

СЕГОДНЯ В НОМЕРЕ:

Юбилейное интервью
С СЕРГЕЕМ
АЛПАТОВЫМ

СТР. 3

БОЛЬШОЙ МОНТАЖ
В ЦЕХУ
МЕТРОБЕТОНА

СТР. 4

НОВАЯ
«ТЕРРИТОРИЯ СПОРТА»
ОАО «МЕТРОСТРОЙ»

СТР. 5

ОСЕННИЕ
ПЕРВЕНСТВА
МЕТРОСТРОЯ

СТР. 8



СТАНЦИЯ «БУХАРЕСТСКАЯ»: ПОСЛЕДНИЙ АККОРД

На «Бухарестской» установлены зоны «Е», начинается подготовка к обкатке эскалаторов. Монтажники ЗАО СМУ-9 «Метрострой» поставили зоны без применения подъемного крана. Как это делалось, рассказывает генеральный директор ЗАО СМУ-9 «Метрострой» Алексей Валентинович Уханов:

– Приводы эскалаторов ждали долго. Здание над машинным помещением не строилось. Лето, увы, стояло дождливое, месяц за месяцем вода поливала открытые «всем ветрам» фрагменты эскалаторов... В зоне, сопряженной с вестибюлем, инвестор не мог выполнять отделочные работы: кровли-то нет. Стройка встала.



Электрослесарь
ЗАО СМУ-9 «Метрострой»
Владимир Александрович Швырев



Электросварщик
ЗАО СМУ-9 «Метрострой»
Юрий Федорович Железнов



«ЭСКАЛАТОРЫ? СДЕЛАЛИ!»

Слева направо: Дмитрий Александрович Иванов, бригадир электрослесарей; Андрей Евгеньевич Макиенко, электрослесарь; Игорь Владимирович Игнатьев, электросварщик; Алексей Александрович Золотарев, электрослесарь; Эдуард Петрович Чернышов, электрослесарь; Алексей Валентинович Аишук, электрослесарь; Денис Анатольевич Ильдирек, электрослесарь.



Бригадир электрослесарей
ЗАО СМУ-9 «Метрострой»
Валентин Николаевич Аишук



Электрослесарь
ЗАО СМУ-9 «Метрострой»
Эдуард Петрович Чернышов



В сентябре терпению пришел конец. Инициативная группа, куда вошли представители инвестора ООО «Адамант-Строй», заказчика, Управления ОАО «Метрострой», ЗАО СМУ-9 «Метрострой» принимает решение не «кормиться» больше обещаниями руководства эскалаторного завода «ЭЛЭС» и бетонировать перекрытие. Конечно, установить зоны с помощью крана грузоподъемностью 500 тонн было бы куда проще, но сколько можно ждать и срывать строи-

тельство комплекса? 15 сентября последнее, «купеческое», слово завод не сдержал. А на дворе-то осень!

Приводы эскалаторов появились на станции только 24 сентября. К этому моменту перекрытие машинного помещения было подкреплено по проекту инженеров СМУ-9. В процессе монтажа подкрепления пришлось разобрать инженерные системы в прилегающих помещениях: вентиляцию, пожарную сигнализацию, кондукторы для кабельных прокладок и многое другое. Фактически, недопоставка основных узлов системы подтолкнула инженеров СМУ-9 к разработке принципиально новой технологии монтажа эскалаторного комплекса: под установленный «хвост» эскалатора на этот раз подгонялась его «голова», а не наоборот. В дальнейшем все

погрешности монтажа нижней части эскалатора будут устраняться «по голове» – по монтажу верхней зоны. Той самой зоны «Е», которую ждали.

В монтаже системы подкрепления перекрытия и установке зон принимал участие практически весь производственный участок №1 ЗАО СМУ-9 «Метрострой» под руководством Валерия Михайловича Мартиновича. Вместе с такелажной компанией инженеры из отдела подготовки производства СМУ-9 отработали поминутно весь цикл доставки и монтажа зон «Е» – от снятия с трапа до установки на фундаменты.

Продолжение читайте на стр. 2

Подписка

ГАЗЕТА «МЕТРОСТРОИТЕЛЬ» ОАО «МЕТРОСТРОЙ»
ПРОДОЛЖАЕТСЯ ПОДПИСКА НА 2013 ГОД!

Установлена новая цена на годовой комплект газеты «Метростроитель»:

Для физических лиц – 80 рублей, для юридических лиц – 500 рублей

ВНИМАНИЕ! Подписная компания продлится до 20 ноября 2012 года.

Для пенсионеров Метростроя годовая подписка остается бесплатной – за счет предприятий и организаций, в которых они трудились до выхода на заслуженный отдых.

Подписка производится через редакцию газеты по адресу: Загородный проспект, 52а, редакция (первый этаж). 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». В редакцию 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.

Метростроение

СТАНЦИЯ «БУХАРЕСТСКАЯ»: ПОСЛЕДНИЙ АККОРД

**МОНТАЖ ПОДКРЕПЛЕНИЯ:
«ЧТОБЫ НЕ ШЕЛОХНУЛОСЬ!»**

– 35-тонные нагрузки – серьезное испытание даже для перекрытия толщиной 160 мм, поэтому в надежности его крепления не должно было оставаться никаких сомнений. Проектный институт отказался от участия в проектировании системы подкрепления перекрытия, скажем прямо, «открестился» от нее, разрешив нам самим разработать, просчитать и установить.

Мы взяли все на себя, выбрали профессиональную компанию-проектировщика – ООО «Строй Капитал», совместно разработали систему подкрепления. Чтобы исключить любые сомнения, дополнительно ввели в расчеты высокий коэффициент запаса прочности, смонтировали и установили. Обжали, чтобы не шелохнулось. Устанавливать систему подкрепления пришлось точно «по месту»: машинное помещение имеет кабельный коллектор и прифундаментную зону – это сплошные разновысотные отметки. При установке надо было учитывать также и развитую опору самого перекрытия, и монолитные железобетонные балки под конструкцией. Одним словом, операция не из простых.



Инвестор строительства станции, ООО «Адамант-Строй», свою работу, как и обещал, выполнил безупречно: обеспечил заезд тралов, при подготовке трассы для транспортировки зон убрал с фасада стекло, безропотно снял с линии такелаж уже уложенную керамическую плитку.

В понедельник, 24 сентября, зону подняли на такелажную систему, без суеты, бегомни точно опустили на фундамент. А в среду такелаж уже разобрали, погрузили и увезли. Все четыре привода – две ближние и две дальние зоны – были установлены за две смены.

СДАТЬ ОБЪЕКТ К 25 ДЕКАБРЯ

– Впереди серьезная задача – монтаж сложнейшего эскалаторного элемента, цепей ступеней. Для того, чтобы 20–25 декабря полностью сдать испытанный объект Ростехнадзору, необходимо во что бы то ни стало к 22 октября начать монтаж рабочего полотна, балюстрады, поручней и приступить к электромеханической наладке. Эскалаторы типа E75T настраиваются по тридцати (!) концевым выключателям, так называемым «датчикам безопасности». Концевые выключатели фиксируют любые отклонения геометрии движения полотна, любые чрезмерные нагрузки, держат под контролем все рабочие элементы системы эскалаторов. При возникновении любой опасной ситуации эскалатор должен автоматически остановиться, но не как «вкопанный», а так, чтобы люди смогли удержаться на ступенях.

Хочу отметить, что в условиях вынужденного производственного эксперимента при монтаже системы подкрепления перекрытия и установке зон «Е» весь коллектив ЗАО СМУ-9 «Метрострой» действовал как единый организм, в который раз подтверждая славу и традиции замечательной строительной команды. Особенно хочется поблагодарить за отличную работу:

Валерия Михайловича Мартиновича, начальника участка № 1; Романа Сергеевича Кудряшова, заместителя начальника участка № 1; Ивана Николаевича Ершова, начальника смены участка № 1; Сергея Алексеевича Юрышева, бригадира электрослесарей-монтажников ПГПО участка № 1; Валентина Николаевича Ашука, бригадира электрослесарей-



монтажников ПГПО участка № 1; Эдуарда Петровича Чернышова, электрослесаря-монтажника ПГПО участка № 1; Алексея Александровича Золотарева, электрослесаря-монтажника ПГПО участка № 1; Станислава Александровича Комарова, электросварщика участка № 1; Игоря Владимировича Игнатъева, электросварщика участка № 1; Дмитрия Александровича Иванова, бригадира электрослесарей-монтажников ПГПО участка № 1; Дениса Анатольевича Ильдирикова, электрослесаря-монтажника ПГПО участка № 1; Дмитрия Валерьевича Колко, электросварщика участка № 1; Сергея Викторовича Штылева, электросварщика участка № 1 и, конечно, наших «кулибинных» – инженеров Евгения Сергеевича Мишаченко и Артема Генриховича Алексаняна.

Систему соберут и подключат, в ноябре начнется этап испытательных пусков и глубокой наладки: эскалаторы будут непрерывно «гонять» в различных режимах, перепроверять и настраивать, как швейцарский Breguet.

«СПАССКАЯ»: В РАБОЧЕМ ПОРЯДКЕ



О плановых работах на станции рассказал начальник участка № 1 ЗАО «СМУ № 13 Метрострой» Андрей Качурин.

На «Спасской» продолжается резка оболочки щита, вошедшей в натяжную камеру. Ежедневно вырезанные фрагменты вывозятся на мотовозах через камеру затвора и с помощью тельферов поднимаются на поверхность. По предварительным прикидкам Андрея Качурина, бригады газорезчиков закончат



эти работы не ранее середины ноября: работы много, и работа действительно сложная. Затем метростроители приступают к сооружению веерной части: по плану работ, в соответствии с проектным техзаданием вырубается неконструктивный бетон, вяжется арматурный каркас веерной части и далее начинается ее бетонирование. На выполнение этой серьезной работы уйдет не менее двух месяцев. А пока монтажники участка № 1 ЗАО «СМУ № 13 Метрострой» оборудуют опоры под плиты ЭП-4, бетонируют банкетку и лотковую часть. Заканчивается сооружение наклонной эстакады – нового горного комплекса, уже установлена многофункциональная лебедка для транспортировки стройматериалов по наклонному ходу. Начинается подготовка к бетонированию захваток банкетки: устанавливаются закладные элементы, вяжется арматура, бригадам участка Андрея Качурина предстоит забетонировать 16 захваток.



Продолжаются буровые работы на строительстве вестибюля: на момент подготовки информации из 96 буронабивных свай забурено 50 – перешли на вторую половину. Выполнена первая захватка железобетонной плиты основания машинного помещения, ведется бетонирование армокаркасов колонн, поднимаются ограждающие стены. Монтажники участка № 1 ЗАО «СМУ № 13 Метрострой» приступили к бетонированию следующей захватки – непосредственно в районе наклонного хода.

6-я ЛИНИЯ: ПОДГОТОВКА К ЩИТОВОЙ ПРОХОДКЕ ПРОДОЛЖАЕТСЯ



Перед проходчиками участка № 3 ЗАО «СМУ-11 Метрострой» была поставлена непростая задача: к середине ноября построить монтажную камеру для сборки нового горнопроходческого щита, изготовленного по заказу ОАО «Метрострой» на Скуратовском экспериментальном заводе, и выйти на щитовую проходку второго пути в направлении станции «Боровая». В тоннель щит будет подаваться частями по клетевому подъему ствола 616-й шахты и по узкоколейному пути подходной выработки доставляться в монтажную камеру.

– На сегодняшний день полностью подготовлен технологический отход – узкий (Ø6 м) участок монтажной камеры протяженностью 40 м, где будет производиться монтаж 5-секционного транспортного моста нового щита. Непосредственно сам режущий орган щита собирается в примыкающей камере диаметром 8,5 м. В этой зоне длиной 11 м смонтированы два первых кольца, ведется бетонирование торцевой стены. По окончании бетонирования разработка камеры будет продолжена, – рассказывает начальник участка № 3 ЗАО «СМУ-11 Метрострой» Дмитрий Кофан.

На следующем этапе начнется строительство подходной выработки и монтажной камеры первого пути. Для этого в рабочую зону будет доставлен тьюбингоукладчик УТ-3, предварительно демонтированный в монтажной камере второго пути. В дальнейшем на трассу будет



доставлен Ясиноватский щит, подготовленный к работе Управлением механизации.

Для того чтобы подойти к месту строительства будущей станции, необходимо построить ряд временных и капитальных технологических выработок. Их уже сейчас проектируют инженеры участка № 3 ЗАО «СМУ-11 Метрострой». В частности, планируется расширить руддвор и от него продлить кабельный ходок непосредственно к станции. На этапе строительства эта выработка будет выполнять транспортные и вентиляционные функции. В дальнейшем по этой трассе пройдет коммуникационная линия к наклонному ходу будущей станции.

**ШАХТА № 616. УДАРНАЯ БРИГАДА ПРОХОДЧИКОВ
ЗАО «СМУ-11 МЕТРОСТРОЙ»:**

Роман Васильевич Кузнецов, Андрей Михайлович Напольский, Сергей Витальевич Арсентьев, Юрий Георгиевич Катцемахин (бригадир), Владимир Александрович Францев, Владимир Сергеевич Твердов, Игорь Владимирович Басюк, Евгений Валерьевич Пахомов

Уважаемый Сергей Николаевич!

ПРИМИТЕ ОТ ПЕТЕРБУРГСКИХ МЕТРОСТРОИТЕЛЕЙ ПОЗДРАВЛЕНИЯ С 55-ЛЕТИЕМ!

Наша организация держится на таких людях, как Вы, – принципиальных, ответственных и преданных своему делу. Начав свою карьеру в 1980 году горным мастером, Вы навсегда связали свою судьбу с Метростроем и за все это время успели немало сделать для развития и процветания нашей организации. Находясь на том или ином посту, Вы полностью отдавались работе, благодаря чему руководство Метростроя могло доверить Вам любое поручение.

55

летие

Сегодняшняя работа НП «Объединение подземных строителей», возглавляемого Вами, имеет колоссальное значение для будущего подземной отрасли. Объединение является единственной в России саморегулируемой организацией, специализирующейся в области подземного строительства и, по сути, занимается модернизацией этой сложнейшей отрасли. Партнерство решает такие жизненно важные и необходимые вопросы, как формирование современной нормативно-технической базы, вопросы кадрового обеспечения, подготовки, переподготовки, повышения квалификации и аттестации, повышения качества строительно-монтажных работ. Эта сложная и трудоемкая работа требует от руководителя всестороннего знания вопроса, объективной оценки происходящего, определенного авторитета. Вы обладаете всеми качествами умелого руководителя и успешно реализуете поставленные перед партнерством задачи.

Поздравляем Вас, уважаемый Сергей Николаевич, со славной датой! Желаем Вам дальнейших успехов в развитии современной подземной отрасли, семейного благополучия и самое главное – крепкого здоровья!

Генеральный директор ОАО «Метрострой», президент НП «Объединение подземных строителей»

В.Н. Александров

Сергей Алпатов:

«ОБЩЕСТВО НЕОБХОДИМО ИНФОРМИРОВАТЬ О КРИТИЧЕСКОМ ОТСТАВАНИИ РОССИЙСКОЙ ПОДЗЕМНОЙ СТРОИТЕЛЬНОЙ ОТРАСЛИ»



«Метростроителю» повезло: ему удалось прорваться через плотное кольцо журналистов и поговорить с юбиляром о делах и задачах Партнерства и, конечно же, о подземном строительстве.



– Сергей Николаевич, расскажите о наиболее значимых направлениях деятельности Объединения.

– НП «Объединение подземных строителей» – единственная специализированная саморегулируемая организация в России, объединяющая предприятия, занятые в сфере подземного проектирования и строительства. Помимо задач, предусмотренных законом, ключевая задача нашего объединения, прежде всего, разъяснительная: на всех уровнях информировать общественность о необходимости строительства транспортных и социально-значимых подземных сооружений. Мы настаиваем на невозможности развития крупных городов без интенсивного освоения подземного пространства и стараемся формировать адекватное представление об инновациях и мировых тенденциях в этой глобальной строительной сфере.

В частности, в июне этого года нашим объединением совместно с Метростроем был организован международный Форум «Комплексное освоение подземного пространства мегаполисов» с участием ведущих российских и зарубежных специалистов в области подземного проектирования и строительства из пятнадцати стран мира. Проведение Форума вызвало мощный общественный резонанс: мы получили большое количество откликов, предложений, в том числе, от иностранных коллег и представителей городской власти. Наконец-то о необходимости развития масштабного подземного строительства российских мегаполисов заговорили в высоких административных кругах. Ведь если вдуматься, освоение подземного пространства в сегодняшней России остается на дореволюционном уровне – так называемая «terra incognita», что в переводе с латинского означает «неизвестная земля». Кроме тра-

диционных метро и подземных переходов, а также парковок, которые только начинают появляться, в наших городах о подземном строительстве говорить не приходится. Тогда как во всем мире уже не только убирают «с глаз долой» под землю малопривлекательные транспортные, инженерные, складские постройки, но и создают новый формат подземных сооружений как альтернативного городского пространства, наполненного всеми необходимыми элементами инфраструктуры. И это притом, что мы обладаем всеми современными технологиями.

Не в упрек Тоннельной ассоциации России, но до последнего времени у нас не было и эффективного профильного международного сотрудничества. В связи с этим мне очень приятно слышать от коллег слова об объединяющей роли нашего партнерства: мы действительно очень активно развиваем международные контакты, тесно сотрудничаем с Комитетом по подземному пространству Международной Тоннельной Ассоциации и Международной ассоциацией центров по городскому подземному пространству. Мы не только приглашаем иностранных специалистов, но и представляем за рубежом достижения наших российских профессионалов. Так, готовится участие в XIII Международной конференции Объединения исследовательских центров подземного пространства мегаполисов в Сингапуре 7–9 ноября 2012 года. По приглашению наших иностранных партнеров я планирую выступить с докладом о проведенном Форуме и о состоянии подземного строительства в России. Некоторые российские проекты уникальны, они вызывают неподдельный интерес иностранных специалистов. Очевидно, что наши профессионалы могут строить не хуже, чем их зарубежные коллеги.

И сейчас мы совместно начинаем не менее любопытный проект, который условно называем «Идеальный подземный город». 17 сентября Комитет по освоению подземного пространства НОСТРОЙ, в котором я являюсь заместителем председателя, при участии нашего объединения проводил очередное заседание в столице Татарстана. Один из основных вопросов, рассмотренных на заседании, – участие Комитета по освоению подземного пространства НОСТРОЙ в разработке концепции подземной инфраструктуры инновационного центра «Иннополис Казань» – города-спутника Казани.

Мы предложили татарским коллегам создать рабочую группу для разработки концепции комплексного освоения под-

земного пространства нового города. Это как раз тот идеальный случай, когда можно используя все современные технологии, построить подземное пространство нового города на уровне европейских стандартов. Присутствующие активно поддержали идею разработки концепции, и это неудивительно: сегодня авторитет нашего объединения достаточно высок.

Как саморегулируемая организация мы активно занимаемся техническим нормированием, актуализацией и разработкой строительных стандартов, например, к концу этого года будет актуализирован СНиП «Тоннели автомобильные и железнодорожные». Получился весомый и современный документ, по существу мы разработали новый СНиП.

В рамках подготовки к Форуму нами был создан специализированный сайт. Сегодня на его основе мы хотим построить большую информационную площадку, которая аккумулировала бы информацию по тематике «подземное строительство». Рубрикатор такого информационного ресурса должен включать мировые новости, информацию о выставках и семинарах, научные и популярные статьи, возможно, библиотеку специальной литературы. Это масштабный и сложный проект, но мы обязательно воплотим его в жизнь.

О критическом отставании российской подземной строительной отрасли необходимо говорить, необходимо создавать специализированные информационные ресурсы, координирующие и организующие структуры. К сожалению, мы не уполномочены работать с органами управления города и можем отстаивать свою позицию лишь посредством информирования общественности через специализированные СМИ. Хотя я считаю, что наше некоммерческое партнерство – это тот центр, через который руководство города вполне могло бы привлекать ведущих специалистов отрасли для решения как тактических, так и стратегических вопросов, связанных с

освоением городского подземного пространства. Наши представители входят в состав правления тоннельной ассоциации России, по существу, объединение создало Комитет подземного пространства НОСТРОЯ, при необходимости мы можем выходить с инициативами на уровень Комитета Государственной Думы по земельным отношениям и строительству.

– Почему так безрадостно выглядит сегодня российское подземное пространство?

– К сожалению, нет преемственности решений руководства ни на общероссийском, ни на региональном, ни на городском уровнях, нет долгосрочного стратегического планирования. Подземное строительство подразумевает именно долгосрочное планирование: чтобы через пятьдесят лет получить что-то значительное, как тот же Большой бостонский тоннель, надо запланировать его уже сегодня...

– Как вы оцениваете ближайшие перспективы развития российского подземного строительства и, в частности, метростроения?

– При всех минусах советского периода темпы развития метрополитена были тогда чрезвычайно высоки: государство уделяло строительству метро большое внимание. Сегодняшние проблемы метростроения государство отодвинуло на второй план, хотя с точки зрения проектирования, строительства, технологий есть все возможности многократно увеличить производительность. Любые проекты подземного строительства не решаются без поддержки государства, городского руководства. Вместо этого нам говорят «давайте поменяем план развития метрополитена и уменьшим количество планируемых станций метро». Так о чем можно говорить? На чем основаны такие «предложения»? Да, трамвай дешевле. Но велосипед-то еще дешевле, так давайте ездить зимой на велосипедах. А что, это же почти даром...

БОЛЬШОЙ МОНТАЖ В ЦЕХУ МЕТРОБЕТОНА



4 июня директор по производству железобетонных изделий для метростроения Станислав Алмаев приступил к своим обязанностям. Конструкции, узлы и агрегаты нового производства еще отгружались в Германии, а метростроители уже вовсю готовились к монтажным работам.

МОНТАЖ: ЧТО СДЕЛАНО?

Поставки комплектующих технологических линий для производства блоков гладкой обделки на завод ЗАО «Метробетон» начались в июле этого года: оборудование немецкой фирмы Herrenknecht AG завозили 40 большегрузных еврофур. 14 июля в новом, с иглолки, цехе началась раскладка рельсошпальной решетки карусельной установки и монтаж 4-х радиоуправляемых подъемных кранов немецкой фирмы Demag грузоподъемностью 25 и 40 тонн. С помощью этих кранов сейчас ведется монтаж оборудования всей технологической цепочки.

Тогда же в 3-м пролете существующего корпуса были установлены две автоматические сварочные линии фирмы AWM (Италия) для производства армокаркасов – арматурной основы главного продукта производства, блоков гладкой обделки Ø 5,63 метра. Сейчас сварочные линии введены в эксплуатацию, итальянские коллеги устраняют последние замечания уже в процессе изготовления пробных армокаркасов.

Расширенная производственная площадка разбита на пять пролетов: к существующим 1-му, 2-му и 3-му добавились два новых – 4-й и 5-й. В 4-м размещена карусельная установка, включающая в себя камеру бетонирования, камеру твердения, рабочую линию, а также линию эвакуации. 5-й запроектирован для производства изделий по стендовой технологии, но и в нем не обошлось без инноваций: например, мостовой бетонораздатчик, с помощью которого можно производить изделия различной высоты и доставлять бетонную смесь в любой уголок цеха без привлечения мостового крана.

НОВОЕ ПРОИЗВОДСТВО: ИННОВАЦИЯ И ИНТЕГРАЦИЯ

Перед заливкой бетона в форму необходимо убедиться, что армокаркас и закладные детали установлены в проектом положении. Форма отправляется в шумоизолированную, как того требует техника безопасности, камеру бетонирования, где уложенный бетон подвергается виброобработке. На следующем посту излишки бетона убираются, формируется поверхность блока. В автоматическом режиме телеги с от-



формованными изделиями подаются на пути пропарочной камеры. Цикл пропаривания – 7,5 часов.

Пропарочная камера, в которой искусственно создаются условия ускоренного твердения бетона, позволяет практически втрое поднять производительность и получить в сутки три изделия с одной формы. Далее механическая рука штабелера набирает отформованные в «карусели» блоки гладкой обделки Ø 5,63 м в штабель из 8-ми изделий. Штабель транспортируется на пост вызревания, где блоки набирают проектную прочность. Линия эвакуации обеспечивает финишную отделку блоков двухпутного тоннеля Ø10,4 м: наклейку уплотнительных профилей, установку губчатой резины и защитной ленты, а также защитных элементов на закладные детали.

Новая производственная линия позволяет осуществлять выпуск блоков гладкой обделки в объеме 600 колец в месяц Ø 5,63 м и до 390 колец Ø10,4 м, это втрое производительнее старого стендового производства.

Изюминка нового производства заключается в гибкой автоматизации всех технологических операций, на каждую из которых отводится строго определенное время. Успешная модернизация производственного цикла состоялась и благодаря продуманной интеграции новой линии в старое производство. Ведь многие ключевые процессы осуществляются по отработанной схеме на старом, испытанном оборудовании. Например, приготовление бетона будет проходить в существующем бетоносмесительном узле, а вот монорельс подачи бетона модернизирован, сейчас монтируется новая эстакада, и скорость подачи бетона будет существенно увеличена, что позволит бесперебойно снабжать новые высокопроизводительные линии.

НОВАЯ СИСТЕМА ОТОПЛЕНИЯ – НОВЫЙ ТЕПЛОНОСИТЕЛЬ?

При строительстве нового цеха было принято решение о переводе системы отопления на другой, более эффективный и экономичный, а главное, регулируемый теплоноситель: с пара на воду. Для этого необходимо обустроить новый узел учета и реконструировать отслужившую свой век внешнюю магистраль горячего водоснабжения. Работы ведутся, но к началу отопительного сезона не успеть. Поэтому специалисты ЗАО «Управление-20 Метрострой» разработали изящную временную схему перевода старого теплоносителя – пара – на воду через теплообменники. Задача – запустить эту схему подачи горячей воды до конца октября.

НОВЫЙ ШТАТ – ТОЛЬКО ЛУЧШИЕ!

Новое производство – это не только новый руководитель, но и новый штат работников. Инженерно-технический персонал – небольшая, но эффективная команда профильных инженеров: технолог цеха, сменные мастера, квалифицированные обслуживающие инженеры, электрик и механик, слесарная группа. Рабочие – формовщики, отделочники, стропали, крановщики, разумеется, будут подбираться только высокой квалификации, из лучших специалистов ЗАО «Метробетон».



КАК ЭТО РАБОТАЕТ?

Рассказывает механик Управления механизации – филиала ОАО «Метрострой» Виктор Васильевич Яскевич:

– За представителями компании Herrenknecht AG шеф-монтаж процесса, проще говоря, они консультируют и контролируют качество сборки. По условиям контракта, линия должна выдать пробные кондиционные изделия, только после этого будет подписан акт приемки. А уже к концу года новое производство должно поставлять серийную продукцию.

Всю сборку ведут монтажники Метростроя. С первых минут монтажа на объекте работает комплексная бригада Управления механизации Сергея Мудрицкого. Молодой, энергичный специалист сумел собрать очень боеспособный коллектив: молодежь и опытные «зубры», такие, как Владимир Алексеевич Пономарев, Владимир Геннадьевич Ленин, удачно дополняют друг друга. В результате сложная и трудоемкая работа выполняется «в темпе вальса» и с безупречным качеством.

«Метробетон» встретил бригаду, как говорится, с «распростертыми объятиями»: обеспечил бытовые условия, питание. Сроки сжатые, работа идет утро-вечер, попросили, чтобы именно коллектив Мудрицкого работал в самое горячее время – в утреннюю смену... Это как раз понятно: в активе бригады монтаж горнопроходческого комплекса Herrenknecht на «Обводном», на «Адмиралтейской», эта же команда монтировала щит на «Спасской». У монтажников из бригады Сергея есть универсальность и полное взаимопонимание. И здесь нужны именно такие ребята: задача сложная, работа вдумчивая, начиная от монтажа кранов (четыре крана были поставлены на ход за три недели) и заканчивая очень непростым монтажом пропарочной камеры. Еще ближе к «рукопашной» будет с 1 по 15 ноября на демонтаже старого оборудования и сборке новой эстакады подачи бетона. На две недели завод реорганизовывает подачу бетона в работающие цеха. За это время необходимо старое оборудование снять и смонтировать эстакаду.

Все разногласия и рабочие споры решаются с помощью здравого смысла, с учетом сложившихся обстоятельств, работа делается дружно. По словам заместителя главного инженера – начальника технологического отдела ОАО «Метрострой» Николая Александровича Лаптева, монтаж будет проведен качественно и в срок, и в конце года завод выдаст тестовую продукцию.

МАРИИНКА ХОРОШЕЕТ НА ГЛАЗАХ

22 декабря руководство Мариинского театра планирует провести на новой сцене акустический тест, проще сказать – первый спектакль. Руководитель проекта ОАО «Метрострой» по строительству второй сцены Мариинского театра Дмитрий Митянин сказал, что такое мероприятие обычно называют «спектакль для строителей». Все они скоро соберутся в новом здании театра, построенном собственными руками, но уже в роли гостей: без строительных касок, а исключительно в костюмах и с женами.

Несомненно, к этому торжественному моменту зрительный зал новой Мариинки должен сиять во всей красе. Бордовый цвет стеновых акустических панелей, балконы из натурального массива, уникальная подсветка каждого яруса, красивейшее сочетание дерева, камня и металла – все поражает изысканной роскошью и размахом.

Но театр, как известно, начинается «с вешалки», поэтому в первую голову перед гостями в полной боевой готовности предстанут великолепный центральный вход с большими стеклянными эркерами в мраморном обрамлении, новые, отделанные гранитом гардеробы и роскошные зоны фойе. По гамбургскому счету, все территории, включенные заказчиком в контракт с Метростроем, должны быть полностью готовы в декабре. Объем колоссальный, есть целый ряд весьма специфических работ, например, монтаж гипсовых акустических панелей в зрительном зале – сугубо ручная работа, она зани-



мает много времени и требует филигранного умения вытягивания руста. Сейчас здесь остается только финишная отделка, панели будут готовы к представлению заказчику в середине ноября. Уже первого ноября в партерной части зрительного зала начнется установка кресел.

Полным ходом прорабатываются варианты монтажа уникальных лестниц. Стеклянные, отделанные гранитом лестницы и vip-мост изготавливались по специальному заказу и сейчас проходят таможню. На отметке +12 по

периметру амфитеатра идет монтаж великолепной стены из оникса, выполненной в форме раскрывающегося цветка. Редкое сочетание оникса, мрамора, стекла и металла придает помещению впечатление открытого пространства. Панели из оникса установлены без секционных креплений до высоты 8–11 метров. В зонах фойе готова большая часть гранитных и мраморных полов. Основные материалы отделки интерьеров – камень, дерево, стекло и металл. Мягкий зеленоватый оттенок венецианской штукатурки поддерживает традиционную цветовую мелодию старой Мариинки. Роскоши убранству театра добавляют 230 хрустальных люстр фирмы Swarovski. А какой же театр без буфета? На семнадцатом уровне размещается большая ресторанный зона. В зоне первого блока, где располагаются бары, уже монтируются барные стойки. Давно ожидает гостей большой ресторанный дворик.

К сожалению, паузы в работе возникают. Причина – систематические задержки партий отделочных материалов зарубежного производства при прохождении таможенных барьеров. Гранит, мрамор, оникс, стекло – все эти материалы поставляются из-за границы. Например, упомянутые стеклянные лестницы – редкое произведение искусства. Подобных конструкций нет нигде – такие вещи делают одна-две фирмы в мире. Созданная из ценных отделочных материалов, лестница выглядит невесомой, парящей в воздухе. Но при прохождении таможни это вряд ли поможет.

«Метростроитель» благодарит ведущего инженера по дизайну ГАМТ-2 ОАО «Метрострой» Наталью Гришук за помощь в подготовке информации.

Трудовые будни



НОВАЯ «ТЕРРИТОРИЯ СПОРТА» ОАО «МЕТРОСТРОЙ»



Руководитель строительства нового спортивного комплекса ОАО «Метрострой» Александр Иванович Буценко – строитель многоопытный и, конечно, о своем новом «детище» знает все, поэтому задавать наводящих вопросов «Метростроителю» не пришлось...

– Стадион знают и любят все поколения метростроителей, как говорится, и стар и млад...

Спартакиады, футбольные матчи, легкоатлетические соревнования, баскетбольные и волейбольные состязания – все спортивные праздники традиционно проводятся на стадионе на Левашовском проспекте, дом 11/7. В Северной столице у Метростроя отличное спортивное реноме: среди крупных строительных организаций мы, безусловно, в группе лидеров. И во многом – благодаря собственному спортивному дому. Ведь стадион функционирует круглый год: есть возможность стабильно тренироваться и добиваться спортивных успехов.

Но времена меняются, «территорию спорта» необходимо модернизировать и использовать более эффективно. Проект нового комплекса существенно повысит рентабельность всей спортивной составляющей. Что же такое будущая «территория спорта» Метростроя? Прежде всего, это современное многофункциональное сооружение отвечает самым высоким требованиям не только к организации профессиональной подготовки спортсменов, но и к проведению крупномасштабных городских спортивных мероприятий. Это многофункциональный восьмиэтажный спортцентр и примыкающий к нему со стороны Барочной улицы новый стадион с подземным паркингом на 240 автомобилей. Это множество спортивных залов и специально оборудованных помещений для разных видов спорта. Судите сами: баскетбольные и волейбольные спортзалы, фехтовальный клуб, два зала бокса, сквош-корт, мини-гольф, танцевальные залы, скалодром, шахматный клуб, секции восточных практик и йога-центр, зал единоборств, зал аэробики, бассейн, сауны, настольный теннис, детская комната, множество вспомогательных помещений, пресс-центр наконец...

КАК ПРОДВИГАЕТСЯ ПРОЕКТ?

– «Проектный» этап завершен: вся разрешительная документация получена, на стройплощадке полным ходом идет подготовка к закладке фундаментов подземного паркинга и здания комплекса. Уровень футбольного поля сохранится неизменным, как на старом стадионе. В первой декаде ноября будут готовы свайное поле и шпунтовое ограждение, в январе строители приступят к сооружению ростверка.

О ТЕХНОЛОГИИ ВДАВЛИВАНИЯ СВАЙ

– В этом старом жилом районе мы отошли от традиционного способа забивки свай. Вы наверняка знаете: когда копры стучат по сваям, звон и гул от ударов стоит по всей округе. Мы же используем технологию вдавливания: 14-метровая свая совершенно бесшумно погружается на заданную глубину минут за 10–12. Этот способ очень удобен в условиях плотной застройки, там, где запрещено погружать сваи ударным методом и вибропогружением из-за недопустимости динамических, вибрационных и шумовых воздействий. Технология вдавливания – это высокая скорость погружения, возможность использования всех типов задавливаемых свай, а также труб и шпунтов, и всегда – отличное качество свайного основания.

ФУНДАМЕНТ – ОСНОВА ВСЕГО

– Котлован будет построен в марте. В процессе его разработки предстоит вывести не менее 75000 м³ грунта в твердом теле. Ежедневно планируется вывозить 1000 м³ грунта. Выходить на линию под погрузку будут одновременно 30 самосвалов. Параллельно начнутся монолитные работы: устройство плиты основания, возведение фундаментных колонн и перекрытия до нулевой отметки. В фундамент предполагается уложить 1200 м³ бетона. Особое внимание строители уделят гидроизоляции подземной части паркинга. Изоляционные работы будут выполняться в комплексе с бетонированием: по новой технологии, после снятия опалубки на бетонный конструктив подземной части здания наносится двухкомпонентный эластичный гидроизоляционный состав Mapelastic на цементной основе. После схватывания конструкция становится водонепроницаемой.

Фундаментная часть спорткомплекса и паркинг конструктивно представляют собой системы колонн, опирающихся на монолитную плиту основания. В плите закладываются выпуски под будущие колонны, устанавливаются опалубка и колонны бетонируются. По периметру, также с использованием систем опалубки, сооружаются стены, на отметке «ноль» все подземные конструкции перекрываются монолитным перекрытием. На следующем этапе поверхность территории паркинга-стадиона подготавливается к устройству футбольного покрытия, а спорткомплекс продолжает наращивать высоту. Все конструкции до нулевой отметки – фундамент здания, паркинг и перекрытие – должны быть готовы к лету 2013 года. А далее – монтаж подъемных кранов и пошла наверх: высота здания 27 метров! Через два года – построим.

Проблема

ВМЕСТО ПЛОЩАДОК ПОЛУЧИЛИ ОБЪЯСНЕНИЕ...

В ответ на очередное обращение в адрес Губернатора Санкт-Петербурга профсоюз РОСПРОФЖЕЛА получает очередное объяснение, почему все есть так, как оно есть, и почему в дальнейшем все будет, как и было...

ПРАВИТЕЛЬСТВО САНКТ-ПЕТЕРБУРГА
ВИЦЕ-ГУБЕРНАТОР
САНКТ-ПЕТЕРБУРГА
Ситальный, Санкт-Петербург, 191060
Тел. (812) 576-0977 Факс (812) 576-0049
E-mail: metstroi@spb.gov.ru
Сайт: http://www.spb.gov.ru
ОКПО 00021982 ОКОНУ 23010 ОГРН 1027809257178
ИНН/КПП СПб 7800003078/782501001

Председателю Президиума
Дорпрофжел
В.Л. Белозерову

Копия: Секретариат
Администрации Губернатора
Санкт-Петербурга
Ап. Метельского И.М.

16.08.2012 № 09.07.1982/12.0-1
На № _____ от _____

Уважаемый Владимир Леонидович!

В ответ на Ваше обращение в адрес Губернатора Санкт-Петербурга (письмо от 09.07.2012 № 230/01) по вопросу развития и строительства Санкт-Петербургского метрополитена сообщая.

Отставание в развитии Санкт-Петербургского метрополитена от темпов освоения городских территорий промышленным и жилищным строительством, начиная с 50-х годов, в первую очередь, связано с недостаточностью финансирования объектов инженерно-транспортной инфраструктуры.

Постановлением Правительства Санкт-Петербурга от 28.06.2011 № 836 утверждена «Отраслевая схема развития метрополитена в Санкт-Петербурге на 2011-2015 годы с перспективой до 2025 года». В составе Отраслевой схемы определены основные направления развития метрополитена.

В соответствии с Градостроительным кодексом Российской Федерации, документом, дающим право на проектирование и строительство капитальных объектов, является градостроительный план земельного участка.

В настоящее время по Красносельско-Калининской линии метрополитена от станции «Казаковская» до станции «Обводный канал-2» (I очередь строительства) по всем необходимым для строительства земельным участкам выданы градостроительные планы. Комитетом по управлению городским имуществом проводится работа по решению имущественно-правовых вопросов.

По другим объектам метрополитена, предусмотренным к реализации Отраслевой схемой, ГКУ «НИПЦ Генерального плана Санкт-Петербурга» совместно с Комитетом по транспорту, ГУП «Петербургский метрополитен» и ОАО «Ленметрогипротранс» в рамках Тематического плана Комитета по градостроительству и архитектуре выполняются работы по установлению границ зон планируемого размещения площадок объектов метрополитена для принятия решений о резервировании земельных участков.

Вице-Губернатор Санкт-Петербурга
И.М. Метельский

Тем временем Губернатор Санкт-Петербурга на поезде российской государственности побывал в Великом Новгороде, принял участие в божественной литургии в Софийском соборе, в крестном ходе и в молебне у монумента «Тысячелетие России». В вагоне Поезда российской государственности губернатор Санкт-Петербурга опять-таки пообщался с В.Л. Белозеровым, Председателем Президиума Дорпрофжела. Говорили и о метро-строении. Будем ждать...



Фотофакт

ДАМБА ПРОШЛА СЕЗОННЫЕ ИСПЫТАНИЯ

17 октября с 9.00 до 13.00 часов проводились комплексные испытания защитных систем и механизмов сооружений дамбы: плавучие ботапорты, створки морских ворот Петербурга, на время сомкнулись.

С наступлением второй половины осени в городе наступает сезон наводнений. По статистике, наибольшее число

подъемов уровня воды в акватории Невской губы фиксируется в октябре, ноябре и декабре. Из 308 зарегистрированных и 3 предотвращенных наводнений более 200 зафиксировано именно в этот период. Специалисты испытали на прочность механизмы комплекса защитных сооружений Петербурга от наводнений. Были проведены тестовые испытания затвора судопропускного сооружения №1 на главном корабельном фарватере. Этот затвор перекрывает канал на случай наводнений. Руководитель информационного центра дирекции КЗС Александр Полозов считает, что испытания прошли успешно: все оборудование исправно и работает в штатном режиме. Подобные плановые проверки обязательно проводятся несколько раз в году по специальному регламенту. На время проведения проверки подводный тоннель не перекрывали. Из-за испытаний затворов комплекса на четыре часа было приостановлено движение судов по Морскому каналу. Ущерб коммерческому судоходству это не нанесло. Движение по морскому участку кольцевой автодороги осуществляется в обычном режиме.



СПРАВКА

Комплекс был открыт 12 августа 2011 года. Общая протяженность защитных сооружений комплекса составляет 25,4 километра. КЗС рассчитан на защиту от наводнений высотой до пяти метров. Именно благодаря КЗС в прошлом году уже были предотвращены три крупных наводнения. Одно из них, случившееся в ночь с 25 на 26 декабря прошлого года, могло бы быть для Петербурга разрушительным, так как подъем воды приближался к отметке три метра.



РАСШИРЬТЕ ГРАНИЦЫ СВОИХ ВОЗМОЖНОСТЕЙ

ОТЧЕТНОСТЬ ПО МСФО: АКТУАЛЬНЫЕ ЦЕЛИ ДЛЯ ГРУППЫ КОМПАНИЙ ОАО «МЕТРОСТРОЙ»

Тот, кто хочет сдвинуть мир, вначале должен сдвинуться сам.

Сократ



Одним из ключевых факторов, повлиявших на решение руководства Группы компаний ОАО «Метрострой» о выпуске первой консолидированной финансовой отчетности по Международным стандартам финансовой отчетности (далее МСФО) в 2012 году, стал выпущенный Минфином России Приказ от 25.11.2011 №160н «О введении в действие Международных стандартов финансовой отчетности и Разъяснений Международных стандартов финансовой отчетности на территории Российской Федерации».

Обсуждение вопроса необходимости составления финансовой отчетности в соответствии с МСФО ведется на разных уровнях Группы компаний ОАО «Метрострой» уже относительно давно. За это время сформировался как круг сторонников, так и противников его внедрения, что естественно для любых новых идей, требующих изменения устоявшейся деятельности предприятия. Аргументы последних не лишены смысла, но чаще всего связаны с недостаточной информированностью о том, что собой представляют эти четыре загадочные буквы «М-С-Ф-О», и недостатком времени, чтобы всесторонне разобраться в данном вопросе.

Если кратко определить, что такое МСФО, то это свод принципов и правил (в виде стандартов, интерпретаций и пояснений) по которым должна составляться финансовая отчетность предприятия, чтобы быть полезной как для внешних, так и для внутренних пользователей при принятии ими экономических решений относительно деятельности предприятия.

Составление отчетности в соответствии с МСФО становится общепринятым правилом среди строительных компаний. Отчетность по МСФО (с заключениями независимых аудиторов) уже публикуют такие компании как Группа компаний «ЛенСпецСМУ» (одни из первых с 2003 года), Группа компаний «Титан-2», Корпорация «Петербургская недвижимость» (в составе холдинга SetlGroup), LSRGroup и т.д.

Кроме того, одним из знаковых событий для многих компаний, решивших составлять отчетность по МСФО, стало вступление России во Всемирную Торговую Организацию (ВТО). И хотя эксперты до сих пор не могут прийти к единой оценке влияния данного события на экономику нашей страны, выход на новые каналы сбыта, доступ к международным рынкам капитала и технологий являются, безусловно, положительными тенденциями. Представление отчетности по МСФО в данном аспекте рассматривается как необходимое условие, поскольку иностранные компании прежде, чем заключить договор с российскими компаниями, просят предоставить именно такую отчетность, ведь она им более привычна, понятна и дает лучшую оценку финансовому положению компании.

Для составления отчетности по МСФО компании используют три основных способа:

- параллельный учет данных по Российским стандартам бухгалтерского учета (далее РСБУ) и МСФО;
- трансформация учетных данных по РСБУ в данные по МСФО;
- комбинированный способ.

Остановимся подробнее на втором способе, поскольку именно он будет использоваться Группой компаний ОАО «Метрострой» при первом применении МСФО к учету. Данный способ, по сути, основан на том, что учетные данные по РСБУ собираются из разных источников, загружаются в трансформационную модель, где они корректируются, и затем попадают в формы отчетности по МСФО. Данных, выгружаемых из учетных систем, для целей подготовки отчетности по МСФО не всегда бывает достаточно, поэтому специалистам по МСФО необходимо искать недостающую информацию из других источников (интервью с компетентными специалистами (по участкам учета), первичные документы и т.п.). Процесс этот довольно кропотливый и трудоемкий, поэтому все компании, составляющие финансовую отчетность по МСФО, заинтересованы в том, чтобы его упростить и ускорить. Для этого, например, вносятся изменения в учетные системы (добавляются статьи счетов, справочники, создаются специальные модули и т.п.). Все оставшиеся расхождения затем корректируются вручную.

Как любое новшество, требующее дополнений и изменений в привычном рабочем ритме, процесс подготовки финансовой отчетности по МСФО встречает на своем пути значительное сопротивление, поскольку сделать придется много, а выгода не всегда обзрима и ощутима. Здесь нужно понимать, что хорошо отлаженный процесс подготовки МСФО – это долгосрочная инвестиция, которая затрагивает и оздоравливает все элементы экономической и хозяйственной деятельности компании.

В компаниях со сложной структурой взаимоотношений материнской, дочерних и ассоциированных компаний, как в Группе компаний ОАО «Метрострой», исключительно важным становится аспект налаживания и поддержания активной коммуникации между компаниями группы. С точки зрения компаний группы, это возможность донести информацию о настоящем положении дел и получать своевременную финансовую поддержку, инвестиции в развитие экономической деятельности, обновление материально-технической базы, сравнение успешности своей деятельности с деятельностью аналогичных компаний группы (благодаря единым принципам учета), возможность перенять и поделиться положительным опытом и прочие возможности.

Материнская компания, в свою очередь, получает возможность лучше оценивать экономическое состояние группы в целом, эффективнее перераспределять ресурсы,

придерживаться единой экономической и финансовой стратегии, выявлять и поощрять лучшие практики, распространяя их на всю группу.

Так, для многих компаний строительной отрасли, в том числе и для Группы компаний ОАО «Метрострой», характерно составление смет и графиков проектов на основе нормативов и индексов, которые с технической стороны могут быть вполне приемлемыми, однако зачастую очень отдаленно представляют реальную экономическую оценку проекта. Поэтому почти всегда прибыльность проекта (или этапа проекта) может быть оценена лишь после его завершения. Поскольку ориентирование на нормативы является в основном требованием заказчиков, совсем отказаться от них невозможно, однако для управленческого учета никто не мешает компаниям вести учет, основываясь на принципах МСФО. Уже на стадии планирования проектов, исходя из принципов МСФО, справедливой оценки расходов и доходов, а также принципа начисления, компания получает вполне реалистичную экономическую оценку, предусматривающую при этом целый ряд возможных отклонений и наступления негативных событий. Получив в свое распоряжение столь важный инструмент, уже на этой стадии руководители компаний имеют возможность корректировать ход строительства: перенаправлять денежные потоки (выбрать наиболее выгодную схему финансирования), рационально закупать материалы (избегая заговаривания), эффективно планировать привлечение рабочей силы и строительной техники на разных этапах строительства.

На стадии, когда проект уже запущен, учетные данные, рассчитываемые на основе принципов МСФО, позволяют своевременно (практически в онлайн режиме) исправлять и возможно даже предотвращать события, которые могут негативно повлиять на финансовый результат проекта.

Причем эффект от применения в учете принципов МСФО наиболее ярко проявляется именно в больших и сложных, с точки зрения структуры капитала, компаниях, таких как Группа компаний ОАО «Метрострой», поскольку основные продажи осуществляются на уровне материнской компании, а исполнение проектов ведется на уровне дочерних и ассоциированных компаний. И если материнская компания не имеет возможности адекватно оценить возможности и потребности своих «исполнителей», то последние могут оказаться в убыточном положении или вообще на грани банкротства.

Безусловно, МСФО не являются панацеей для решения всех проблем стоящих перед большими компаниями, однако они являются определенными индикаторами (можно сказать, лакмусовой бумажкой) и позволяют как минимум диагностировать, подтвердить наличие проблем, оценить степень их существенности, влияние на результаты деятельности компании и наметить пути их разрешения.

Марина Владимировна Смирнова,
заместитель начальника отдела
планирования и автоматизации



СМИ о нас

МЕТРОСТРОЙ ОСТАЕТСЯ В КРИЗИСЕ

Газета «Солидарность» № 38 (869), 2012 г

ПРЕДЫСТОРИЯ:

С 2010 года ОАО «Метрострой» в Санкт-Петербурге испытывает системные сложности из-за крайне слабой организации городской исполнительной власти на местах.

У предприятия нет работы. Сокращены более двух тысяч рабочих мест. Сотрудники частично переведены на трехдневную рабочую неделю, несколько сотен – в вынужденном простое. Задерживается экспертиза проектной документации. Новые кварталы строятся без учета закладки метро. Несвоевременное проведение тендеров срывает сроки сдачи почти готовых объектов.

Число работников дефицитных профессий сокращается. Метрострой не может обеспечить студентов профильных ВУЗов производственной практикой. Люди уходят в надземное строительство, и заставить их снова «спуститься под землю» уже невозможно.

В конце декабря Метрострой сдает две новые станции. Были выиграны тендеры на строительство второй сцены Мариинского театра и ЛАЭС-2 в Сосновом Бору, но и эти проекты подходят к завершению. Профсоюзный комитет Метростроя обращался в Законодательное собрание города, к губернатору, писали даже премьеру. Пока безрезультатно.

«Солидарность» № 12, 2012

ВОЗ И НЫНЕ ТАМ

Сегодня численность специалистов Метростроя продолжает падать. В конце прошлой недели председатель Дорпрофсожа Владимир Белозеров и председатель профсоюзной организации ОАО «Метрострой» Виктор Зорька побывали на приеме у помощника губернатора Петербурга Давида Адамини.

– Самое главное – не выделена земля, поэтому невозможно приступить к работе, – отметил на встрече Владимир Белозеров. – Вот это проблема. С этого все начинается. То есть, ни КУГИ, ни Комитет по землепользованию и градостроительству эту работу не выполнили. Сегодня мы имеем около двух десятков адресов, где земля по плану предназначена для строительства станций метро, но Метрострою до сегодняшнего дня она не передана. Забирать их теперь будет дороже и сложнее.

– Мы писали губернатору в январе, в конце месяца пришел ответ-отписка от вице-губернатора. С тех пор ничего так и не делается, – говорит Виктор Зорька. – Нет площадок, не можем приступить к работе. В апреле в Законодательном собрании проходило слушание о развитии транспортной инфраструктуры, но и это не помогло. Нас было 5 тысяч, теперь осталось 3,5 тысячи. Основная проблема в несогласованности комитетов. Раньше был штаб по строительству метро при ответственном вице-губернаторе, который собирался регулярно и оперативно решать возникающие проблемы. В него входили и представители всех ответственных комитетов, и строители. Сейчас этого просто нет, и это большая беда.

Назначение



В октябре начальником отдела по управлению имуществом ОАО «Метрострой» назначена ИРИНА НИКОЛАЕВНА АЛЕКСАНДРОВА.

Свою трудовую деятельность в системе организаций ОАО «Метрострой» выпускница Ленинградского института инженеров железнодорожного транспорта Ирина Александрова начала в должности распределителя работ АОЗТ «Управление № 10 Метростроя». Вся дальнейшая трудовая судьба Ирины Николаевны Александровны связана с ЗАО «Управление № 10 Метростроя»: бухгалтер расчетного отдела ЗАО «Управление № 10 Метростроя» (1997–2006), заместитель главного бухгалтера ЗАО «Управление № 10 Метростроя» (2006–2009), главный бухгалтер ЗАО «Управление № 10 Метростроя» (2009–2012). Ирина

Николаевна Александрова – ответственный руководитель и глубоко порядочный человек. Поздравляем с новым назначением, желаем здоровья и успехов!

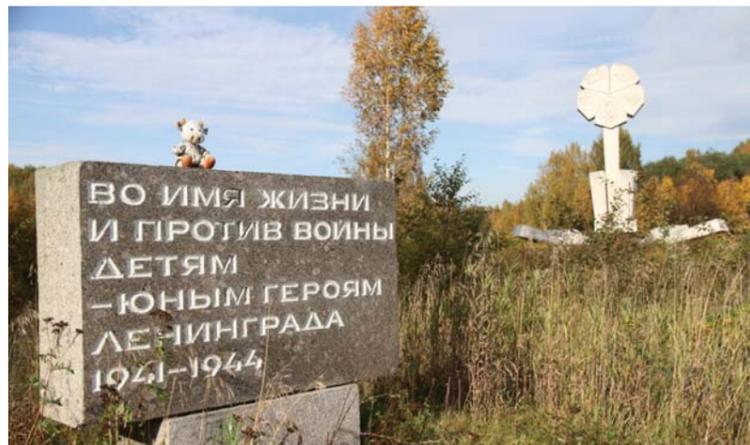
Память

ОСЕНЬ В ОСИНОВЦЕ

3 октября состоялась традиционная поездка по Дороге Жизни, в поселок Осиновец, организованная Советом ветеранов Метростроя. Ветераны Метростроя отправились в путь на комфортабельном автобусе, заказанном для них руководством ОАО «Метрострой». Первая остановка – у монумента «Разорванное кольцо». Ветераны возложили цветы к подножию памятника, а секретарь Совета ветеранов ОАО «Метрострой» Нина Павловна Амосова рассказала о событиях трагических дней начала блокады и о героизме строителей Дороги Жизни.

Ветераны посетили железнодорожную станцию «Ладужское озеро», где у поминального креста, установленного рядом с мемориальным паровозом «Комсомолец», отдали почести погибшим здесь железнодорожникам и работникам Дороги Жизни.

Затем состоялся осмотр экспозиции музея «Дорога Жизни», являющегося филиалом Центрального военно-морского музея. Директор музея лично провел экскурсию для ветеранов, эмоционально и подробно поведав о героизме строителей и защитников Дороги Жизни. Дольше всего ветераны задержались в зале со стендами документов и фотографий, посвященных



метростроевцам-строителям Дороги Жизни, и макетом порта Кобона, созданного в кратчайшие сроки метростроителями Ленинграда в первую блокадную осень на юго-восточном берегу Ладужского озера.

В армейской палатке, установленной на берегу Ладоги, ветераны помянули павших героев, выпив «фронтовые сто грамм».

У мемориала «Цветок жизни» ветераны возложили цветы к высеченным в камне страницам дневника жительницы блокадного города Тани Савичевой и отдали почести юным защитникам Ленинграда.

Поездки по местам боевой и трудовой славы помогают ветеранам в воспитании молодого поколения метростроителей, достойного славы основателей Метростроя, на примере показывая, что никто не забыт и ничто не забыто!

Юрий Николаевич Романов



Ко дню пожилого человека

А ПАМЯТЬ ВСЕ НЕ ОТПУСКАЕТ...

Лесопромышленного комбината Метростроя давно уже нет, но память о славном предприятии не умирает. С каждым годом все меньше остается бывших работников. Старейшей из них, Александре Александровне Бароновой, уже за 90 лет, Зое Михайловне Касперской – за 80...

Каждый год в золотую осень, как раз накануне Дня пожилого человека по приглашению Александра Петровича Коробова и Валентины Андреевны Дубович (Клюевой) собираются бывшие работники комбината в Рыбацком – на даче у Валентины Андреевны. Именно там, в Рыбацком, на Заводской улице и находился Лесопромышленный комбинат.

За дружным столом вспоминают ветераны молодые годы, как жили, как работали в те славные времена. А работали все очень хорошо. Тогда Лесопромышленный комбинат поставлял на шахты метрополитена все деревянные изделия: доски, оконные и дверные блоки, брус разных размеров и многое другое.

На комбинате был свой лесопильный, столярный, паросилового цех. Трудовой народ со всей округи, из Рыбацкого и из Усть-Славянки, работал на Лесопромышленном комбинате. Профессионально-техническое училище Ленметростроя № 66 выпускало специально для комбината столяров-краснодеревщиков. Вот и Александр Петрович Коробов пришел из ПТУ-66 со своими друзьями А. Харьковым, А.Н. Савенковым (впоследствии

начальником лесопильного цеха), М.И. Балагуровым и И.А. Бобир (в будущем – последним генеральным директором комбината).

Отличные были ребята – первые и на производстве, и в спорте. И лыжники, и легкоатлеты. Секретарем комсомольской организации была в то время А.Н. Романова (Стародубцева), парторганизацию много лет возглавляла В.А. Дубович, сменившая А.И. Пономареву.

А какая была на комбинате самодеятельность, какие вечера проходили в клубе комбината! Играл Ленметростроевский ВИА «Кембрий»... Руководила Н.Д. Кривонос (Балагурова) – бухгалтер и первая певунья. Это под ее руководством все женское и мужское общежития участвовали в смотрах художественной самодеятельности Ленметростроя.

Производственный и экономический костяк предприятия составляли Н.В. Григорьева, Н.Д. Корнеева, В.А. Дубович, Л.Н. Алексеева, Т.П. Сердюкова, А.В. Матушкина, А.Н. Романова. Отлично работали рабочие и служащие и в цехах – Г.И. Савенкова, Н.Г. Королькова (Хозяшева), П.И. Чукина, Н.Т. Кованина, А.А. Макеева, Н.И. Плотников, В.Н. Кириевский, А.С. Леднева, Б.М. Пономарев, З.Н. Ветошкина и многие, многие другие. В хороший осенний день ветераны вспомнили и бывших директоров комбината: А.С. Дьяконова, Н.Ф. Михайлова, В.Г. Чернобаева, И.А. Бобир, председателя Профкома и Совета Ветеранов Ю.А. Белугину. Эти люди всегда были близки к рабочим, к молодежи. Каждое утро обходили цеха, и не было человека, с которым они не поздоровались бы и не поинтересовались его жизнью.

А проблем было много и, прежде всего, бытовых. Это ведь не в городе, где горячая вода и газ. Бытовые условия в общежитиях комбината резко отличались от городских. Но ребята не унывали. Работали, занимались спортом, художественной самодеятельностью. Ездили на туристические слеты, спортивные соревнования. Создавали семьи. Ни одно мероприятие «Ленметростроя» не проходило без участия комсомольской организации комбината «Ленметростроя». А партийная организация и Профком всегда поддерживали молодежь и материально, и морально. И сейчас руководство питерского Метростроя помнит о бывших работниках комбината, интересуется судьбами людей, помогает им. Честь им и хвала за память о людях, давно не работающих в Метрострое, но душой всегда остающихся с ним.

Поздравляем бывших и настоящих работников и всех пожилых людей Метростроя с праздником Пожилого человека. Здоровья всем и долгих лет жизни! Пусть всех хранит бог, и чтобы на долгие годы вы были молоды душой и сердцем.

От имени Совета ветеранов ЛПК
Валентина Андреевна Дубович



Спорт

ОСЕННИЕ ПЕРВЕНСТВА

ПУЛЕВАЯ СТРЕЛЬБА

25 сентября 2012 года в тире «Динамо» прошло первенство ОАО «Метрострой» по ПУЛЕВОЙ СТРЕЛЬБЕ.

94 участника из 14 организаций приняли участие в соревнованиях. Среди женщин самой меткой стала Магедова Екатерина (ЗАО «СМУ № 13 Метрострой») – 41 очко, серебро завоевала Дозорова Тамара (Управление ОАО «Метрострой») – 40 очков, заслуженная бронза у Прокопьевой Валерии («Ленметрогипротранс») – 39 очков.

У мужчин победу одержал Денис Деменков («Ленметрогипротранс») – 47 очков, на втором месте Максим Миловидов – 46 очков (ЗАО «Управление-15 Метрострой»), на третьем месте Иван Другов (Управление механизации) – 46 очков.

В командном первенстве (определялось по сумме 5 лучших результатов) первое место у команды Управления механизации – 211 очков, второе место заняли стрелки ЗАО «Семнадцатое управление Метрострой» – 205 очков, третье место у спортсменов «Ленметрогипротранса» – 203 очка.

Дальнейшие места распределились:

- 4 место – ЗАО «СМУ № 13 Метрострой» (202 очка);
- 5–6 места – ЗАО «Компакт» и ЗАО «Метроподземстрой» (196 очков);
- 7 место – ЗАО «Управление № 10 Метростроя» (195 очков);
- 8–9 место – ЗАО СМУ-9 «Метрострой» и ЗАО «СМУ- 11 Метрострой» (193 очка);
- 10 место – Управление ОАО «Метрострой» (191 очко);
- 11 место – ЗАО «Управление-15 Метрострой» (189 очков);
- 12–14 места – ЗАО «СМУ-19 Метрострой», ЗАО «Управление-20 Метрострой» и ЗАО «Тоннельный отряд-3» (188 очков).

ГИРЕВОЙ СПОРТ

17 октября 2012 года в спорткомплексе ОАО «Метрострой» прошел очередной вид Спартакиады – ГИРЕВОЙ СПОРТ.

26 спортсменов из 10 организаций выявляли сильнейших в 5-ти весовых категориях: до 65 кг, до 75 кг, до 85 кг, до 95 кг, свыше 95 кг. Упражнение – рывок (сумма подъемов правой и левой рукой), вес гири для всех категорий – 24 кг.

Победителями стали:

- в/к до 65 кг Иванов Геннадий (ЗАО «Тоннельный отряд-3») – 55 подъемов;
- в/к до 75 кг Федоров Евгений (ЗАО «Тоннельный отряд-3») – 137 подъемов;
- в/к до 85 кг Абдуллоев Айрат (ЗАО «Семнадцатое управление Метрострой»), Башкиров Александр (ЗАО «Тоннельный отряд-3») – по 70 подъемов;
- в/к до 95 кг Грузнов Павел (ЗАО СМУ-9 «Метрострой») – 38 подъемов;
- в/к свыше 95 кг Берлев Аркадий (ЗАО «Тоннельный отряд-3») – 135 подъемов.

Победителями командного первенства стали силы ЗАО «Тоннельный отряд-3» в составе Иванова Г., Федорова Е., Берлева А. На втором месте спортсмены Управления механизации – Рубцов М., Трифонов И., Петрунинцев В., на третьем месте гиревики ЗАО «Семнадцатое управление Метрострой» – Денисов Е., Абдуллоев А., Конохов Р.

БАСКЕТБОЛ

Продолжается первенство ОАО «Метрострой» по БАСКЕТБОЛУ – определились лидеры: команды ЗАО СМУ-9 «Метрострой», Управления ОАО «Метрострой», ЗАО «СМУ № 13 Метрострой», ЗАО «Компакт» и ЗАО «Управление № 10 Метростроя». Решающие игры пройдут 24 и 25 октября.

Старший тренер
НП СК «Метрострой» А.Ю. Ситюгин

ЮБИЛЕИ ВETERANОВ МЕТРОСТРОЯ

НОЯБРЬ

4	Алексей Иванович ПАРАЙ (УМ) – 55-летие Василий Порфирьевич ПЕТРОВ (УМ, работает механиком участка) – 65-летие
5	Галина Васильевна ВЫШИНСКАЯ (АТП) – 80-летие Клавдия Ивановна ЗАЗЕРСКАЯ (СМУ-11) – 75-летие Людмила Павловна БАЛДИНА (УМ) – 75-летие
6	Анна Карповна ПАВЛОВА (Семнадцатое управление) – 90-летие
7	Альберт Маркович ШАЛЬМАН (Поликлиника) – 95-летие
11	Владимир Петрович РОССАДКЕВИЧ (ТО-3) – 85-летие
15	Вячеслав Михайлович СТЕПАНОВ (АТП) – 70-летие
16	Иван Дмитриевич ШАПОШНИКОВ (ТО-3) – 75-летие Леонид Владимирович КИРСАНОВ (УМ, работает эл.слесарем-монтажником ППО) – 50-летие
17	Александр Михайлович ТРОФИМОВ (Управление-20) – 55-летие
20	Игорь Сидорович МАЦУЛЕВ (Управление-20) – 75-летие
22	Михаил Прокопьевич СИЛАНТЬЕВ (ТО-3) – 75-летие
23	Юрий Николаевич СЕМЕНОВ (СМУ-11) – 60-летие
26	Ольга Васильевна РОЖКОВА (ЛМЗ) – 85-летие
28	Анатолий Степанович ТУМАНОВ (Управление) – 80-летие
29	Василий Васильевич ВАСИЛЬЕВ (СМУ № 13) – 80-летие

НУ ВЫ ДАЕТЕ!

На чемпионате мира среди ветеранов по полиатлону, проходившему в Ялте с 4 по 8 октября, команда настоящих мужиков ЗАО «СМУ № 13 Метрострой» завоевала первое место.



Ласковое ялтинское солнце, теплое море, горные пейзажи с огромными кипарисами, прекрасные виды побережья с высоты птичьего полета на горе Ай-Петри надолго останутся в памяти спортсменов как заслуженная награда за умение бороться и побеждать.

Абсолютным успехом завершила свое выступление команда спортсменов-ветеранов ЗАО «СМУ № 13 Метрострой». Это уже третья победа замечательной команды на чемпионатах мира по летнему полиатлону. В 2010 году была победа в г. Анталья (Турция), а в 2011 – в Могилеве (Белоруссия). Метрострой от всей души поздравляет команду победителей ЗАО «СМУ № 13 Метрострой»: Виктора Васильевича Баурова, плотника, Игоря Александровича Чукалина, нормировщика, Ивана Павловича Гриченкова, крепильщика, Петра Васильевича Стрелкова, техника, Валерия Аркадьевича Маклашкина, спорторга. Вы лучшие!

ЧЕМПИОНАТ МИРА ПО ЛЕТНЕМУ ПОЛИАТЛОНУ СРЕДИ ВETERANОВ НАТ МИРА ПО ЛЕТНЕМУ ПОЛИАТЛОНУ СРЕДИ ЮНОШЕЙ И ДЕВУШ



Большую помощь в подготовке команды к соревнованиям оказал генеральный директор ЗАО «СМУ № 13 Метрострой» Сергей Дмитриевич Сепитый. В упорной борьбе за золото приняли участие спортсмены из 21 клуба из пяти стран. Среди ветеранов первыми стали россияне, вторыми – украинцы, и на третьем месте расположились спортсмены из Казахстана. В первый день спортсмены показывали свое мастерство в пулевой стрельбе из пневматической винтовки и пистолета, во второй день – плавание на дистанции 50 метров, третьим видом стала легкая атлетика – спринт 60 метров.

ПЕРВЕНСТВО МИРА ПО ЛЕТНЕМУ ПОЛИАТЛОНУ (ЧЕТЫРЕХБОРЬЕ) СРЕДИ ВETERANОВ

Протокол командных результатов среди спортивных клубов

Место	Клуб	Государство	Стрельба	Плавание	Бег	Итого
1	«СМУ № 13 Метрострой»	Россия	408	267	256	931
2	«ДОСААФ»-С.-Петербург	Россия	349	210	202	761
3	г. Павловск клуб «Павловск»	Россия	210	207	156	573
4	СКИФ г. Воронеж	Россия	204	143	125	472
5	г. Севастополь	Украина	164	140	74	378
6	Караганда-Сортировка	Казахстан	140	78	98	316
7	Караганда	Казахстан	107	77	46	230
8	ДЮСШ г. Гаврилов-Ям	Россия	87	70	64	221
9	КС ДЮСШ № 3 г. Краснодар	Россия	97	72	42	211
10	СПГУВК-С.-Петербург	Россия	74	83	50	207
11	Динамо РТ УФСКН Татарстан	Россия	83	64	35	182
12	СК ДЮСШ № 5 Алматы	Казахстан	81	60	32	173
13	«Олимп» Кировская область	Россия	83	61	15	159
14	Тарту	Эстония	55	61	27	143
15	Харьковская область	Украина	119	18	3	140

Протокол командных результатов среди команд государств

место	Команда	Стрельба	Плавание	Бег	Итого
		Очки	Очки	Очки	Очки
1	Россия	408	296	237	941
2	Украина	363	309	251	923
3	Казахстан	328	215	176	719
4	Эстония	55	61	27	143

УЧРЕДИТЕЛЬ:

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

Редактор: Андрей Бергнер

Фото: Виктор Чумаков
Корреспондент: Ирина Сидорина
Верстка и дизайн: Елена Тальянова
Номер подписан в печать 24.10.2012 г.
Газета отпечатана в «Типография «НП-Принт», Санкт-Петербург, Чкаловский пр., д. 15.

АДРЕС РЕДАКЦИИ:

190013, Санкт-Петербург, Загородный пр., д. 52а
Телефон: (812) 635-77-28
metrostroy@mail.ru
www.metrostroy-spb.ru
Отзывы направлять по адресу редакции.
Тираж 1700 экземпляров.