быстро, как нам бы хотелось. Будь в комитетах более погруженные в профессию сотрудники, мы могли бы успевать больше. Город понимает, как важно поскорее закончить строительство новых станций, как сильно они нужны жителям. Поэтому, пока мы ожидаем конкретных шагов от города, особенно в случае с Фрунзенским радиусом, продолжаем вести работы, несмотря на то что лимит этого года практически уже выработан.

**– Сейчас часто говорят об отставании в строительстве станций или каких-то участков. С чем оно связано и будет ли ликвидировано?**

– Все разговоры об отставании, как правило, касаются отдельных видов работ и не влияют на общий срок сдачи объекта. Отставание случается по разным причинам: иногда это связано с необходимостью выполнения дополнительных работ, возникающих из-за гидрогеологических условий, в которых мы работаем. Иногда – с несогласованностью действий Метростроя и заказчика (работы разбиты на этапы, каждый из которых город должен принять, и только после этого мы можем приступить к другому). На проходке тоннеля НВЛ задержка образовалась из-за невозможности своевременно вывезти грунты со стройплощадки: во время матчей Кубка конфедераций и матчей ФК «Зенит» движение грузового транспорта в этом районе города запрещено. Кроме того, были трудности с местом под утилизацию: отвалов, способных принять грунт в таком объеме и такой консистенции, не хватало. Но все эти вопросы решаются, городская администрация активно подключилась к решению проблем.

Я уверен, что мы это отставание нагоним, Метрострой и не с такими задачами справлялся.

**– Очевидно, что метро в Петербурге строится не слишком быстро и значительно отстает от темпов развития города. Какие территории, по-Вашему, в наибольшей степени нуждаются в новых станциях? Есть ли способы ускорить строительство метро?**

– Обеспечить метрополитеном юго-запад города – крайне важно. Сдать участок НВЛ к ЧМ-2018 – не менее важно и необходимо. На Васильевском острове, на Театральной площади нужно метро? Однозначно – да. Важно подвести метро к новым жилым районам, например, в Кудрово, построить Кольцевую ветку.

Приоритетность строительства новых станций метро определяет город. Конечно, метро хочется больше и в разных районах, но, к сожалению, бюджет города не резиновый. И именно в этом проблема. Был бы бюджет, как в Москве, и сдавали бы по десять станций в год. С точки зрения самого строительства проблем нет: есть квалифицированные кадры, есть оборудование, есть материально-техническая база – все есть для того, чтобы строить быстро. Но, чтобы мы могли работать, нужны проекты, своевременно подготовленные и прошедшие экспертизу, площадки, высвобожденные под строительство.

Мы давно говорим, что необходимо объединить развитие города и развитие метро и подземного пространства в целом в единую систему. Есть надежда, что эта взаимосвязь будет отражена в Генплане.

Многие сейчас сетуют на то, что за последние пять лет в городе не открылось ни одной станции. Но зато в следующем году откроется сразу пять.

**– Одним из наиболее крупных и скандально известных объектов, над которыми Вы работали, был стадион на Крестовском острове. Что Вам удалось там сделать? Закончили ли Вы свою деятельность там или еще есть, чем заняться?**

– Стадион на Крестовском – уникальное сооружение. Но сложность работы на этом объекте заключается в другом. Додельвать за кем-то всегда сложнее, чем начинать с нуля. На этом объекте сменилось три генподрядчика, три раза глобально менялся проект. И еще ко всему прочему сроки строительства были крайне сжатыми. Сделать за короткое время работу, которую не сделали за десять лет – более чем сложная задача. Конечно, при таких условиях говорить о простоте не приходится. Мы проделали колоссальную работу. И я сейчас не хвалюсь, не набиваю себе цену. Говорю, как есть. Самое главное, нам удалось провести все работы, необходимые для функционирования стадиона. Иначе Кубок конфедераций мог бы просто не состояться.

**– Стадион – не первый проект Метростроя над землей. Компания работала на Дамбе, на второй сцене Мариинки. Планируете ли Вы и в дальнейшем участвовать в крупных инфраструктурных или коммерческих проектах или сосредоточиться на строительстве метро? Какие проекты Вам интересны?**

– Приоритет всегда будет отдаваться метростроению. Но Вы правы, у нас есть хороший опыт наземного строительства. Без лишней скромности скажу, что метростроители – одни из самых квалифицированных строителей. У нас очень качественная инженерная и строительная школа. Применить все наши знания при строительстве крупных объектов важно и полезно для развития рынка в целом.

Сейчас, после того, как со стадиона высвободилось большое количество специалистов, думаем над тем, каким еще объектом дополнить наш портфель. Пока раскрывать информацию о планах не буду, но это явно будет масштабный проект, интересный как с точки зрения строительства, так и с финансовой стороны.

**– Какие преимущества дает Вам специализация подземного строительства и владение современными технологиями в этой области?**

– Самое ценное, что у нас есть и за счет чего Метрострой удерживает лидирующие позиции, – это наши знания и опыт. Мы строим метро с 1941 года, больше 75 лет, и будем продолжать это делать. Для этого нам необходимо развивать материально-техническую базу. Мы используем все передовое, что есть сейчас в мировом тоннелестроении и что можно применить у нас: проходческое оборудование как ведущих европейских производителей, так и наши отечественные разработки. Также мы продолжаем разрабатывать собственные технологии проходки, которые позволяют нам выполнять работу быстрее, чем это предусмотрено по проекту. Благодаря этому мы можем решать такие задачи, как создание целого участка с двумя станциями за срок практически вдвое меньше проектного.

Под брендом «Метрострой» сейчас производятся эскалаторы и траволаторы. И это большой шаг вперед в области петербургского метростроения. И пока что Метрострой – единственная компания, которая на это способна.

**– В последнее время заметен интерес компаний из других регионов страны к Петербургу. Ожидаете ли Вы, что они могут составить Вам конкуренцию в петербургской подземке?**

– Это будет уже не первый виток интереса строительных компаний к нашему городу. Но Петербург – особый город. Здесь уникальная историческая застройка, которую необходимо сохранять. Я не думаю, что кто-то будет относиться к нашим историческим зданиям с большей заботой, чем мы, петербуржцы. Мы много раз видели, что случается, когда на наш рынок приходят зарубежные компании, не имеющие опыта работы в наших грунтах. Но даже если кто-то и придет – мы готовы честно конкурировать и доказывать, что мы лучшие.

*Мария Мокеева, «Деловой Петербург»*

Сбойка

# МАРШ РОМАНТИКОВ



Итак, цели достигнуты, тоннель пройден, общее время проходки составило порядка двадцати месяцев, а с учетом демонтажных, монтажных и ремонтных работ – около двадцати шести. Свою задачу Метрострой выполнил с честью, как говорится, «флот не опозорил». Ему и слово.

## ВОПРЕКИ ОБСТОЯТЕЛЬСТВАМ



Директор Управления механизации – филиала ОАО «Метрострой» Валерий Дмитриевич Кузнецов:

— Как объяснить, что это такое: «метро для петербуржцев» тем, кто ездит по нашему городу «в черных машинах с голубым огоньком»?

— Новые тоннели и станции метро – это импульс к развитию практически «всего»: новой городской инфраструктуры, новых дорог, новых жилых районов, новой жизни, если хотите... Мы ведь не просто работаем, мы еще даем работу огромному отряду смежников. Кто-то поставляет материалы, кто-то транспорт, оборудование, запчасти. В строительстве станций и тоннелей «впрягается» множество подрядчиков. А ведь с работой в городе не так уж и благополучно. Фактически, Метрострой – градообразующее и социально-значимое предприятие. С работой можно, например, взять ипотеку, построить дом, создать семью, дать образование ребенку.

Метрострой это и крупный налогоплательщик. Наши налоги идут на выплату чьих-то пенсий, зарплат бюджетникам, на поддержку здравоохранения и так далее.

Но метро – это и показатель отношения городской власти к простым людям, горожанам. Лакмусовая бумажка. Если в течение двадцати лет ты не можешь построить станцию в спальном районе, то какое у тебя, власть, отношение к людям? Вопрос вопросов... Хочешь развивать Петербург – строй метро, мне кажется это так очевидно и так просто...

Но строить новые станции и новые перегоны мы не спешим, говорим «денег нет».

— Почему городские власти не подготовили финансовый задел для проектирования и строительства следующих станций «зеленой ветки» – «Яхтенной», «Зоопарка», «Шуваловского проспекта», пока вы пробивались с Крестовского на Васильевский под Финским заливом? Два года это большой срок. За это время Метрострой построил в бетоне две станции и сложнейший пятикилометровый тоннель... Не считая всего остального – стволов на Красносельско-Калининской линии, проходки встречных тоннелей на Лахтинско-Правобережной, достройку Zenit-Арены и т.д.

— Потому что для такого подхода необходимы воля и профессионализм. Дефицит этих качеств во все времена приводил к печальным результатам. Однако давайте от философии перейдем к сути нашего разговора – завершена фантастическая проходка!

— Любый новый проект в метростроении – это, в сущности, всегда продолжение проекта предыдущего...

— Да, но в его основании непременно лежит решение городского правительства. Так вот, решение о сооружении пятикилометрового двухпутного тоннеля под Финским заливом и двух новых станций на продолжении Невско-Василеостровской линии явно приподнялось. Поэтому на его реализацию вместо четырех с половиной лет Метрострою «отпустили» два с половиной года. С другой стороны и справедливости ради, мы и не смогли бы приступить к строительству раньше: 12 июня 2015 года проходческий комплекс ТПМК проекта S-782 «Надежда» вошел в демонтажную камеру на станции «Международная» Фрунзенской линии, где с большим успехом и точно в срок завершил проходку двухпутного тоннеля по трассе «Южная» – «Дунайский проспект» – «Международная», первого в истории петербургской подземки.

— Демонтаж щита занял два с половиной месяца – до середины сентября...

— Точно так. Ревизию, ремонт и сборку ТПМК в стартовом котловане 462 шахты проводили в сумасшедшем темпе, но, как ни крути, «испарились» еще два месяца. Часть необходимого для проходки оборудования (вертикальный и дозаторный конвейеры) поступила на площадку значительно позже. Тем не менее, в декабре 2015 года в открытом стартовом котловане мы встали на проходку новой трассы. Температура «за бортом» – 15-20 ниже нуля. В январе ударили крещенские морозы, мы столкнулись с «издержками зимней эксплуатации». Для комплекса, предназначенного только для «тоннельного» использования, надо было строить надшахтное покрытие. Закрывать от мороза, снега и ветра щит, конвейеры,

грунтоотвал, башню-накопитель, мульти-транспортные средства и т.д. Этого мы не сделали. Может, надеялись, что зима не придет? Зря. За январь было пройдено неприлично мало.

— И уперлись в «размыв», в продолжение той самой подземной реки, которая уже давала Метрострою «прикурить» под «Площадью Мужества»...

— Да. Мы «схватили» 700 метров очень тяжелой проходки. Пльвун. Валуны, песок и вода. Щит с грунтопригрузом не подразумевает проходку в таких условиях, он рассчитан на другие грунты. Здесь же за пару секунд на транспортную ленту выбрасывалось до 14 кубометров мокрого песка, воды и камней, все это потоком обрушивалось в лоток, на установленное кольцо, заваливая и затопливая механизмы щита. «Механизированная выдача породы» обращалась в «ручную подачу». Люди безропотно грузили все это в мешки, и в емкости, на руках перетаскивали к транспортной ленте. Круглые сутки надрывали спины, стоя по колено в воде. 700 метров и три месяца отчаянного упрямства. Никто не дрогнул, не дал слабину, не сдался.

И наступил апрельский день, когда мы вошли в береговую зону «размыва». Шли близко к поверхности, «над головой» отнюдь не «карта звездного неба», а дорожные магистрали, фундаменты и сваи. Валуны и галечник стирали шарошки, ломали резцы, несколько раз меняли их в кессонных работах и кольцо за кольцом «бежали» к «Беговой». Вышли на станцию, в конце станционного котлована пробита бетонная «щель», куда мы втиснули крепко побитое «лицо» нашей «Надежды». Бригады сварщиков и механиков построили подмости и в узком, ограниченном пространстве сделали все возможное, чтобы его оживить.

— От «Беговой» к «Новокрестовской» все становилось понятнее и проще...

# БЕЖМЯ БЕЖЬЮ

«Если уж нам поручили и если уж мы взялись, значит, задача наша, общая с городским руководством, одна: найти способ преодолеть любые трудности и построить, что президент велел. Вот в таком плане». Золотые слова изрек генеральный директор СМУ-15 Николай Иванович Власов. Их бы в уши коллегам из КРТИ. Слова человека, который построил в нашем городе десятки станций и перегонов. И этот тоже. Послушаем?



Аналогов такого тоннеля в России нет, делается только в Петербурге... В нашем Метрострое. Причем уже второй тоннель. Если поразмышлять, то проект выбран правильно. И трасса институтом выбрана правильно: трассу мелкого заложения под домами не проложишь. Безошибочно выбрана, и в плане и в профиле. Теперь, где это возможно, надо бы на мелкое заложение переходить. Хотя сама геология четвертичных отложений у нас хуже не придумаешь – плывуны, валуны, разломы, подводные реки...

Но, во-первых, это дешевле в строительстве, во-вторых, по сравнению со станциями и перегонами глубокого заложения, для Метрополитена это – значительное удешевление эксплуатационных затрат.

И сам проходческий комплекс выбран правильно. Может, кто со мной поспорит, но лучше этого «комбайна» пока нет ничего. Предусмотрено буквально все: дистанционное управление, цифровая навигация, все процессы автоматизированы... Есть камеры для оперативной замены режущих элементов, есть возможность ремонтных работ в кессоне, прямо под водой. Думаю, что и Кузнецов Валерий Дмитриевич, директор Управления механизации, со мной согласится.

И, разумеется, при такой сложной геологии обводненных поверхностных отложений чрезвычайно важно качество отделки. Высокоточная и высокопрочная отделка Метростроя зарекомендовала себя на пять баллов. Тоннели-то сухие! У нас такого и не бывало никогда. И на будущее она хороша. Вот, кстати, у меня тут прорисовочка лежит уже... Пока ни у кого такой нет, но мы-то работаем! Вот «Яхтенная», вот «Шуваловский проспект», здесь вот когда-нибудь кольцевая линия пойдет, а вот и сама трасса. И станции, и трасса – мелкого заложения, строить надо по той же технологии, что и сейчас строим...

На этой проходке, на этих станциях выросли специалисты, крепкие ребята – и руководители, и рядовые инженеры, и маркшейдерская служба. Вы представьте, какая точность попадания в «колючку», с допуском +/- 50 мм! Высокое мастерство так попасть, доложу я вам, ребята, да...

– Потому что мы уходили вниз, под Устье Большой и Средней Невки, правда, потом снова попали в намывные разуплотненные грунты. В котловане станции «Новокрестовская» вошли 19 января 2017 года, в светлый праздник Крещения. И в течение месяца занимались ремонтом комплекса. Фактически, это был первый полноценный ремонт. Оценили состояние деформированной юбки. Менять не стали – времени на это уже не было. 20 февраля проходка возобновилась, до сбойки с тоннелями «Приморской» около 2000 метров. Преодолев слой песчаников, вошли в кембрий и по «родной» породе, своевременно меняя элементы режущего органа «поехали» на Васильевский, к «Приморской», к демонтажной камере.

– Средняя скорость этого участка была очень достойной – 185 колец в месяц, или более 10 метров в сутки!

– И это при том, что у нас были серьезные проблемы с вывозом грунта. Только на этом отрезке пути, на «паузах» с вывозом грунта мы потеряли месяц. Проблемы с грунтом начались еще в апреле 2016 года, когда у автотранспортной компании-подрядчика сожгли на стоянке лизинговые грузовики. У «Промэкологии» были свои свалки, все сертификаты и много машин – Вольво, Скания. Камеры видеонаблюдения зафиксировали как «коктейли Молотова» влетают в кабины тонаров и поджигателей в масках. Никого не нашли. Не знаю, как к этому отнестись, но проблемы с отгрузкой грунта начались именно с этого момента. И не разрешились до конца проходки. Например, в этом июне мы простояли по той же причине 12 суток. Если бы вывоз породы осуществлялся активнее, скорость проходки была бы значительно выше, проходческий комплекс это позволял. Путь решения проблемы – разумная организация городом пригородных свалок

и обеспечение транспортом. «Вывоз грунта» – разве это причина, чтобы не строить метро?

При этом неизменно сохранялись все стандартные «факторы торможения»: ремонт мультитранспортных средств, висящая «на хвосте» укладка путевого бетона, наращивание транспортной ленты и высоковольтного кабеля через каждые 200-250 метров, водопроводных, водоотводящих и воздушных коммуникаций – через каждые 12. Проходческий комплекс – это не трактор, это огромный,двигающийся под землей завод.

– 25 августа заключительные два километра были преодолены – вы вышли в демонтажную камеру 467 шахты. Точно, сантиметр в сантиметр. И все-таки, как удалось ускорить процесс?

– Во-первых, горячее желание построить этот перегон и станции к Чемпионату мира по футболу. Во-вторых, уже на старте у нас был опытный, слаженный проходческий коллектив, а к середине дистанции каждый знал свой маневр досконально. Поэтому на устранение неполадок теперь требовалось гораздо меньше усилий. В-третьих, мы отказались от вертикального породоотводящего конвейера – он оказался крайне неэффективным. Рабочие его проклинали. Мы спроектировали и построили собственный вариант тоннельного и отвального конвейера. Скорость проходки значительно выросла. В-четвертых, мы смогли все-таки выплачивать, пусть и с задержками, но достойную заработную плату нашим людям – нашим исполнительным, мужественным и скромным рабочим. И, наконец, линейные руководители Управления механизации правильно понимали поставленные задачи, они сумели построить и поддерживать здоровый психологический климат в своих сменах.

– Что хотелось бы отметить особо?

Что еще хочу отметить. Не только тоннель, но и станции строить надо «бежмя бежью». А расценки за работу нашу установлены в незапамятные времена. Так? Но строить давайте в два раза быстрее. Как так?

Мы, конечно, и в эти сроки уложимся, не сахарные, но буквально режут без ножа всякие посторонние проблемы. Размещение грунта в пригородной зоне не решено вообще. Сегодня свалками занимается в основном Всеволожский район. Что он делает? Бой бетона, твердый мусор присыпает песком и уже через год участки продает садоводам. Жизнь идет, бизнес продолжается. А наш грунт – обводненный, он, может, лет через пять в твердую фракцию перейдет, поэтому нас отфутболивают. Порешать этот вопрос надо бы, ох надо! Город к проблеме оказался не готов.

В Москве этот вопрос закрыт полностью, ну правильно, городское руководство плотно занимается. Нашему Метрострою приходится ездить по свалкам, кланяться, уговаривать. Помощи ни от города, ни от области никакой. Курам на смех, на грунте потеряли три месяца! Ведь все имеет определенный объем, правильно я говорю? Правильно. Ведро водки, и то 12 литров, не больше. Наши накопительные емкости рассчитаны на суточные 7-10 колец. И это не потому, что мы такие дураки, а потому, что размеры емкости диктуются размерами и возможностями стройплощадки. Емкость эта наполняется, но не опустошается. Причем иногда неделями. Грунт девать некуда – проходческий комплекс не едет. Как же так, ребята?

А ведь это не есть хорошо, когда комплекс не едет. Его надо поддерживать в рабочем состоянии, уважаемые коллеги. Держать давление в незакрепленном забое. Пока мы в этом плывуне стоим, что-нибудь нехорошее произойти может. Он по этой трассе практически везде, так что поосторожнее надо с вывозом грунта...

– Со стороны УМа в этой проходке участвовало более 400 человек. Это вызывает недоумение у коллег из КРТИ. Действительно, с наблюдательной площадки в тоннеле хорошо виден экипаж пилотов из четырех-пяти человек. Но уже на поверхности шахты находится растворный узел, лаборатория контроля за составом тампонажного раствора, действует круглосуточный механизм перегрузки породы из отвала в грузовики. Проходка такого тоннеля – это бригады обслуживания мультитранспортных средств, это ремонтные цеха и площадки на производственной базе Управления механизации, это токари, фрезеровщики, наладчики, сварщики. Это наш автотранспортный участок, обеспечивающий перевозку грузов, это участок шахтных установок, 24 часа в сутки обслуживающий насосы и трансформаторные подстанции на поверхности и под землей, это бригады обеспечения кессонных работ, это коллективы маркшейдеров, механиков, гидравликов, монтажников, электриков, инженеров, программистов, наладчиков автоматики и так далее.

Почему мы вынуждены что-то доказывать «специалистам» этого Комитета и как нам реагировать на полное непонимание процесса? Почему до сих пор не утверждена калькуляция монтажа комплекса? Метрострой, закончив такую проходку, ни копейки не получил за давным-давно выполненный монтаж ТПМК! Возмутительными расценками нас пытаются «загнать под плинтус». Что же стоит за этим высокомерием и надменностью чиновников? Помните, у Григоровича: «При первом знакомстве с лицами, не принадлежащими (как он выражался) «к его обществу», он имел обыкновение *подавать* только два пальца. Раз или два ему порядочно за это досталось!»

В конце концов, тоннель и станции этого участка строятся по поручению Президента

Чтобы нам «бежмя бежать», инженерами Метростроя, и без СМУ-15 здесь, конечно, не обошлось, было принято решение одновременно и проходить тоннель, и строить. Сейчас жесткое основание отстает от проходки всего на 100 колец, верхнее строение пути через неделю подойдет к «Новокрестовской», плита вентиляционного перекрытия отстает колец на 350, но пока демонтируется щит, мы совершенно спокойно это перекрытие подтянем.

Мы-то подтянем, а вы-то, что, коллеги? Когда у нас «Дирекция» была при Метрополитене, все вопросы с финансированием работ решались вятно. В этой группе работали профессионалы будь здоров, матерые подzemки, первоклассные инженеры. Где они? Сейчас организовались всякие «спецконтроли». Иными словами, поставили «следить, чтоб не воровали». Воровать-то нечего, даже если б захотели. В эти «структуры» посадили «товарищей». Место теплое, деньги платят, значит, бедняга надо служить темпераментно. Четыре журнала проверок есть – придумавай пятый, на совещаниях нас, метростроителей, не видно: сидишь на стуле, так они, контролеры, к тебе чуть на колени не садятся. Что за «трясучка» такая? Как-то даже неприлично. В конечном итоге – приемки работ нет, денег нет. Если мы сегодня им сдадим-таки работу, деньги начнут капать месяца через два. Зарплату платить надо? Метрострой берет кредит, проценты тикают. Таким путем можно и к банкротству подвести. Так в этом, что ли, состоит задача, коллеги?

Ну а если в целом смотреть на этот участок Невско-Василеостровской линии, то проходка тоннеля поддела (на проходке двухпутного тоннеля филиал ОАО «Метрострой» Управление механизации и ООО «Метроподземстрой» были субподрядчиками ЗАО «Управление-15 Метрострой» – прим. ред.). Еще нужно станции построить. Такие габариты, да в четыре этажа – это особое строительство. А так, что ж, с праздничком, конечно, со сбойкой...

страны – к Чемпионату мира по футболу. Какие тут могут быть «причины» недофинансирования или урезания средств? Все это за пределами моего понимания...

Подводя итоги нашего разговора, я бы хотел сказать, что эта грандиозная проходка состоялась отнюдь не благодаря, а именно вопреки всем обстоятельствам: нереальным срокам, «фатальной» проблеме с вывозом грунта, нехватке финансовых средств, как следствия неконструктивной позиции представителей КРТИ (задолженность по графе «материалы» в процессе проходки достигала четырех месяцев!) и множества других факторов. Все получилось, только на «зубах» наших рабочих и инженеров. Огромное значение для общей победы имели твердость позиции руководства Метростроя, личная воля и самоотверженность Вадима Николаевича Александрова. На великом нашем желании выполнить поручение Президента – построить все-таки этот участок Невско-Василеостровской линии к Чемпионату мира. Поэтому свой труд наш коллектив посвящает Санкт-Петербургу, нашим футболистам и болельщикам.

Очень хочу горячо поблагодарить наших партнеров: коллективы ЗАО «Управление-15 Метрострой» и ООО «Метроподземстрой», твердо и мужественно, плечо к плечу с коллективом УМа отстаивших проходку от начала до конца и внесших большую лепту в общий успех. Огромное им Спасибо!

А теперь мы примем участие в дальнейшем обустройстве тоннеля: за нами монтаж системы движения подвижного состава (который мы реализуем совместно с петербургским государственным университетом), противопожарный водопровод и водонапорная канализация. Так что пожелайте нам удачи и следите за нашей работой. Будет интересно!

Метростроение

# «НОВОКРЕСТОВСКАЯ»: СТРОИМ!

Поставленную задачу – закончить ко Дню строителя весь монолит по станции – участок Максима Федорова выполнил. Сегодня «головная боль» начальника участка – отделка, монтаж инженерных систем и... футбол на Zenit-Арене.

## ЧТО СДЕЛАНО – ТО СДЕЛАНО

**Максим Федоров, начальник участка СМУ-15:**

– Как я и обещал в июньском номере газеты, весь монолит основных конструкций «Новокрестовской» в августе был закрыт. Можно было и побыстрее, но пришлось перебросить часть людей на другие работы. В двадцатых числах сентября закрываем и строительство всех внутренних монолитных конструкций – остается несколько небольших перегородок, это 150–200 м<sup>3</sup> бетона.



На поверхности идет строительство фундаментов колонн входных групп, разворачивается подготовка к армированию перекрытия павильона. В сентябре же планируем начинать и засыпку станции.

Под землей широко развернулись отделочные работы, в первую очередь на отметках 9.900, 6.400 и в тягово-понижительной подстанции (ТПП). Отделку ТПП необходимо выполнить к первому сентября, чтобы можно было монтировать тяговую сеть и вентиляцию – устанавливать понизительные трансформаторы, прокладывать воздуховоды.

Под монтаж инженерных систем в первой декаде сентября планируем из 380 станционных помещений передать 90. Залитые полы, оштукатуренные, отшпаклеванные, покрашенные стены и потолки, установленные двери. Подрядчики сразу приступят к прокладке трасс вентиляции, отопления, кондиционирования, освещения. Все они готовятся к старту: завозят бытовки, изучают проекты, заказывают материалы. Например, «Метролюм» готовится к монтажу триплексных фонарей – новой архитектурной «фишке» освещения станции. «Метролюм», кстати, монтирует и каркасы автоматических дверей, устанавливает металлокерамику подвесных потолков в пассажирских зонах и на платформах.

Отделка стен и потолков в пассажирских зонах будет выполнена металлокерамическими панелями HARDWALL различных размеров и цветовой гаммы. Стальной лист, покрытый стекловидной эмалью. Уникальное сочетание материалов обеспечивает панелям неизменность цвета, стойкость к агрессивной среде и механическим повреждениям (прим.ред.).

«На курьерских» идет укладка гранита – из 6500 м<sup>2</sup> уложено порядка 2200 м<sup>2</sup>. И готовим новый фронт работ – в сентябре будет уложено еще 1200-1400 м<sup>2</sup>. На перекрытии 9.900 укладка полов практически завершена, остались только узлы сопряжения с эскалаторами и траволаторами. На перекрытии 6.400 начали укладывать гранит на переходной площадке. На платформе гранит уложен до 23-й оси с двух сторон, работы продолжаются.

## В ЭТИ ДНИ

Остаются проблемы с вывозом грунта: когда на новом стадионе идут футбольные матчи (каждую среду и воскресенье), у нас эти дни просто выпадают: движение перекрывается, и ни одна грузовая машина на станцию не попадает. Грунт копится на площадке. Возникают и проблемы с доставкой людей. Рабочих приходится возить или от «Чкаловской», или от «Спортивной». Сколько мы ни бились с гаишниками – бесполезно. В эти дни не планируем ни подачу бетона, ни вывоз грунта. И заметь, отвалы мешают устанавливать бытовки подрядчиков.

## У МЕНЯ ЕСТЬ «СПЕЦБРИГАДА»

Еще одна большая проблема в том, что вольно или невольно мы сами себе приносим беспорядок на площадку. Бригада строит, потом ее раз – и в другое место. Сделали, спокойно разобрали леса, сложили, зачистили свою территорию – такого нет. Сегодня они ставят опалубку, завтра варят ограждение, послезавтра – вяжут арматуру и т.д. Получается, что люди каждый день меняют работу, и это действительно большая проблема. Все подчинено одному – быстрее закончить монолит. Но из-за всеобщей спешки на горячих участках творится беспорядок, который реально мешает работе. У меня теперь есть «спецбригада», уже два месяца они каждый день подбирают за другими. Бой бетона, фанеру, доски, опалубку. Помогает. Хотя работой это не назовешь. Работа – это бетон. Но бетон пришлось бы остановить, и отделку остановить, и укладку гранита и т.д. Хочешь-не хочешь, а убираться надо, это старая советская школа, когда учили не только «планировать», но и следить за собой. В свое время я не раз попадал в ситуации, когда за неаккуратное отношение к работе старики просто «рубил по ушам».

## КТО РЯДОМ С ТОБОЙ?

А что хорошо на этой стройке – так это доступность материалов и всеобщая помощь, но самое главное – реальная

поддержка тех, кто работает рядом с тобой здесь на стройплощадке. Ведь сегодня я могу выстраивать лишь общую линию проекта, все остальное раскручивают мастера, маркшейдеры, бригады: они смотрят, как вяжут арматуру, куда какая идет опалубка, как по месту выставить балку и т.д. Вся стройка держится на этих людях. Если строишь объекты постоянно, ствол, тоннель, фундамент – приходит опыт, начинаешь осознавать, что главное – это все-таки не бетон, главное все-таки люди.

## ЭСКАЛАТОРЫ И ТРАВОЛАТОРЫ СТАВИМ!

Начальник участка №1 СМУ-9 Андрей Волкотруб как всегда краток:

– Для подъема пассажиров с платформы на уровень кассового зала будет установлено 12 поэтажных эскалаторов фирмы ЭС-Сервис. В настоящее время смонтировано 6, два сдвоенных и два одинарных. К фундаментам следующей группы приступаем в первой декаде сентября. К концу сентября черновой монтаж всех эскалаторных систем будет выполнен.

На площадке монтажные работы ведет начальник смены Владимир Мартинович. Младший сын Валерия Михайловича Мартиновича, руководителя всех монтажных работ «Десятки». Больше 10 лет Владимир работал у нас монтажником, в будущем году заканчивает ПГУПС и получает диплом инженера. Он вам все и покажет.

Начальник смены СМУ-9 Владимир Мартинович:

– «Новокрестовская» – это первая станция, где мне поручено руководить монтажом «под ключ». Общее впечатление: слишком много контролируемых организаций, куча согласований, всевозможных проверок. Это никак не способствует темпам строительства.



Теперь что касается системы передвижения пассажиров по станции. Она очень продуманная и комфортная. Из вестибюля в кассовый зал вас переместят траволаторы. С каждого входа их будет четыре: два на подъем, два на спуск. Удобная штука. Производство – СМУ-9. Наши траволаторы уже установлены на строящейся станции «Проспект Славы» Фрунзенской линии. Теперь будут стоять и на «Новокрестовской».

Из кассового зала вниз на платформы пассажиров доставят малые эскалаторы. Монтаж «поэтажников» несложный. Наша бригада смонтировала столько «навороченных» эскалаторов для наклонных ходов, что проблем с этими «малышами» просто быть не может.

Но «непонятки» были на стадии приема фундаментов. Сначала планировалась установка немецких «поэтажников», они фиксируются только на верхних и нижних закладных болтах. Однако в итоге решили, что поставлять эскалаторы будут наши – фирма ЭС-сервис. А для их установки нужны дополнительные опоры. По этим опорам ждали новых проектных решений.

Почему отказались от «немцев»? Скорее всего, из-за стоимости. Но и по качеству ЭС-сервис не хуже. У «немцев» слишком много электроники, разных датчиков, которые боятся пыли, наши проще. И зачем, спрашивается, покупать втридорога, если наши не уступают?

Монтаж эскалаторов начался с устройства временной эстакады. Установку зон пришлось вести снизу вверх, это сложнее. Как правило, мы доставляем элементы эскалаторной системы на проектную отметку и связываем их сверху вниз. Но на этот раз перекрытия не позволили опустить оборудование по классической схеме. Через технологический проем зоны краном опускали прямо на пути, с путей поднимали на платформу, с платформы – перемещали к месту сборки. На такелаж

## День знаний

# ПОНЕДЕЛЬНИК НАЧИНАЕТСЯ В ПЯТНИЦУ!

А не в субботу, как в знаменитой книге братьев Стругацких. Ведь прекрасное солнечное «утро знаний» первого сентября в этом году выпало именно на пятницу.

День знаний – не просто начало учебного года или завершение беззаботных каникул, это старт новой, более осознанной жизни для каждого абитуриента. Вчерашние школьники теперь – будущие профессионалы.

Традиционно студенты Колледжа Метростроя выстроились на торжественную линейку. Дирекция Колледжа вместе с представителями Управления Метростроя проводили учеников в классы, снабдили их напутствиями и теплыми пожеланиями.

Заместитель генерального директора ОАО «Метрострой» по персоналу Валентина Петровна Забродина:

– Уважаемые студенты! От всего коллектива Метростроя сердечно поздравляю вас с началом учебного года! Метрострой – это огромные традиции и более трехсот трудовых династий. Деды, отцы и их дети работают в Метрострое всю жизнь. Я очень надеюсь, что окончив колледж, вы сможете влиться в нашу дружную метростроевскую семью.



Хочется пожелать вам успехов и удачи, чтобы вы ставили перед собой цели, трудились и верили в себя. И тогда у вас все получится. В добрый путь!

Директор Колледжа Метростроя Александр Дмитриевич Филатов:

– С праздником вас, ребята, надеюсь, у вас хорошее настроение. Каково начало, такое и продолжение. Так что пользуйтесь моментом, который вам предоставлен здесь и сейчас. Начиная учиться, беритесь за себя и делайте себя. Удачи вам!

Заместитель директора Колледжа Метростроя по теоретическому обучению Наталья Павловна Тимофеева:

– Дорогие мои преподаватели и мастера производственного обучения! Поздравляю вас с началом учебного года, желаю вам умных, добрых, старательных, прилежных учеников. Хочу, чтобы они не расстраивали вас в течение года, а только радовали. Приветствую и наших первокурсников! Надеюсь, что в нашем колледже вам будет интересно и комфортно, надеюсь, что вы приобретете здесь много друзей и благополучно получите диплом о среднем профессиональном образовании.

Поздравляю с Днем знаний и наших выпускников. Надеюсь, что дипломов с отличием в предстоящем учебном году будет очень много!

«Метростроитель» с радостью присоединяется к поздравлениям и пожеланиям. Вперед, в дорогу, во взрослую жизнь!



и черновой монтаж потратили около трех недель. Работы шли последовательно: часть бригады варила эстакаду, подвешивала монорельсы, с помощью которых зоны поднимали на платформу. Другие перемещали их с платформы к месту сборки и устанавливали в проектное положение. Затем варили новую эстакаду – для сборки следующего, уже сдвоенного эскалатора, принимали новое оборудование и приступали к монтажу. **Такелаж и черновую сборку** первых шести эскалаторов с западного входа на станцию выполняла бригада СМУ-9 Алексея Афанасьева (сын) из 8 человек: Афанасьев Валерий (отец), Колко Дмитрий – уникальный сварщик, возможно лучший в Метрострое, Дмитрий Мартинович, Василий Никитин, Кирилл Москалюк, Валерий Яговдик, Александр Касатов, Михаил Сергей. **С восточного входа** подготовка к монтажу «поэтажников» начнется только в сентябре, когда будет демонтирована транспортная лента.

Мы давно работаем все вместе в этой отличной бригаде. Но есть и новенькие ребята, поэтому рабочий план смены составляется так, чтобы опытные монтажники обучали молодых. Когда десять лет назад я пришел в «Девятку», отец тоже «приставил» меня к опытному бригадиру и прекрасному человеку Валентину Николаевичу Ашук. Ашук научил меня не только монтажному делу, но и правильному отношению к людям, к труду, к профессии метростроителя. Кстати, с сыном Валентина Николаевича, Алексеем, мы дружим с детства и вместе работаем. Дружат наши отцы, участки дачные рядом, поэтому иначе и быть не может.

Я уверен, что только дружный, проверенный годами совместной работы коллектив – такой, как НАША БРИГАДА, может «поднять» ТАКУЮ станцию!



Наша бригада

## «БЕГОВАЯ»: УСКОРЯЕМСЯ!

Отставание от графика свести к нулю пока не удалось, но работа кипит практически на всех участках и на всех отметках «Беговой». В полевом штабе СМУ-13 «Метростроитель» встретился с начальником участка Игорем Котовым.



– Сколько людей сейчас работает на площадке?

– Учитывая сжатые сроки сдачи объекта, мы увеличили коллектив на 20%. На втором участке, например, к четырёмстам рабочим добавилось ещё сто. По готовности основного конструктива на каждом участке станции должна работать полностью укомплектованная бригада. Подтягиваются подрядчики, в первую очередь отделочники: участок на отметке 9.9 (вестибюль) готов к облицовке гранитом.

– Как обстоят дела с выборкой грунта на станции?

– На нулевой отметке продолжается демонтаж лотковой части обделки и завершается разработка породы. Весь грунт по станции будет выбран в сентябре–начале октября. Готовимся к последнему этапу!



Последние кубометры грунта на нулевой отметке

«В темпе вальса» подчищаются отвалы. У нас есть промежуточная площадка для временного складирования грунта на улице Мебельная, поэтому работаем без простоев. Сейчас на этой площадке от 700 до 1000 кубометров, примерно треть объема хранения. Грунт подсыхает, и его можно будет вывезти на свалки.

– Есть завершённые этапы работ?

– Да, в начале августа произошло важное событие: мы закончили бетонирование последнего перекрытия станции «Беговая»! Сегодня помещения этого яруса обретают законченную форму. Силами подрядных организаций завершается сооружение стен и под перекрытием ниже – на 6.400. Отстраиваются пешеходные переходы 1 и 2.

– В котловане по-прежнему много воды. Как с гидроизоляцией?

– Учитывая сложные горно-геологические условия, к гидроизоляции у нас особое отношение. Гидроизоляция

обязана быть не просто качественной, она должна быть безупречной. На «Беговой» с гидроизоляцией работают лучшие профессионалы – бригады Алексея Смирнова, Вадима Бондарева и Владимира Нуждова.



Бригада Владимира Нуждова

Идем по площадке. Плита верхнего перекрытия уже покрыта гидроизоляцией. Это радует.

– Нам здорово посдействовали городские власти, – рассказывает Котов, – получили разрешение перенести ограждение стройплощадки на 13 метров в сторону ТРК Атлантик-Сити, а это, ни много ни мало, 3 гектара дополнительного пространства! Практически весь бытовой городок переместили туда. Это и позволило нам быстро заизолировать и отсыпать плиту верхнего перекрытия и подготовить территорию к благоустройству.

Практически готово к монтажу вентиляционного оборудования помещение НВУ. В НВУ Метромашем смонтирован первый затвор. Можете видеть даже нашу фирменную «кепку» – вентиляционный киоск!

Итак, перекрытия – вот они. Значит «скелет» есть, «кепка» есть, «мясо» – нарстет. Построим мы ее по-любому, «Беговую» эту.

**Бригадир монтажников  
Дмитрий Тараканов:**

«Задача бригады – демонтаж поясов крепления котлована. Сейчас будем снимать очередной расстрел. Работа ответственная, но бригада справляется!»



### КОГДА ВЕРСТАЛСЯ НОМЕР

«Метростроитель» побывал на Туристской улице и еще раз – в начале сентября, перед сдачей номера в печать. Руководитель проекта Геннадий Андреев:

– Народа стало больше, это позволило увеличить объемы работ. Например, на отметке 6.400 и этажом выше стоят все внутренние перегородки. При своевременном финансировании, надлежащем обеспечении оборудованием и материалами к ноябрю войдем в график.

Также Андреев подтвердил: в конце сентября грунта на станции не будет.

### Вопрос номера

**Максим ФЕДОРОВ**, начальник участка №1, станция «Новокрестовская»: «ПУСТЬ КАЖДЫЙ ПРОСТО ХОРОШО ВЫПОЛНЯЕТ СВОЮ РАБОТУ»

– Максим, станция «Новокрестовская» в бетоне. Скоро о «котлованах в песке» будут помнить только фотографии. А что останется в твоей памяти?

– Горячие летние дни 2016 года. Начинаем разрабатывать котлован, ушли на отметку – 3. Мокрый намывной грунт, огромные осадки, технику из топи вытягивать не успеваем. Рассчитывали брать 1200 кубов за смену, в итоге вытаскиваем тонущие экскаваторы, ставим насосы, строим гати, опускаем «пачками» бетонные плиты, скидываем в котлован бой бетона – чтобы хоть как-то вылезать из песчаной каши. Производительность 300 кубов в сутки, то есть «никакая».

Все нервничают – время не на нашей стороне, с перекрытием быстро не получается. А без этой опоры «стена в грунте» под давлением извне может «слопаться», и это очень «дополнительные» трудозатраты, новые согласования, комиссии, экспертиза... Круглые сутки бешено выбирали грунт, параллельно вели бетонную подготовку, монтировали колонны, закатывали гидроизоляцию и гнали перекрытие. В августе с 5-тонных экскаваторов перескочили на 14-ти тонные. Вместо 10 маленьких ковшей теперь копали 5-6 больших. Это, кстати, здорово помогло. Производительность подскочила. И вот, перекрытие стоит, угроза подвижки стены в грунте пролетела мимо. Как все это оценивали другие, я в общем-то не знаю. Народу на площадке много, кто о чем думает и что помнит – бог его знает. Сам же теперь помню одно: в таких ситуациях пусть каждый просто хорошо выполняет свою работу. И чем быстрее – тем лучше.

### Поздравляем!



**Заместителю главного инженера  
ОАО «Метрострой», руководителю службы  
охраны труда и промышленной безопасности  
ВАЛЕРИЮ МИХАЙЛОВИЧУ ДЕНИСОВУ – 65!**

Уважаемый Валерий Михайлович!  
Примите самые искренние и теплые поздравления  
по случаю Вашего юбилея!

Не простая миссия – быть руководителем службы охраны труда и промышленной безопасности в такой «небезопасной» организации, как Метрострой! Это по плечу только профессионалу экстра-класса. Вы прошли «огонь, воду и медные трубы» непростой науки метростроителя, от горного мастера до руководителя самой ответственной и «тревожной» службы Метростроя. Талант инженера, огромный опыт, ответственность, умение принимать единственно верное решение в сложной обстановке «подземной стройплощадки» дают Вам бесспорное право контролировать условия труда и обеспечивать производственную безопасность сотен метростроителей. Мы, Ваши сослуживцы, ценим Вас и как внимательного, надежного, душевного человека. Ваше тонкое мастерство поэта и сценариста вдохновляет весь коллектив, а Ваш спортивный образ жизни – серьезный повод для подражания. Вы – пример замечательного семьянина, отец, воспитавший четверых детей!

Уважаемый Валерий Михайлович! В день Вашего юбилея мы желаем Вам крепкого здоровья, долгих и плодотворных лет на профессиональном поприще, семейного счастья! Пусть Вас окружают преданные друзья и единомышленники, а каждый новый день приносит удачу и вдохновение! И пусть в Вашей жизни все будет благополучно и безопасно на все сто!

**Ваши преданные коллеги службы охраны труда и промышленной безопасности  
ОАО «Метрострой» и весь коллектив Метростроя**

## День Строителя



## Уважаемые коллеги!

Труд работников Метростроя востребован городом и обществом. Петербуржцы по праву гордятся своими лучшими строителями. Город благодарен вам за ваш нелегкий труд, за новые станции метрополитена, за уникальные объекты городской инфраструктуры.

В настоящее время Метрострой ведет строительство станций метрополитена сразу на четырех линиях: Фрунзенско-Приморской, Невско-Василеостровской, Лахтинско-Правобережной и Красносельско-Калининской. Завершена беспрецедентная проходка двухпутного тоннеля на продолжении Невско-Василеостровской линии под Финским заливом протяженностью почти шесть километров. На этом участке петербургские метростроители совершили самый настоящий трудовой подвиг.

Проделана огромная работа на стадионе «Санкт-Петербург Арена» – спортивном объекте мирового уровня. В кратчайшие сроки, буквально в авральном режиме Метрострой сумел не только доделать, но и переделать работу предшественников. Успешное проведение Кубка конфедераций на главном стадионе Петербурга – безоговорочное подтверждение высокого качества вашей работы. Активно развивается строительство Многофункционального Музейного Центра в поселке Роджествено – уникального культурного объекта.

Поздравляю метростроителей с профессиональным праздником, желаю всем крепкого здоровья, благополучия и новых трудовых достижений!

**Генеральный директор ОАО «Метрострой» Н.В. Александров**



# МЕТРОСТРОЙ ПРАЗДНУЕТ ДЕНЬ СТРОИТЕЛЯ

Традиционно в Санкт-Петербурге в День строителя награждают лучших представителей профессии. Как всегда, многие метростроевцы удостоились высоких наград и благодарностей. Ведь каждый проект Метростроя – это настоящий вызов природе и обстоятельствам, а любая стройка – средоточие профессионализма на всех уровнях организации. В этом году коллектив Метростроя в очередной раз доказал, что он способен на грандиозные свершения.

## ЧЕСТЬ И ХВАЛА

Почетным знаком «Строителю Санкт-Петербурга» Губернатор Георгий Полтавченко наградил сразу трех метростроителей.

Николаю Вадимовичу Александрову, генеральному директору ОАО «Метрострой», был вручен почетный знак II степени.

Почетным знаком «Строителю Санкт-Петербурга» III степени награждены главный инженер Метростроя Алексей



Юрьевич Старков и сменный механик Управления механизации Игорь Иванович Филиппов.

За высокие успехи и достижения в сфере развития транспортной инфраструктуры 21 метростроевец награжден почетной грамотой Комитета по развитию транспортной инфраструктуры Санкт-Петербурга. Большой группе метростроителей (более 30 человек) объявлена благодарность КРТИ за подписью председателя комитета С.В. Харлашкина.

Еще один исполнительный орган государственной власти Санкт-Петербурга, а именно Комитет по строительству, награждал сотрудников ОАО «Метрострой» благодарностями и почетными грамотами. За добросовестный труд и активное участие в завершении строительства стадиона в западной части Крестовского острова были поощрены 77 наших коллег.

За самоотверженный труд, значимый вклад в развитие строительного комплекса Санкт-Петербурга и в связи с профессиональным праздником «День строителя» 53 метростроевца были отмечены почетной грамотой Союза строительных объединений и организаций.

Специальным приказом по организации генеральный директор ОАО «Метрострой» Н.В. Александров удостоил почетных грамот и благодарностей за отличный труд и профессиональное мастерство 158 сотрудников.

Но не только грамотами едиными... В соответствии с Положением о награждении Почетной грамотой ОАО «Метрострой» от 31.12.2010 г. за счет средств организации по месту работы приказано выплатить денежную премию в размере трех минимальных размеров оплаты труда (МРОТ), принятой в Российской Федерации на момент награждения.



Благодарность КРТИ объявлена Наталье Ивановне ТРАВНИКОВОЙ, машинисту крана Литейно-механического завода Метростроя:

«Я работаю в ЛМЗМ уже 11 лет, а вообще в профессии 25. Бывает, люди просто терпят свою работу, буквально ради еды. Но я не жалею о своем выборе, у меня все наоборот, мне нравится моя работа.

Был период, когда я уходила из профессии в торговлю – завод закрылся. Но потом меня подруга, с которой учились вместе, позвала сюда, чему я была очень рада. И теперь меня все устраивает и нет желания что-либо менять.

И пусть завод выполняет множество различных заказов, я все равно чувствую связь с Метростроем в целом. Понимаете, кран вообще создан, чтобы людям помогать, а помогать всегда радостно. И результат моего труда виден сразу. В любом движении нашего цеха, начиная с постановки формы и заканчивая отправкой детали на обрубку, я принимаю участие.

И вот, я иду в метро, наступаю на решетку и знаю, что в ней, в этой решетке и моя доля общего труда, и радуюсь этому!».



Алексей Николаевич ГУРИН, неосвобожденный бригадир арматурщиков 5 разряда ТО-3, награжден почетной грамотой КРТИ:

«Я в Метрострое с 1983 года – это больше полжизни, а мне сейчас 58 лет. Как с армии пришел – переехал к родственникам в Ленинград из Новгородской области. И практически сразу устроился Метрострой. Мы тогда «Новочеркасскую» строили. Сначала был горнорабочим, конечно, через полгода – проходчиком уже, в 1990-х стал арматурщиком. Я вот уже не мыслю себя без труда, в крови это все. Просыпаешься и идешь на работу, ни о чем другом не думаешь.

Мне было довольно просто освоиться, я же к труду приучен с малолетства. И знаете, я заметил, что гораздо быстрее учится работе человек, пришедший сам, а не тот, кто прибыл по распределению. Очень важно желание. Некоторые ребята, начинавшие у меня в бригаде, уже сами бригадирами стали. А вообще, из двадцати пришедших людей остается надолго около восьми. И эти восемь, скорее, будут те люди, у которых есть в глазах интерес, понимание и стремление узнать что-то еще.

У меня есть три правила подземного строителя, которые пригодятся любому новичку, я сам неукоснительно следовал им 30 лет назад. Они актуальны и сегодня: всегда спрашивай совет, не ходи один и внимательно следи за коллегами».

## День Строителя

### ПРАЗДНИК ПРОФЕССИОНАЛОВ

День строителя – это не только «раздача слонов», но и полуденный залп из пушки с Нарышкина бастиона, праздничный молебен в Храме строителей, велопробег от Смольного до Петропавловской крепости, где, кстати, были замечены и наши метростроители, а также традиционный концерт в Ледовом дворце.



На кульминационном мероприятии праздника без награждений метростроевцев, конечно же, тоже не обошлось.

### «ТОРТ ДЛЯ СТРОИТЕЛЕЙ»

В фойе Ледового можно было любоваться большими репродукциями детских рисунков. Это картины победителей художественного конкурса «Мои родители – строители!», организованного ССОО, газетой «Кто строит в Петербурге» и строительным холдингом «Эталон-Лен-СпецСМУ».



Приз зрительских симпатий достался Илье Семенову шести лет от роду, сыну Сергея Семенова, главного специалиста отдела главного механика и электромеханических устройств Управления.



Вручение приза Даше Семеновой



Сергей Семенов с сыном

– Мой сынишка, конечно, хотел выиграть и победил, – рассказывает папа юного дарования – Не скажу, что он особенно увлекается рисованием. Просто иногда рисует, как и большинство детей. Но Илья обожает собирать модели из конструктора LEGO! Он был просто счастлив, когда узнал, что призом оказалась любимая игра. Я горжусь сыном и очень за него рад – ведь это его первая победа!

Специальный приз от ССОО и ЛенСпецСМУ тоже взял Метрострой, точнее – одиннадцатилетняя Дарья Семенова. Даша, дочь Ольги Семенович, секретаря Управления производственно-технологической комплектации, получила награду за свой прекрасный рисунок «Торт для строителей» прямо на сцене Ледового дворца в официальной части, перед концертом.

– Даша ходит в художественную школу уже пятый год, и у нее есть успехи, – с гордостью сообщает мама художницы. – Мы участвовали в нескольких конкурсах и получали грамоты. Я помогала, конечно, но больше советом в выборе сюжета и композиции, а дочь рисовала.

### ОБЯЗАТЕЛЬНЫЙ КОНЦЕРТ

В Ледовом первым взял слово губернатор Петербурга **Георгий Сергеевич Полтавченко**. В его поздравительной речи нашлось место и Метрострою:

«От всей души поздравляю наших строителей! Они не только самые старательные труженики, но и самые оптимистичные.

Нередко они отстают от графика, но ведь наверстывают! Пусть за десять лет, но обязательно наверстают.

Впрочем, встречаются и пессимисты. Например, Вадим Николаевич Александров – метростроитель №1 в нашем городе. Придешь к нему с проектом, а он категорически заявляет, что это сделать невозможно. Но проходит день, другой и вот Вадим Николаевич уже говорит, что можно попробовать. И ведь сделают же, в конечном итоге, и еще как сделают!

Не даром есть такая поговорка: «Каков строитель, такова и обитель». А наши строители живут и работают не зря, делают все, чтобы наш Петербург оставался самым красивым городом в мире.

Желаю многотысячной армии строителей здоровья и процветания.

Спасибо за вашу творческую работу!».



Вслед за главой Санкт-Петербурга речь держали другие представители правительства и члены стройорганизаций. Много было сказано про неразрывную связь поколений и традиций, про бюджет и новые технологии, про величие Петербурга и новые архитектурные памятники, про будущие свершения и ответственность... Прозвучал гимн Великому городу и гимн Строителей. На традиционном концерте выступали всем известные артисты эстрады: Лев Лещенко, Лариса Долина, Максим Леонидов, ВИА «Самоцветы», Игорь Корнелюк, балет ТОДЕС и другие. Не «Голубой огонек», конечно, но что-то очень похожее – те же любимые традиционные хиты. В общем, торжество состоялось!

С праздником, дорогие друзья! И УРА Метрострою!



**Юрий Алексеевич КОРЧИНСКИЙ**, проходчик Управления-15, награжден почетной грамотой КРТИ:

«Можно сказать, я в Метрострое всю жизнь – после училища в 1984 году пришел. Наградил Комитет меня уже во второй раз. Я думаю, это просто за выслугу лет. А так-то, один что сделаешь? Это бригада работает, на самом деле, а не каждый рабочий в отдельности.

А бригада – это уже семья. Бывает, коллектив месяцами присматривается к новому человеку. Сейчас, конечно, люди чаще меняются, но тем не менее. Один может приработаться, а другой никогда, хоть сколько ему времени дать. И видно это отношение к работе сразу, в шахте ведь ничего не скроешь.

Молодым я всегда говорю, что надо учиться, активно осваивать технику, технологию, новые приемы работ, все же стремительно меняется! Но бояться не надо. Не боги горшки обжигают».

### Поздравляет коллектив завода «ЖБКиД» с 65-летием со дня основания!

Образовавшись 1 сентября 1952 года как Комбинат отделочных материалов Ленметростроя, завод принял на себя ответственную задачу по изготовлению железобетонной обделки тоннелей первой линии ленинградского метро. В то время это был единственный завод в городе, на котором производились железобетонные элементы тоннельной обделки, а также станционные конструкции и товарный бетон. В советские годы завод поставлял материалы для всех скоростных проходок и успешно справлялся с растущим объемом работ. Сегодня предприятие выполняет поставку бетона и железобетонных конструкций для строительства четырех линий метро, являясь крепким и надежным звеном нашей метростроевской цепи. История ЗАО «ЖБКиД» – это история достижений и самоотверженного труда на благо родного города.

В день 65-летия мы желаем коллективу завода процветания, стабильного финансового положения, успешного достижения поставленных целей.

С днем рождения, «ЖБКиД»!



# ПРИРОЖДЕННЫЙ ИНЖЕНЕР



Ушел из жизни **ВЛАДИМИР ВСЕВОЛОДОВИЧ ГОРЫШИН**,  
начальник Управления строительства Ленинградского метрополитена «Ленметрострой» в 1988–1990 гг.

вали перекидывать, и бетон «схватывался». Так вот, чтобы этого не случилось, Горышин сам брался за лопату и шуровал бетон. За эту простоту и твердость характера рабочие его уважали и ценили. Он вообще никогда не отрывался от коллектива, был душой компании, в какой бы должности ни работал.

По сути своей он – очень талантливый инженер. На его счету – десятки изобретений и рацпредложений. Я вспоминаю один характерный эпизод. Конец 1970-х. Тоннельный отряд №3 должен был помочь строить в Ереване участок тоннеля с выходом на поверхность. И вдруг выяснилось, что из-за просадок на финишном отрезке кольца тоннеля «ушли». Переборка колец исключена, до ввода линии в эксплуатацию – считанные дни! «Вписать» обделку в трассу, не изменив ее проектных значений, невозможно. Получается, что для этого отрезка нужен расчет новой трассы!

К решению проблемы подключились лучшие специалисты-метростроители, ну а решил ее единолично Владимир Всеволодович Горышин, который в то время уже был главным инженером Ленметростроя. Он заперся у себя в кабинете на площади Островского, потребовал никого к себе не пускать и через сутки или двое вынес из кабинета чертеж со всеми расчетами. Он в точности просчитал новую трассу. И это притом, что Владимир Всеволодович не был маркшейдером!

«...активный рационализатор. Смена, которой руководил г. Горышин, была всегда в числе передовых. Как начальник участка, работал на самых ответственных участках» – это короткий фрагмент из характеристики Владимира Всеволодовича, которую подписал тогдашний начальник ТО-3 **Дмитрий Ильич Сепитый**.

А потому теперь – слово его сыну, начальнику СМУ-13 **Сергею Дмитриевичу Сепитому**, который много лет работал под началом Горышина.

– Это очень яркий человек. Я могу вспомнить немало интересных эпизодов, связанных с Владимиром Всеволодовичем. Обсуждали участок Правобережной линии от «Садовой» до «Крестовского острова» и дальше до «Старой Деревни» с главным инженером проекта Леонидом Александровичем Мееровичем. Перегонные тоннели пересекали несколько водных преград, а по СНИПУ в таких случаях нужно обязательно ставить на береговых участках затворы, сооружать водоотливы и накопительные емкости. Их в том случае получалось очень много. Разговор шел серьезный, даже чересчур. И вдруг Владимир Всеволодович, наклонившись над столом, громовым голосом спрашивает:

– Зачем столько затворов?  
– Так положено, – говорит Меерович.  
– А санузлов зачем такое количество?  
Меерович немного замешкался, а Горышин как выпалит:  
– С кем воевать-то будем? С Израилем, что ли?

Все захохотали. От напряжения не осталось и следа. А сделать все сделали в соответствии с техническими требованиями. Но вот это умение внести живинку в разговор всегда отличало Владимира Всеволодовича.

А в иных случаях он и молчанием умел «построить» так, как никакими словами не призовешь к порядку. Вот интересный случай. Я работал мастером на станции «Обухово», мы занимались группой камер съезда. Смотрим – показались белые каски, идут человек восемь. Среди них Горышин. Работаем как положено, но словно специально перед неожиданным визитом кто-то снес ограждение зумпфа. И не кто иной как Горышин проваливается в этот зумпф – по пояс. Все безмолвствуют, в ужасе смотрят на Владимира Всеволодовича. Главный инженер СМУ-13 Федор Васильевич Вахнов стоит «бледнее разбитым лицом», его коло-

тит как в лихорадке. Кажется, что проходит вечность, а на самом-то деле – мгновения. Горышин вылезает, садится на край зумпфа, поднимает ноги, из сапог сливается грязная вода. Встает и ни слова не говоря идет дальше. Все. Если бы он накричал или просто сделал замечание, эффект был бы смазанным, а тут все все поняли без слов. Порядок был наведен мгновенно.

В Метрострое той эпохи был прекрасный тандем – начальник «Ленметростроя» Федоров и главный инженер Горышин. Но Георгий Александрович Федоров рано ушел из жизни. После его ухода возглавил Ленметрострой Владимир Всеволодович Горышин.

– Я в то время заканчивал свою работу по партийной линии, а мог бы идти и дальше в этом направлении, – рассказывает заместитель Генерального директора ОАО «Метрострой» **Владимир Евгеньевич Харенков**, – Но Владимир Всеволодович предложил мне должность заместителя начальника Ленметростроя по промышленным предприятиям

и снабжению. Мы работали сообща, решая далеко непростые вопросы. Человек честный, принципиальный, технически грамотный, он всегда добивался, чтобы решения по строительству метро воплощались в жизнь. Горышин – очень талантливый инженер, он внес значительный вклад в организацию работы, в продвижение новых технологий. Я не скажу точно, сколько на его счету запатентованных изобретений, но одно несомненно – он был большим рационализатором.

Об этом свидетельствуют патенты на изобретения. Работа на пересадочном узле «Площадь Мира» – «Садовая» позволила создать «Способ возведения пересадочного узла метрополитена на строящейся и действующей линиях без перерыва движения». Это изобретение используется при развитии и реконструкции сетей метрополитенов. Целью новшества было «обеспечение возможности сокращения высоты поперечного сечения станционной выработки и улучшение статической работы пересадочного узла».

– Это талантливый инженер, которому по силам была любая задача, даже та, с которой не могли справиться целые отделы, – вспоминает заместитель Генерального директора по персоналу и управлению имуществом **Валентина Павловна Забродина**. – Горышин – человек слова, человек обязательный, для которого важно дело, а не мелочная опека. Он был, что называется, своим и для рабочих, и для руководства, которое стояло над ним. Когда из Главка приходили к праздникам официальные поздравления, напечатанные на машинке, всегда снизу была приписка от начальников: «Жму вашу руку». Все, кому приходилось с ним общаться, знают, что на вид он был строгим. Но – до первой улыбки. У него глаза улыбались.

Готовя материал о Владимире Всеволодовиче в июньский номер, мы хотели, конечно же, встретиться с ним, но состояние его здоровья уже не позволило это сделать. Безмерно жаль. Владимир Всеволодович по телефону тогда поблагодарил своих коллег за то, что не забывают. Ну а разве может быть иначе?

Вечная Вам память и пухом земля, дорогой Владимир Всеволодович!

## ИЗ ХАРАКТЕРИСТИКИ 1975 ГОДА:

**«За пятилетку товарищ Горышин В.В. внес 6 рационализаторских предложений, внедрение которых в производство дало экономию 22 тысячи рублей, улучшило условия работ и ускорило сдачу станции «Академическая» в эксплуатацию (!) на 15 дней, сдачу наклонного хода ст. «Академическая» на 20 дней.**

**С 1975 по 1980 год Владимир Всеволодович трижды награждался государством «за скоростную проходку», а 6 ноября 1981 года «за технологию проходки и высокую производительность машин и механизмов» ему была вручена Государственная премия СССР».**

## Внимание, подписка!



## ОБЪЯВЛЯЕТСЯ ПОДПИСКА

на газету «Метростроитель» на 2018 год.

Подписная кампания продлится с 3 октября по 20 ноября 2017 года.

Подписной индекс издания – 16925.

Цена годовой подписки для физических на 2018 год – **100 рублей за один комплект** – 12 номеров газеты со спецвыпусками. Цена годовой подписки для предприятий и организаций – **600 рублей**. Для пенсионеров Метростроя годовая подписка остается бесплатной – за счет предприятий и организаций, в которых трудились ветераны до выхода на заслуженный отдых.

Подписка производится через редакцию газеты по адресу: *Загородный пр., д. 52, 417 каб., редакция (четвертый этаж), списки подписчиков с указанием организации также можно отправить на электронную почту редакции: metrostroytel@mail.ru. Все справки – по телефону: 635-77-28. Расчет для физических лиц (индивидуальных подписчиков) – наличный, в бухгалтерию ОАО «Метрострой» через редакцию газеты. Расчет для предприятий и организаций – безналичный, через бухгалтерию ОАО «Метрострой». Необходимо предоставить гарантийное письмо с указанием банковских реквизитов.*

Доставка издания будет осуществляться: для пенсионеров и индивидуальных подписчиков – через отделения связи по месту жительства, для предприятий и организаций: при выписке до 10 комплектов – через индивидуальные ячейки канцелярии ОАО «Метрострой», при выписке более 10 комплектов – через почтовые отделения по месту нахождения головных офисов предприятий и организаций.

# ФЛАГ СМУ-15 УЖЕ НА ЭЛЬБРУСЕ

ДВА ПАРНЯ ИЗ «ПЯТНАШКИ» ХОДЯТ ИНТЕРЕСНЫЕ МАРШРУТЫ. В ЭТОМ ГОДУ ОНИ «ДОСТАВИЛИ» ФЛАГ СВОЕЙ ФИРМЫ НА ГЛАВНУЮ (ЗАПАДНУЮ) ВЕРШИНУ ЭЛЬБРУСА



Дмитрий Мухин и Александр Недорезов – метростроители СМУ-15. Саша работает на стадионе, Дмитрий – на «Новокрестовской», бригадир проходчиков. В основном рассказывал все Дима, а Саня – больше отмалчивался. Может и правильно? Слово – оно, как известно, серебро, а молчание – золото.

Ребята из Сибири, в Метрострое совсем недавно – с апреля 2017 года. Присматриваются пока к нашим «туманам». А до этого была совсем другая история. Парни вместе работали на самой большой угольной шахте России – «Распадская» в Кемеровской области.

Дмитрий пришел в шахту в 22 года, на преддипломную практику (закончил горный факультет сибирского индустриального Университета в городе Новокузнецке, кафедра разработки пластовых месторождений полезных ископаемых). Начинать с горнорабочего, потом – проходчиком на разных участках, в том числе конвейерного и дизельного транспорта. Последнее время работал заместителем начальника участка профилактики и дегазации.

#### Дмитрий Мухин:

– Бригада небольшая, 8 человек, занимаемся сейчас устройством тоннеля. Принимаем путевой бетон, заливаем жесткое основание.

На угольной шахте все, конечно, посерьезней. Пылегазовый режим, каждая смена никогда не бывает похожа на предыдущую. Совсем другое оборудование, совсем другая технология: там анкерная полимерная крепь, здесь – туббинги. Тут метро на века строится, а шахта – чтобы уголь взять, там все выработки предполагают возможность обрушения. Комбайн подрезает и вынимает угольный столб, очистной забой (лава) идет и штреки (штрек – горная выработка, оконтуривающая выемочный угольный столб – прим. ред.) за ним гасятся (обрушаются). На моей шахте угольный столб был около трех километров в длину и 300 метров в ширину. Неустойчивая кровля, выбросы газа, постоянная смена шага крепи – это все мы, «углерубы».

#### – Почему пришлось уехать?

– Все очень просто – предприятие выкупил Евраз-холдинг. У него сталеплавильный профиль, уголь нужен, чтобы плавить металл. Плавить и гнать на экспорт. Но наш металл за рубежом не очень-то и ценится. Работы не стало, сокраще-

ния я не стал дожидаться, забрал жену и «встал на крыло». Сейчас друзья пишут, мол, шахта возрождается, проходчики снова получают по восемьдесят тысяч, нормальные для маленького городка деньги. Но мы пока еще бьемся, держим «характер», как-то неудобно сразу сдаваться.

#### – Хотел спросить, с тобой в шахте случался какой-нибудь «экстрим»? Обвал, пожар, взрыв?

– Бог милуял. Но однажды у нас случился потоп. Главный водосборник не справился с весенним паводком, все насосы утонули. Угольная шахта вскрыта уклонами, вода пошла вниз, за неделю затопило 300 километров горных выработок. Чтобы спасти два комбайна, мы пытались отгородить затопленное крыло шахты водоупорными перемычками, но их прорвало. В забой понесло бревна, лафет, крепежные материалы, рудостойку, железо, все подряд. Нам повезло: весь «хлам» уперся в комбайны, и никого не задавило. Людей смыло водой, слава богу, все выбрались, правда, кто-то сапоги потерял...

Шахтерское дело – это просто азартная штука, люди пришли взять свои метры, то есть – за деньгами. Но братство

«углерубов» никто не отменял, звено в забое – единый, много-рукий организм. Вот только на поверхности шахтеры ходят, в основном, «за бутылкой». Человек делает то, что ему проще и легче. Когда пробуешь собрать этих же людей, чтобы пройти с ними несколько сот километров в сложных горах, они не понимают, зачем это нужно: «Нафига? Лучше в Турцию ...».

#### – Действительно, Эльбрус – не самая увеселительная прогулка и далеко не самая простая вершина...

– Да, достаточно высокая, чтобы почувствовать высоту. От базового лагеря на 4100 до вершины (5642) и обратно в лагерь – двадцать часов ходу. Кругом снег, лед и все, как в замедленном кино.

У себя дома, в Сибири, мы ходим технически сложные маршруты в горах Тувы, Хакасии, Горного Алтая, Монголии. В Бурятии, в Саянах, на границе с Монголией, есть, например, такой пик Эдельштейна. Сложная, красивая гора. Как-то зимой сорок пять дней шли «по прямой» на лыжах в горах Тувы. Холодно, голодно, до ближайшей деревни 360 километров, но тоже – красиво. Трижды бывал на плато Путорана. Дикий, затерянный мир. А «высшая точка Европы», Эльбрус – вершина технически не сложная, это просто старая мечта.

На последней «канатке» заехали в базовый лагерь, поставили палатку, в первую же ночь ее разорвало ветром, погнуло дуги и вырвало вход в тамбур. Подъем на западную вершину занял 12 часов, спустились за восемь. Все с наскока, никакой акклиматизации. Это была большая тактическая ошибка. Утром встали, поднялись на 4100, забросили туда кое-что из вещей, немного еды, голова побаливает, как с легкого похмелья. Спустились к палатке, переночевали. В следующий день перенесли палатку на 4100 и спать. Но заснуть не смогли. В половину второго ночи «по холоду» вышли на вершину. Перед нами седловина и лысье лбы Эльбруса: со скал Пастухова по косой полке, потом по кулуару – на седловину, и вот он, вершинный взлет. Кажется, все близко и просто, но не тут-то было. Я так устал, что на спуске просто падал в сугробы и тут же засыпал, просыпался и не мог понять, сколько часов проспал.

Саша очень плохо себя чувствовал и не смог подняться выше пяти тысяч. Погода испортилась. Спасатели потом сказали, что в этот день из 214 человек на вершину зашли пятеро – три американца, русский гид, ну и я за ними «пристроился». На вершине просил американца сфотографировать меня с флагом Метростроя. Американец ничего не понимал, русский гид, мелкий худощавый старикан, кричал – «смотрите – облака, сейчас видимость совсем пропадет, надо быстрее спускаться!», но американец тыкал в мой флаг: «Who is it?!». Гид, наконец, меня перевел: «Это флаг моей фирмы! Я строю метро...». Тогда американец подарил мне футболку с эмблемой своего клуба. Ответить было нечем, футболку с эмблемой Метростроя у меня не было, я просто сказал «Thank you!» и запихал американскую шмотку в рюкзак. Они пошли вниз, а я еще задержался – сделать несколько кадров. Погода и правда испортилась. В следующем году надо с женой где-нибудь на солнышке погреться. В Турции, например (Дима смеется). Или может на великах по Абхазии прошвырнуться? Или все-таки через Монголию к Байкалу? Как думаете?



## Поздравляем!

## ЮБИЛЕИ ВЕТЕРАНОВ МЕТРОСТРОЯ

### СЕНТЯБРЬ

|    |   |
|----|---|
| 1  | Павлов Вячеслав Степанович (СМУ-15) – 75 лет  |
| 9  | Фаттахов Ахметсафа Менгелиевич (СМУ-13) – 100 лет<br>Соколовская Алла Самуиловна (АТП) – 80 лет |
| 10 | Лобанова Татьяна Дмитриевна (УМ) – 65 лет   |
| 12 | Купоров Владимир Николаевич (УМ) – 80 лет   |
| 15 | Жукова Татьяна Николаевна (ВЦ) – 70 лет<br>Иванов Николай Васильевич (СМУ-17) – 85 лет          |
| 21 | Зирко Татьяна Григорьевна (СМУ-19) – 80 лет   |

|    |   |
|----|---|
| 22 | Семенова Галина Александровна (УМ) – 60 лет   |
| 24 | Владимиров Сергей Борисович (СМУ-13) – 55 лет |
| 25 | Тучков Александр Викторович (СМУ-15) – 60 лет |
| 28 | Панга Нина Борисовна (УМ) – 60 лет            |

### ОКТАБРЬ

|   |   |
|---|---|
| 5 | Кузнецов Владимир Григорьевич (АТП) – 75 лет  |
| 7 | Дружинин Сергей Иванович (Метроподземстрой) – 60 лет<br>Иванцов Владимир Владимирович (СМУ-17) – 60 лет |

|    |   |
|----|---|
| 10 | Митрофанов Валентин Иванович (СМУ-15) – 75 лет  |
| 12 | Баранова Вера Афанасьевна (СМУ-19) – 80 лет     |
| 14 | Герасимов Валерий Павлович (СМУ-13) – 75 лет    |
| 22 | Бабаяров Василий Джуракулович (СМУ-15) – 55 лет |
| 23 | Бевов Владимир Иванович (СМУ-9) – 65 лет        |
| 27 | Ратанова Ольга Ивановна (УПТК) – 60 лет         |

Спорт

# СПОРТ ПОКОЛЕНИЙ-2017: ЗОЛОТО НАШЕ!

«От массовости – к мастерству!» – девиз престижных международных игр «Спорт Поколений», проводимых при поддержке Дорожной территориальной организации российского профсоюза железнодорожников на Октябрьской ЖД вот уже десять лет. В этом, юбилейном году сборная ОАО «Метрострой» завоевала первое место (!!!) среди восьми команд-претендентов на победу в отборочном, региональном этапе игр. Победители регионального этапа отправляются на финальные состязания – в Екатеринбург. За семилетнюю историю участия Метростроя в играх «Спорт Поколений» это наша первая победа!



Победители!

Команды состояли из двадцати спортсменов в трех возрастных группах: 18-30 лет, 31-45 и 45+. Соперниками метростроевцев были представители шести регионов Октябрьской железной дороги и Северо-Западного филиала «ФПК».

Вообще, со взрослыми и юными болельщиками соревнования посетили более 400 человек.

Профсоюзные игры Спорт Поколений-2017 – юбилейные, проводятся уже десятый раз и традиционно ставят перед собой задачу не только пропагандировать спорт и развлекать, но и сплачивать коллективы.

Соревнования, а их великое множество, были поделены на 3 этапа: 1 – ГТО (отжимания-подтягивания, бег, прыжки, метание снаряда, стрельба), 2 – спортивное командное многоборье (силовое многоборье, командная скакалка, мини-ориентирование, стрит-болл), 3 – комбинированная эстафета.

Сдавали нормы ГТО не индивидуально, а коллективно. Кто-то бегал, кто-то прыгал в длину, кто-то стрелял из пневматики. Метрострой оказался вторым по готовности к труду и обороне, но добрать очки удалось в последующих этапах.

В силовом многоборье проявился истинный командный дух метростроевцев. Во время перетягивания каната наши спортсмены сумели буквально опрокинуть оппонентов, не без помощи болельщиков, конечно же. Еще играли в городки, петанк и корнхол. В городках показал класс бригадир арматурщиков из ТО-3 Евгений Федоров:

– Я вообще по вечерам учусь в Лесгафта на футбольного тренера, а городки – это просто увлечение. Иногда тренируюсь на меткость в свое удовольствие. Но вот так, чтобы с соперником на пару, это, конечно добавляет азарта.

Небольшая справка: петанк – это прованская национальная игра в шары, а корнхол – латиноамериканская игра, в которой нужно специальными подушечками попасть в отверстие на наклонной доске. В двух этих видах спорта требуется особая концентрация. И тут отличился дуэт из

главы профсоюза Метростроя Виктора Зорьки и инженера отдела снабжения СМУ-9 Алексея Мосина.

Дальше были коллективные задания, которые, может, и казались несерьезными, но отнюдь не были самыми легкими. Всего минута на инструктаж и 10 на выполнение. Например, 8 человек выстраиваются в шеренгу, их связывают между собой: правая нога к левой ноге соседа. Задание – перешагнуть через две незакрепленные планки, а потом обратно. Оказывается, это не так просто – оранжевые футболки с трудом уложились в лимит времени.

А вот вытащить два футбольных мяча из сетчатого куба ввосемьмером с помощью палок удалось с первого раза. Прокачать по горке тележное колесо с помощью веревок четвером тоже вышло довольно легко.

– Самое изнуряющее задание, на мой взгляд, была скакалка, – рассказывает Игорь Щеев, инженер по качеству и охране окружающей среды Управления, – мы за 10 минут прыгнули 72 раза. А самое необычное – прохождение эстафеты с помощью технических средств. Больше всего понравилось мини-ориентирование: вам дают маршрутный лист, с которым нужно пройти по лабиринту и отметить электронным ключом. Интересно, но слишком легко. Вот в прошлом году мы заняли 3 место, но тогда я устал больше, чем сейчас, одержав победу. Наверное, дело в том, что состав нашей команды подобран правильно, спортивные «роли» распределены грамотно, хоть конкурсные задания и обновляются каждый год. Например, Маша Хохлова в этот раз скакала на механическом коне. И если у соперников «скачки» вызвали затруднения, то наш жокей справился легко.

Мария, инженер 3 категории отдела ПО ЛМГТ. Участвовала в играх Спорт Поколений впервые:

– Я неплохо отжималась на первом этапе – 32 раза, потом смотрю, а норма-то всего 15. Активно тренируюсь в фитнес-клубе и еще бегаю, думаю, и в финале я легко сдам нормы ГТО. А еще я раньше занималась конным спортом, и поэтому меня поставили в эстафете на механическую лошадь (смеется). Есть разные типы движения наездника – для хода рысью или галопом. Этот «конь», например, шел рысью.

Меня очень порадовала слаженность команды. Ведь поехала на соревнования практически никого не зная. Перед стартом мы немного пообщались и сразу нашли общий язык. Если игроки нашей команды старались «слушать и слышать» друг друга и помогать, то соперники нередко ссорились, кричали и даже матерились. Думаю, мы победили благодаря нашему единству!

После чествования победителей и вручения кубков игры Спорт Поколений продолжатся уже в Екатеринбурге. В сентябре в столице Урала соберутся победители региональных этапов соревнований со всей страны, а также представители Казахстана, Киргизии, Белоруссии, Грузии и Латвии. Вот где развернется настоящая битва!

– В финале численность команды должна быть 12 человек, но все равно поедут все 20 спортсменов. Нужны запасные участники. Ведь в прошлом году, в Сочи, было много травм – как у нас, так и у соперников, – рассказывает капитан сборной команды Метростроя Вера Гурьянова, секретарь-референт генерального директора ОАО «Метрострой», – а на соревнованиях в Екатеринбурге задания будут гораздо сложнее, чем на отборочном этапе.

Утром каждый спортсмен должен сдать все нормы ГТО (а не по одному человеку на позицию). Днем проходят командные соревнования. Следующий день – эстафета.

Некоторые задания могут казаться шуточными, даже дурацкими, но большинство будет откровенно тяжелыми, такие как, например, «скалодром». Будет очень много силовых конкурсов. Я считаю, сборная в хорошей форме – мы же круглый год участвуем в нашей, метростроевской Спартакиаде! Знаешь, как звучит наша командная кричалка? **«Метрострой всегда един – Метрострой непобедим!».**

Что ж, пожелаем удачи нашим спортсменам в финале 21 сентября!



Буланная масть

## ЕЩЕ ОДНА МЕДАЛЬ!

По итогам Девятой Международной спартакиады работников метрополитенов Метрострой получил бронзу.



И снова наши спортивные коллеги отличились на «чужих» соревнованиях. В этот раз Метростроители приняли участие в Спартакиаде работников метрополитенов. Участие команды из Белоруссии придало спартакиаде статус «международной». Кроме белорусской команды соперниками Метростроя стали сборные Москвы, Самары, Нижнего Новгорода, Екатеринбурга, Новосибирска и, собственно, Петербургского метрополитена.

Соревнования проходили с 25 по 27 августа 2017 года на территории детского

оздоровительного лагеря «Голубая стрела» петербургского метрополитена в поселке Рошино. Состязались спортсмены в пяти дисциплинах: мини-футбол, волейбол, настольный теннис, шахматы и шашки. Метрострой боролся самоотверженно и уступил лишь беспорным фаворитам Спартакиады – Мосметро (I место) и «нашим» – Петербургскому метрополитену (II место).

Эта бронза, завоеванная Метростроем в нелегкой борьбе, – большая победа, ведь надо понимать, что мы участвуем в Спартакиаде Метрополитенов лишь второй раз.

### Объявление

## СЕМЕЙНЫЕ ИГРЫ В ГОРОДКИ

17 сентября на стадионе ОАО «Метрострой» пройдут соревнования по городошному спорту среди сотрудников ОАО «Метрострой» и членов их семей.

Командные соревнования проводятся в одной группе. Состав семейной команды – 2 участника, родитель и ребенок. Допускается участие дедушек и бабушек. Возраст детей – от 6 до 15 лет.

Личные соревнования проводятся в шести группах: мужчин, женщин, девочек и мальчиков младшего и старшего возраста (6-11 и 12-15 лет). В личных соревнованиях количество участников от каждой семьи не ограничивается. Соревнования проводятся по упрощенным правилам, а победителей обязательно ждут призы.

**НАЧАЛО СОРЕВНОВАНИЙ В 11.00.**

Подтверждение участия семейных команд следует направлять старшему тренеру спортивного клуба ОАО «Метрострой» **Андрею Сипюгину** до 15.09.2016. тел. +7 921 448 96 92, эл. почта: and.960@yandex.ru



## ЧЕМПИОНКА В НАШИХ РЯДАХ

Инструктор физкультуры спортклуба Метрострой Александра Соловьянова завоевала золотую медаль на прошедшем в августе VII Чемпионате мира по городкам в Германии в составе сборной команды России. А в личном зачете спортсменка завоевала серебро.

В этом же месяце Александра оказалась сильнейшей в личных соревнованиях по классическим городкам и в парных соревнованиях по еврогородкам на международном турнире «Открытый Кубок Москвы по городошному спорту».

**Поздравляем нашу чемпионку! Желаем ей победы в Кубке России, который пройдет в Евпатории в сентябре!**

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



Редактор: Андрей Бергнер  
Корреспондент: Петр Орлов  
Фото: Виктор Чумаков  
Верстка и дизайн: Елена Тальянова  
Номер подписан в печать 14.09.2017 г. 11.00 ч.  
Газета отпечатана в типографии «Кириллица», Санкт-Петербург, Синопская наб., д. 64, литера А.

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