

## ЗДЕСЬ РЕШАЛАСЬ СУДЬБА ЛЕНИНГРАДА



### НА НЕВСКОМ ПЯТАЧКЕ

Сто батарей гремело сдуру,  
Слепой тротил крушил, крушил  
Земли изодранную шкуру,  
И мертвый снег запорошил.

Но нет забвенья, нет забвенья  
Тому, кто в этом был аду.  
И памяти подразделения  
Равняются на холоду.

Седые волны бьются в мыле.  
Горит зари багровый кант.  
И непреклонен, как Вергилий,  
На переправе комендант.

Он видит смерть. Он жизнью мерит  
Свою погибель без нытья.  
Дойдет туда, на левый берег,  
Лишь только пятая ладья.

А остальные без возврата –  
В щепу снарядом – и ко дну.  
И кровь до самого Кронштадта  
Окрасит невскую волну.

При штурме храбрым доставались  
Всегда крутые берега.  
Природы зимняя усталость  
Однообразна и строга.

На месте том, пустом донине,  
Трава живая не растет.  
С печальной вечностью полыни  
Сухой качается осот.

Да жесткий снег, клубясь, струится,  
Течет, шершав и синеват.  
Мои глазницы – как бойницы.  
И в этом я не виноват.

Михаил Дудин



Читайте продолжение на стр. 7.

### СЕГОДНЯ В НОМЕРЕ:



Метростроение

На всех участках Невско-Василеостровской линии кипит работа. Что еще можно и нужно сделать, чтобы сохранить заданные темпы строительства на «Новокрестовской» и «Беговой» и ввести эти станции в строй в феврале-марте будущего года, перед Чемпионатом мира по футболу?

## ПРИСТУПИЛИ К ОТДЕЛКЕ СТАНЦИИ



На Крестовском острове наблюдается оживленный темп работ. Тоннелепроходческий щит достает грунт, непрерывной цепочкой отъезжают с территории будущей «Новокрестовской» грузовики, наполненные породой... Между тем, на начало мая отставание от графика составило примерно месяц. Говорит заместитель начальника участка №6 СМУ-15 Константин Николаевич Провалин:

— Задержки были связаны с невозможностью спрогнозировать по времени устройство гидроизоляции. В ходе совместных рабочих консультаций с институтом «Ленметрогипротранс» удалось найти решение по гидроизоляции проблемных участков. Сегодня можно утверждать, что гидроизоляция на строящейся станции «Новокрестовская» готова полностью.

В чем встречаются сложности? ГОСТы требуют практически идеальную, ровную поверхность, а ограждающей конструкцией является стена в грунте, которая, понятное дело, не стопроцентно герметична. Ее задача – ограждающая.

Альтернатива по протечкам – металлоизоляция. В ряде случаев применяли и такой метод. Это – порядка 10% от общего объема. Все было сделано в соответствии с разрешающими документами «Ленметрогипротранса».

Бетонные работы идут следом. В конце месяца стопроцентно замкнем весь периметр станции в бетон.

Что касается монолита, то работа идет на отметке 9900, параллельно приступили к монтажу эскалаторов. В последнюю неделю мая переходим к отделке платформы, но не всей станции, а первой ее половины.

Проблем с логистикой, с вывозом грунта мы не испытываем, строительство станции минимально стеснено проходкой тоннеля. Ленточный конвейер не мешает возводить внутренние конструкции, поэтому при сохраняющейся ситуации в июне отставание от утвержденного графика будет полностью ликвидировано.



## БУДЕМ ДЕЛАТЬ ВСЕ, ЧТО В НАШИХ СИЛАХ



На «Беговой» наблюдаются отставания на некоторых участках. Оперативное выполнение по объекту на сумму в 540 миллионов рублей не принято заказчиком. В чем дело? Нередко доводится слышать весьма убедительные суждения на сметную часть, которая по технологиям расчета отстает от жизненных реалий, на бюрократизацию производственного процесса. Ситуацию комментирует руководитель проекта станции «Беговая» Геннадий Дмитриевич Андреев:



— То и дело возникают проблемы со сметной документацией. А чтобы своевременно построить эту столь нужную станцию метро в Приморском районе, нужно две вещи. Первое – это своевременное финансирование, чтобы рассчитываться с подрядчиками. Второе – преодолеть некоторые технические моменты.

Чтобы ускорить процесс строительства, необходимо максимальное раскрытие фронтов работ. Сейчас мы работаем на всех четырех отметках. Важная составляющая – демонтаж обделки. Для этого включаем все технические возможности: задействуем машину с гидравлическим манипулятором, используем машину с выжимным столом и силовой балкой, демонтируем обделку в осях 1-1' открытым способом.

Для разработки грунта до недавнего времени использовали два породных бункера, четыре скребковых конвейера для горизонтальной транспортировки, восемь мини-экскаваторов, три грейфера – экскаваторы с телескопической рукоятью. Кроме того, для временного размещения грунта и демонтированных блоков обделки использовали промежуточную площадку на Мебельной улице.

Это было связано с закрытием на просушку полигонов и катастрофической нехваткой автомашин для вывоза грунта.

Для своевременного раскрытия фронтов монолитных работ мы сформировали дополнительные бригады и звенья, выполняющие работы по гидроизоляции комплекса.

По монолитным работам. Для бетонирования центральной части перекрытия изготовили и смонтировали четыре комплекта силовой опалубки. Таким образом, опалубки хватает для одновременной работы на четверти станции.

Собственно, по ускорению – это все. Считаю, что на данный момент нами сделано все возможное. И этого, в принципе, достаточно, для того чтобы нагнать график. Конечно, при условии нормального финансирования. Когда происходят задержки выплаты заработной платы, людей не удержать. Это раньше можно было поднять рабочих на производственные подвиги силой агитации и пропаганды. Теперь подобные рычаги не действуют.

Ну а то, что в наших силах, мы делали, делаем и будем делать.

Колледж Метростроя

## ПОПАЛИ В «ДЕСЯТКУ». ПЯТЕРКА НА НИЗКОМ СТАРТЕ

Учащиеся петербургского Колледжа Метростроя уже несколько лет подряд становятся победителями в различных профессиональных конкурсах, а сам колледж считается лучшим по подготовке рабочих кадров. Поэтому неудивительно, что он стал местом проведения Всероссийского конкурса плиточников.

На улице Демьяна Бедного, д. 21 из разных концов страны приехали всего десять человек. Почему так мало? Неужели всероссийский масштаб не заинтересовал молодых специалистов? Отнюдь. Заявку на участие подали пятьсот человек, а по условиям только десятка, выбранная по итогам голосования, может принять участие в очном конкурсе.

Как проходил отбор? Плиточники выполняли определенное задание, проводили фиксацию сделанного и выставляли на сайт. Посетители сайта голосовали за наиболее понравившуюся работу. Таким образом, в соответствии со зрительскими симпатиями и сформировалась десятка полуфиналистов.

— Как работаете? – спрашиваю у молодого москвича Александра Голофеева, усердно занятого делом.



Александр Курицын (г. Волжский)

— Отличная площадка, – отвечает. – Здесь находится одно удовольствие.

Точно такие же эмоции испытывал и его коллега из города Волжского, что в Волгоградской области, Александр Курицын.



Александр Голофеев (г. Москва)

— Я счастлив, что приехал в Петербург, что увидел, в каких условиях готовят кадры Колледж Метростроя. Неслучайно ребята прекрасно себя показывают, как настоящие спецы. Извините, буду дальше трудиться.

Молодые люди выполняли задание на полигоне Колледжа Метростроя практически в течение целого дня. По итогам определилась пятерка финалистов. Как рассказала член жюри конкурса Елена Владимировна Семина, представляющая петербургский колледж городской индустрии и городского хозяйства, призовой фонд составляет один миллион рублей. Победитель получит ровно половину фонда, за второе место полагается приз в триста тысяч рублей, за третье – двести тысяч. Неплохо, правда?

— Приходите 1 июня. Начнется самое интересное – финал! – приглашает старший мастер Колледжа Метростроя Эдуард Гравичович Симонян.

Обязательно придем. О том, как проходил финал, расскажем в следующем номере нашей газеты.



## У НАС ГРАФИК ТАКОЙ: РАБОТАЕМ КРУГЛОСУТОЧНО...

Поворотный участок верхнего строения первого пути на выходе из галереи станции «Южная». Сдан приемной комиссии под укладку бетона. Бетонные работы выполняет бригада СМУ-17. Космический вид!

Есть такая прибаутка: можем строить быстро, дешево, качественно – вычеркните одно из трех. Если быстро и дешево, значит, некачественно, если быстро и качественно – тогда недешево. Ну, а если дешево и качественно – то, разумеется, небыстро. Выбирайте! Но Третьему тоннельному отряду выбирать не приходится: он должен строить подземную железную дорогу только качественно, только недорого и очень быстро.



Главный инженер ТО-3 Виктор Вячеславович Тишкин:

– Можно смело объявить о том, что завоз **ходового рельса** на строящийся участок Фрунзенской линии завершен. 24 погонных километра рельсовых плетей на участок от

станции «Международная» до станции «Южная» путейцы тоннельного отряда завозили в течение нескольких месяцев. Работа шла в основном в ночные окна, как это обычно и происходит с путевым оборудованием на пусковых перегонах.

### КОНТАКТНЫЙ РЕЛЬС – ЗАВЕЗТИ В АВГУСТЕ

– На отдельных участках трассы наши путейцы ведут монтаж и **контактного рельса**. Контактный рельс мы начали завозить в мае: сейчас в тоннеле монтируют первые четыре 100-метровые плети. А всего на участок с учетом отдельных технологических разрывов пойдет более 12 километров «контактника»! В планах закончить доставку за четыре месяца и в августе поставить в этом деле жирную точку.

### ХОДОВОЙ РЕЛЬС НА ПЕРЕГОНЕ «ДУНАЙСКИЙ» – «ЮЖНАЯ» УСТАНОВИТЬ В МАЕ

– В мае, напрямик через строящуюся станцию «Дунайский проспект», из зоны действующего метрополитена за «Международной» 100-метровые плети поступили на монтируемый участок трассы у станции



Вячеслав Натунич, заместитель начальника участка ТО-3

В Тоннельном отряде 40 лет! Опытный, знающий, надежный, немногословный – настоящий инженер-путеец!

– Вячеслав, как Вы оцениваете готовность второго пути на участке «Дунайский проспект» – «Южная»?

– Грубо – 45% путевых работ выполнено. А если брать рельсошпальную решетку без контактного рельса – то тогда готовность первого пути оцениваю на все 85%.

«Южная». В дни Победы весь ходовой рельс (пятьдесят 100-метровых плетей) для второго пути перегона «Дунайский» – «Южная» за трое суток протащили через станцию не прерывая строительства! Работали, можно сказать, музыкально: быстро, слаженно, на одном дыхании. Коллеги из СМУ-11 оказали нам неоценимую помощь в выполнении этой задачи. На выходе из тоннеля был собран специальный стапель, с которого плети перегружали на роликовые тележки и с помощью лебедок буксировали через станцию. Затем уже погрузчиками плети протаскивали по тоннелю до зоны монтажа и вкрантовывали на свои места. Сегодня до станции «Южная» по левому пути осталось вкрантовать всего 130 метров пути.

Монтаж путевого рельса идет и на самой станции «Южная». По левому пути здесь остается установить 170 метров. Таким образом по левому пути перегона «Дунайский проспект» – «Южная» остается всего триста метров! Два-три дня плотной работы, и левый путь перегона будет полностью вкрантован.

### МОНТАЖ РЕЛЬСОШПАЛЬНОЙ РЕШЕТКИ – ЗАВЕРШИТЬ В АВГУСТЕ

– По правому пути на участке «Дунайский проспект» – «Южная» продолжается монтаж и бетонирование рельсошпальной решетки. До «Южной» остается 700 метров. Этот монтаж будет полностью завершен в июле (всего по обоим путям перегона «Международная» – «Южная» в настоящий момент смонтировано 85% рельсошпальной решетки).

На участке «Проект Славы» – «Дунайский» у нас уже «все в ажуре»: рельсы проложены, за исключением самой станции (разрыв 240 метров по каждому пути). Предположительно, в августе все разрывы будут ликвидированы.

### ВСЕ ПУТЕУКЛАДОЧНЫЕ РАБОТЫ ЗАКОНЧИТЬ В НОЯБРЕ

– В соответствии с производственным планом на участке «Международная» – «Южная» все путеукладочные работы и монтаж контактного рельса должны быть завершены до конца ноября 2017 года.

– Расскажите о графике путевых работ, принятом в ТО-3, благодаря которому удается все успевать.

– У нас график такой: работаем круглосуточно. Утро-вечер-ночь. Но это не значит, что все три смены падем на одном месте. Ведь мы



Владимир Аркадьевич Ветлов, бригадир путейских рабочих ТО-3

В Метрострое – с 1980 года. Известный человек! Строил все станции от «Удельной» и далее по списку. Десять лет на проходке, а потом ушел в путейцы.

– Не жалеете?

– Нет, не жалею. На проходке пыль, а тут свежий воздух... Какая наша задача? А задача наша такая – рельсы, шпальная решетка, верхнее строение путей. Монтируем – готовим к бетонированию – сдаем смежникам. Переходим на другой участок. На перегоне от «Международной» до «Южной» – все это наше! Нашей бригады.

– Владимир Аркадьевич, успеем на этот раз к срокам?

– Конечно, успеем! Еще и раньше сделаем.

строим линейный объект большой протяженности, поэтому работаем одновременно на разных станциях и участках ФЛ. А в ночную смену основные силы сосредотачиваем на приеме и транспортировке рельсовых плетей по перегону. Это большая работа, которая требует нескольких перегрузок с широкой колеи на узкую и обратно – на широкую. Наши сводные бригады одновременно выполняют и доставку рельсовых плетей, и монтаж рельсошпальной решетки, и вкрантовку путевого и контактного рельса на перегоне «Дунайский проспект» – «Южная» – галерея за станцией «Южная», участки которого находятся в зоне

ленность путевого участка – перебросим сюда людей из тоннелей ФР. Мы планируем, что на пике развития путевых работ на Н/В линии численность путевого участка будет доведена до 140 человек.



Укладка путевого бетона – тяжелая «ручная» работа. Но без нее никто нигде не поедет. Поэтому 100 метров путевого бетона в смену, а иногда и больше выдает бригада бетонщиков СМУ-15. И спи-отдыхай!

– И как Вы лично оцениваете темпы работы путейцев?

– Если, например, взять статистику марта – по двум линиям на ФР и на Н/В линии суммарно было смонтировано порядка 1040 погонных метров. За последние 20 лет у нас таких темпов не было.

– Удастся «без боя» сдавать выполненные объемы?

– Объемы сдавать удастся. Не всегда, правда, удается деньги получать. Кстати, сметная часть путевых работ не выдерживает критики. Все расценки – прошлого века, они совершенно не учитывают иную технологию и конструкцию современного пути метрополитена. Давно ушли от устройства путей на деревянных шпалах, а в смете все те же расценки. Они не отражают ни реальных трудозатрат, ни сложности новой технологии путеукладочных работ.

## Память

### КОБОНА – МЕСТО НАШЕЙ ПАМЯТИ

11 мая группа ветеранов Метростроя побывала в поселке Кобона Кировского района Ленинградской области.

В годы Великой Отечественной войны в Кобону по Дороге жизни прибывали ленинградцы, которых через Ладожское озеро эвакуировали на Большую Землю. Небольшой рыбацкий поселок стал местом спасения тысяч людей. Однако война есть война. Многие погибли. На кладбище в Кобоне похоронены многие из тех, кто в начале 1941 года начинал строить ленинградское метро. Фамилии этих людей выбиты на могильных плитах.

Здесь, перед памятником советским воинам и жителям блокадного Ленинграда настоятель местной церкви Николая Чудотворца отец Георгий отслужил молебен, ветераны возложили цветы к могилам, посетили местный музей Дороги жизни, восстановленный после страшного пожара, уничтожившего всю прежнюю экспозицию.



Спогшибательные блондинки из Семнадцатого СМУ! На самом деле, все серьезно: выпускницы Горного института Наташа Синицина и Галина Авдиенко – сменные маркшейдеры. Своими нежными руками они... рихтуют рельсы для заливки путевого бетона. Куда катится мир?!

Метростроение



# ОДНА БРИГАДА = ДВА ЗАБОЯ

Ручная проходка в левом перегонном тоннеле, может быть, уже в июле подойдет к станции «Приморская»...

Проходчики говорят, что все пройдут вручную: и левый тоннель, и правый. Щит вчера демонтировали и увезли на «Театральную». Комплексный бригадир СМУ-10 Александр Петрович Дмитриев увеличил численность сменных бригад до 12 человек и разбил каждую из них на два проходческих звена. Назначил в бригадах одного сменного бригадира на два забоя. Смена берет породу, ставит кольцо и в левом, и в правом забое. Все на проходке подчиняются бригадиру. Ни тебе споров, ни тебе зависти – бригада-то одна... Звенья ведут проходку двумя расходящимися забоями. По левому тоннелю до «Приморской» осталось 120 колец и еще 110 – до монтажной камеры. Проходчики говорят, что до «Приморской» вполне реально дойти в июле.

**Комплексный бригадир Александр Петрович Дмитриев:**

– Вот сейчас они забрали породу, воткнули кольца, получается у нас по два добора и по два кольца. Добор собрали и вывезли, начали обтяжку колец. Справа кольцо уже замкнули, подкладывают замок и готовятся к следующему врубу. Сейчас под-

тянут замок и все – кольцо на месте. В месяц мы должны ставить восемьдесят колец – по сорок в каждом забое. На бригаду получается кольцо в смену. Таких бригад у нас четыре: Антона Морщанина, Портнова Сергея, Дмитрия Тарана и Ярослава Форсилова. На все мои бригады можно положиться: им пастух не нужен, все ребята хорошие, подготовленные. За полгода парни выросли будь здоров.



А вот и сменный бригадир – **Ярослав Форсиров**. Между прочим, потомственный проходчик: и дед, и отец – знатные метростроевцы.

– Одна бригада, два забоя, а вагонов-то маловато...

Ярослав на проходке шесть лет. В шахту на Садовой стал с отцом спускаться еще совсем маленьким мальчишкой. Дед у Ярослава – легендарный был проходчик. Про бригаду Суходолова слышали? Так вот эту бригаду дед Ярослава собирал, а потом передал Суходолову...

– Ярослав, а с отцом случается метростроевскую жизнь обсуждать?

– Конечно, случается. Отец всегда говорит, что все будет хорошо и что надо надеяться

на лучшее. Надо, мол, просто работать. Всем. И он прав, наверное. Сейчас, например, лучше стало. Три года назад мы получали меньше, чем девчонки из Макдональдса...

- А семья у тебя есть?
- Семья есть: жена, кошка, пока все.
- Скажи, как человек решается здесь остаться и работать всю жизнь?
- Главное – первые пару недель перетерпеть. Перетерпел – значит, будешь работать.
- Дед у тебя строгий был?
- Очень строгий.
- А тебе строгость дедовская передалась?
- Не, я обычно спокойно разбираюсь.

Иногда, конечно, приходится слегка подбодрить, если загрустил человек на работе.

– А бывает, например, такое, что в твою смену что-то не получается, не срывается по плану, что-то сломалось и работу не сделать? Что тогда? Оставляем следующей бригаде?

– У нас такого не бывает. Бросать нельзя.

За два года бригада Ярослава прошла все основные выработки, которые встречаются в метростроении – ходки, переборки, стволы, тоннели, расчески. Сейчас собирают затворы, сложные кольца 5,64 с двумя замками. Всему научились!

Чтобы собрать и вырастить такую бригаду надо каждому найти свое место в ней, «подогнать» людей друг к другу, знать их сильные и слабые стороны, кто на что способен в трудных обстоятельствах, научить всему, передать свой опыт. Бригадир, способный создавать сильные коллективы – это ценность Метростроя, их надо беречь и приумножать. Это они держат на себе весь рабочий класс. А сколько их ушло из Метростроя, когда нечем было кормить семью, когда не было в Метрострое ни средств, ни работы? Стабильность и уверенность в завтрашнем дне – это для зрелых и опытных мужиков самое главное.



**Виноков Виталий Валерьевич, проходчик**



**Пономарев Юрий, проходчик**

**А.П. Дмитриев:**

– А мы, старики, вообще никогда в бригаде не говорим о плохом, мы всегда говорим о хорошем. Интересно самому кольцо поставить? Интересно! И даже радостно. Эта романтика и затягивает. Романтика – штука, конечно, хорошая, и молодежь у нас хорошая, но ее нашему делу ведь кто-то и научить должен, верно?



*Бригада Ярослава Форсилова*

Поздравляем!



**4 июня исполняется 85 лет АЛЕКСЕЮ НИКОЛАЕВИЧУ ЛАПИНУ**

Участник строительства первых линий ленинградского метро, ликвидации первого размыва, строительства первой односводчатой станции «Площадь Мужества» – человек-судьба, Метростроитель с большой буквы «М». Постигать профессию метростроителя Лапин Алексей Николаевич начал в 1957 году, заступив на должность сменного инженера Строительства №13 Ленметростроя. Как вспоминает сам Алексей Николаевич: «Меня быстренько «бросили в воду»: хочешь, горный инженер – плыви, а не хочешь – тони. И поплыл».

Работал на самых ответственных и сложных участках Строительства № 13, 11, 17. Вместе с будущим руководителем Ленметростроя Владимиром Михайловичем Капустиным участвовал в строительстве Расвумчорского железнодорожного тоннеля в Мурманской области. В 1980-е годы был главным консультантом на строительстве метро в Праге. Алексей Николаевич знал производство во всех тонкостях, один из немногих владел буровзрывным способом разработки породы. За трудовую доблесть при ликвидации размыва в 1975 году Алексей Николаевич Лапин награжден орденом Трудового Красного Знамени. Имеет знаки «Почетный транспортный строитель» и «Почетный строитель России». В 1997 году указом президента отмечен Орденом Почета.

Сегодня в Метрострое трудится немало учеников Алексея Николаевича. Его примеру следовали и продолжают следовать многие метростроители. Коллектив Метростроя искренне поздравляет Алексея Николаевича с 85-летием! Ваш трудовой путь – это путь настоящего метростроителя, не отступающего ни перед какими трудностями, верного своему профессиональному долгу. Желаем Вам, уважаемый Алексей Николаевич, крепкого здоровья и долгих лет жизни!



**7 мая исполнилось 65 лет НИКОЛАЮ АЛЕКСЕЕВИЧУ ЗУБОВУ**

Зубов Николай Алексеевич родился в Ярославской области. В 17 лет, в 1969 году он приехал в Ленинград и поступил в ПТУ-66 Ленметростроя. После увольнения в запас со срочной службы в Советской Армии, которая в то время была не только почетной обязанностью, но и воспитывала настоящих мужчин, он вернулся на работу в Тоннельный отряд №3 Ленметростроя, и с этого момента вся его трудовая деятельность связана с Метростроем. Без отрыва от производства в 1979 году Николай закончил ЛИИЖТ имени В.Н.Образцова.

Арматурщик, горный мастер, начальник смены, начальник участка, главный инженер, начальник строительства ТО-3, генеральный директор – такой трудовой путь пройден Николаем Алексеевичем.

Грамотный инженер, новатор по натуре, он все время находится в творческом пути. Его характеризуют неиссякаемая энергия, деловые и человеческие качества, которые так необходимы в нашей непростой жизни.

С 1998 года Н.А. Зубов – генеральный директор двух предприятий: ООО «Тоннельный отряд-4», которое в основном занимается прокладкой тоннелей методом микротоннелирования, и ЗАО «Железобетонные Конструкции и Детали», которое под его руководством превратилось в стабильное предприятие, где постоянно совершенствуются производственные технологии.

В 2011 году за заслуги в строительстве Николаю Алексеевичу присвоено звание «Заслуженный строитель Российской Федерации».

Умелый и грамотный руководитель, высококвалифицированный инженер, преданный своему делу, Николай Алексеевич заслуженно пользуется уважением всего коллектива.

Уважаемый Николай Алексеевич!

От всей души поздравляем Вас с юбилеем!

Пусть Вас никогда не покидает интерес к жизни, оптимизм и бодрость духа! Крепкого Вам здоровья и жизненной энергии!

*Коллеги по работе ЗАО «Железобетонные Конструкции и Детали»  
ООО «Тоннельный отряд-4»*

# НА КОНСТРУКТИВНОЙ СТАДИИ



Строительство многофункционального музейного центра в Рождествено – на стадии сооружения основных железобетонных конструкций, стен и перекрытий. Мы посетили строительную площадку в самый разгар рабочего дня: бригады готовились к бетонированию последнего участка перекрытия технического этажа административной части здания. Но погода была явно против нашей экскурсии. Дождь со снегом поливал так, что начальник участка Управления-20 Анатолий Филимонов решил не рисковать здоровьем корреспондентов и повел нас в штаб строительства – отогреться. На площадке продолжала кипеть работа, поэтому первый вопрос напрашивался сам собой.

– Много народу здесь работает?

Анатолий Филимонов, начальник участка Управления-20 Метрострой:

– Не много и не мало, порядка пятидесяти человек. Добавляем людей по мере необходимости. Сейчас могли бы усилиться, организовать ночные смены, но есть пока проблемы с расселением. А мы и таким коллективом справимся: живем дружно, но помним поговорку: «у картишек нет братишек». На этой площадке каждый должен прежде всего безупречно выполнять свои обязанности. И рабочий, и инженер по технике безопасности, и технадзор, и геодезическая служба, и, конечно же, линейные руководители строительства.

За окошком вагончика разыгралась нешуточная пурга. Вот такой месяц-май. Зима, брат. Симпатичная распорядитель работ Юля Чистякова заваривает чай и режет торт – у нее сегодня день рождения. Это мы хорошо заехали.



Юля Чистякова:

– В мужском коллективе работать очень нравится. Все мужчины доброжелательные, дружные, и с юмором все в порядке. А я здесь в основном занимаюсь снабжением, ну и стараюсь по возможности поддерживать уют в штабе строительства.

В дальнейшем я хотела бы работать в этом центре. Живу рядышком, мечтаю заниматься реставрацией... Например, научиться работать с деревом. А

может, быть реставрировать картины. Или пусть даже как сейчас – по снабжению.

Юля! Спасибо за чай! Желаем, чтобы все, что ты задумала, сбылось!

Продолжаем разговор с начальником участка.

– Так что уже построено?

Ну смотрите: основные бетонные работы выпали на зимнее время. Это всегда дополнительные трудозатраты: защита пленкой конструкций в опалубках, электропрогрев, парогенераторы и т.д. Тем не менее, я считаю, что зимой был закрыт приличный объем: практически весь конструктив подземных и технических этажей построен. Сейчас бы нам хорошей погоды, чтобы ускориться и выйти на плановые показатели.

Есть небольшое отставание от графика. Почему? Здание состоит из общей подвальной части – собственно фондохранилища; выше, с 1 по 13 ось два наземных этажа производственных мастерских и реставрационных лабораторий, с 13 по 23 ось – конференц-зал и три административных этажа. Казалось бы, небольшой по объему объект – всего-то 14000 м<sup>2</sup>, но сложная конфигурация, с массой разноуровневых перекрытий и очень непростой инженерией. Почему же все-таки возникло отставание? Этот вопрос мы задали техническому руководителю проекта Вадиму Сергееву.



На смене – комплексная бригада Алексея Карлина, одна из лучших бригад Управления-20 (если не лучшая!)

Вадим Сергеев, технический руководитель проекта обособленного подразделения по строительству многофункционального музейного центра:

– Начнем с того, что проект на стадии «П» содержал лишь примерные расчеты. Были известны только основные нагрузки каркаса, ни спецификаций, ни раскладки арматуры. Настоящее же, рабочее проектирование музейного центра обеспечивает Метрострой (как генеральный проектировщик) в лице нашего обособленного подразделения по строительству многофункционального музейного центра через подрядные проектные организации. В условиях цейтнота это рабочее проектирование велось одновременно с разработкой котлована. Зимние бетонные работы шли практически «с колес». Рабочая документация от подрядчиков-проектировщиков, «Суарт-Проекта» и «Метрокона», поступала с задержками. В ходе строительных работ было много вопросов к сводному плану



Арматурищик  
Рустам Наильевич  
Гайзов



Бетонщик  
Владимир Алексеевич  
Лопаткин

сетей, к конструкциям проемов, к инженерии. Согласитесь, что инженерная часть (вентиляция, «пожарка», водопровод) не может выдаваться позже конструктива. В этом небольшом здании «напихано» огромное количество сложных инженерных систем. Что-то «не влезает» в проектные параметры конструкций, где-то не проходит по высоте. Проектировщики начинают «двигать» трассы, соответственно «плывут» отверстия и проемы, трассы попадают на балки, на колонны, приходится переделывать конструктивные усиления. Вот и переделывают по несколько раз, выходило до пяти изменений к готовому комплекту «рабочки». Отставание от графика наметилось и по другой причине. Строительная площадка в зимний период не была подключена к постоянному источнику электроэнергии. Подключили нас только сейчас. Всю зиму проработали на дизельгенераторах. А на генераторах большой объем бетонных работ, сами понимаете, не дать. Делали, что могли.

Есть еще и «внешняя» проблема. Смежники, «Гатчинские сети», спроектировали наружные сети не под наши технические условия. Теперь их надо перепроектировать, «по новой» отсылать проект в экспертизу, проходить все разрешительные инстанции. Если они не сдадут наружные сети к середине 2019 года, мы, понятное дело, не сможем подключить здание.

И все же у технического руководителя проекта есть основания для оптимизма. Отставание небольшое. Безусловно, в ходе строительства оно будет устранено. Руководством объединенного подразделения Метростроя по строительству многофункционального музейного центра разработаны и утверждены новый график производства работ с учетом необходимого ускорения. Это вполне реальная программа, ее выполнение сегодня обеспечено подключением строительной площадки к городским электросетям. Подключение к постоянному источнику электроэнергии позволит ускоренно возвести каркас, произвести монтаж кровли, выполнить прокладку инженерных сетей и приступить к внутренним работам.

Бригады метростроевцев Управления-20 грамотно и энергично ведут строительные работы. Слаженность действий, взаимная поддержка и дружеское отношение рабочих – арматурищиков, бетонщиков, монтажников, сварщиков – все это мы видели на строительной площадке своими глазами. С другой стороны, прав и начальник участка:

– Не бывает такой бригады, чтобы все как «тридцать три богатыря». Лидер – он один. И такие люди в коллективе Управления-20 есть. Бригады Владимир Данилов, Алексей Карлин, Андрей Кадыров. Они могут не только создать, но и поддерживать в бригаде особую, позитивную атмосферу, имеют огромный строительный опыт и заслуженно пользуются безоговорочным авторитетом. Не сомневаясь, что они не подведут Метрострой, и первый в России инновационный реставрационный центр будет построен в срок.

## Назначение

### НА НОВОЙ ДОЛЖНОСТИ

Заместителем генерального директора по экономике и финансам ОАО «Метрострой» назначена Малаховская Алчачак Ильгизаровна (приказ по ОАО «Метрострой» №341-к от 28.04.2017). Ранее Алчачак Ильгизаровна занимала должность главного экономиста Управления ОАО «Метрострой».



А.И. Малаховская в 1989 году окончила Ленинградский финансово-экономический университет по специальности «Планирование народного хозяйства», в Метрострое работает с 2001 года.

Главным энергетиком ОГМЭМУ ОАО «Метрострой» назначен Панфилов Константин Юрьевич (приказ по ОАО «Метрострой» №258-к от 05.04.2017). Ранее Константин Юрьевич работал в должности районного инженера отдела главного механика и электромеханических устройств ОАО «Метрострой».



Начальником службы охраны окружающей среды ОАО «Метрострой» назначена Астахова Александра Валериевна (приказ по ОАО «Метрострой» №261 от 05.04.2017). Ранее Александра Валериевна работала инженером-экологом 1 категории, заместителем руководителя службы промышленной и экологической безопасности ОАО «Метрострой».



## Акционерное собрание

## ЦЕЛИ ПОСТАВЛЕНЫ, ЗАДАЧИ ОПРЕДЕЛЕНЫ



## ИЗ ГОДОВОГО ОТЧЕТА ЗА 2016 г.

генерального директора ОАО «Метрострой» В.Н. Александрова (основные положения).

«**Б**олее 75 лет в нашем городе строительством метрополитена занимается одна организация – Метрострой. И в этом как для города, так и для самой организации видятся только плюсы. За эти годы построено 67 станций, проложено более 113 км тоннелей. Я работаю в Метрострое без малого 55 лет, из которых более 25 возглавляю коллектив. И могу утверждать, что последние годы являются одним из наиболее трудных периодов в жизни нашей организации.

В отчетном году стало значительно сложнее выполнять поставленные задачи, потому что резко ухудшилась система финансирования. Мы столкнулись с таким нововведением, как банковское сопровождение. В принципе, это очень нужная и полезная вещь, позволяющая заказчику контролировать расход бюджетных средств. Но при условии, что организация строит только один объект. Пусть даже очень крупный, но один. У нас же другая ситуация. «Метрострой» как генподрядчик строит сразу несколько объектов: четыре участка метро, ЛАЭС-2, стадион... В такой ситуации работать с банковским сопровождением просто невозможно. Теряется мобильность, происходит совершенно парадоксальные вещи. Допустим, на одном из объектов все своевременно: и проект, и аванс. А на другом – проект застрял или пропало что-то еще, не позволяющее нам, как генподрядчику, обеспечить своевременное финансирование. Чтобы не останавливать работы, мы могли бы направить туда средства с другого объекта, но банковское сопровождение не позволяет нам это сделать. Более того, банковское сопровождение стало обязательным и для наших субподрядчиков, которые также заняты на строительстве сразу нескольких объектов. В результате возникают проблемы с выплатой заработной платы, закупкой оборудования и материалов, что вынуждает нас брать кредиты и нести потери, выплачивая проценты.

Исправить ситуацию, поручив одному СМУ строительство одного объекта, мы не можем. Сооружение участков метрополитена всегда находится на разных производственных стадиях. Если СМУ будет строить один объект, то возникнет нехватка или проходчиков, или отделочников, или путейцев. Возникнет риск потери специалистов и мощности организаций.

Нерационален также выбор поставщиков материалов, спецоборудования или исполнителя спецработ на основе предложений из интернета, либо выбор на основе коммерческих предложений по открытому запросу. Когда дело касается такой сложной отрасли, как метрополитен, необходимо быть уверенным поставщиком: в его опыте, квалификации, производственных мощностях и т.д. Выбор же, основанный исключительно на цене, сформированной некомпетентной компанией, может иметь непоправимые последствия.

Яркий пример тому – Фрунзенский радиус. Основанием для снижения сметы, прошедшей государственную экспертизу, стали коммерческие предложения организаций, не имеющих опыта в строительстве метро, вообще не имеющих ничего общего с метрополитеном! Мы были вынуждены заключить контракт на предложенных городом условиях. Но государственная экспертиза не случайно оценила проект в 34, а не в 26 млрд рублей. В результате сейчас мы не имеем возможности достроить эту линию, так как финансирование не хватает. И сегодняшние власти вынуждены предпринимать невероятные усилия, чтобы изыскать недостающие средства.

Что касается стадиона. Завершение строительства за четыре месяца, при реальных сроках как минимум год, стало возможно благодаря организационным возможностям Метростроя. В нашей структуре работают постоянные субподрядные организации, способные оперативно переместиться с одного объекта на другой. Мы за короткое время нарастили численность работающих на стадионе до пяти тысяч человек, использовали свой опыт и связи для поставки многочисленных материалов и оборудования. Разумеется, мы работаем под руководством городских властей, конкретно вице-губернатора Игоря Николаевича Албина, который дневал и ночевал на объекте. Но и заслуга Метростроя тут очевидна.

Далее генеральный директор Метростроя перешел к освещению результатов работы кол-

12 мая в Управлении механизации по адресу: ул. Маршала Говорова, д. 39 состоялось общее годовое собрание акционеров ОАО «Метрострой». На собрании с отчетом об итогах работы в 2016–2017 гг. выступил генеральный директор ОАО «Метрострой» Вадим Николаевич Александров. Годовую бухгалтерскую отчетность представил первый заместитель генерального директора ОАО «Метрострой» Николай Вадимович Александров. Результаты работы ревизионной комиссии озвучил председатель ревизионной комиссии Валерий Анатольевич Чехов.

лектива предприятия в отчетном 2016 году по конкретным объектам метрополитена. В частности, Вадим Николаевич доложил о продвижении строительства Фрунзенского радиуса на участке от станции «Международная» до станции «Южная», о строительстве участка Невско-Василеостровской линии от станции «Приморская» до станции «Улица Савушкина», включая станцию «Новокрестовская», рассказал о развитии горнопроходческих работ на участке Лахтинско-Правобережной линии от станции «Спасская» до станции «Морской Фасад», в том числе по 1-му пусковому комплексу от станции «Спасская» до станции «Большой проспект», проинформировал собрание о развитии Красносельско-Калининской линии от станции «Путиловская» до ст. «Казаковская».

Следующим разделом доклада В.Н. Александрова стал подробный отчет о строительных работах Метростроя вне сферы метрополитена. Генеральный директор начал этот раздел с рассказа о завершающихся работах на строительстве ЛАЭС-2, отметив, что за отчетный период на этом важнейшем для города и области объекте было уложено 2500 м<sup>3</sup> конструктивного бетона, 1000 т арматуры и выполнены работы по монтажу металлоконструкций в объеме 300 т (!). Далее Вадим Николаевич перешел к «проблемной» теме – достройке многорадиального стадиона «Зенит-Арена». В.Н.Александров справедливо отметил, что «в городе больше нет организаций, которые, во-первых, физически могут выполнять подобные проекты, и, во-вторых, что наша организация действует исключительно в интересах города». За четыре месяца были завершены все строительные-монтажные работы, а также выполнено благоустройство. Благодаря квалификации и опыту монтажников Управления механизации, на стадионе завершён монтаж и пусконаладка основных технических элементов объекта: раздвижной кровли и выкатного поля. 26 декабря все работы, включая благоустройство прилегающей территории, были закончены. Более того, в 2017 году Метрострой провел адаптацию объекта к проведению Кубка конфедераций и Чемпионата мира, а также устранил замечания представителей ФИФА к вибрационным показателям поля. В настоящий момент работы по достройке стадиона выполнены, стадион функционирует и готов к приему Кубка конфедераций и Чемпионата мира. В заключении данного раздела доклада Вадим Николаевич рассказал о текущих работах на строительстве многофункционального музейного центра в селе Рождествено Гатчинского р-на.

Отдельными разделами доклада генерального директора Метростроя последовательно стали следующие темы: «Кадровый состав ОАО «Метрострой», «Обучение», «Молодые специалисты», «Награды», «Охрана труда, промышленная и экологическая безопасность на объектах работ ОАО «Метрострой», «Внедрение новых технологических решений, механизмов и материалов», «Имиджевая политика ОАО «Метрострой».

Подводя итоги отчетного периода и завершая доклад, генеральный директор определил основные стратегические цели и поставил задачи перед ОАО «Метрострой» на 2017 год. Основные стратегические цели в экономической деятельности: сохранение конкурентного преимущества в области подземного строительства за счет своевременности выполнения и высокого качества работ, расширение деятельности и повышение капитализации компании. Основная цель в экономической области – обеспечение стабильного финансирования строительного-монтажных работ и рационализация хозяйственной деятельности, позволяющая оптимизировать затраты. В части обеспечения стабильного финансирования главная задача на 2017 год сформулирована как «обеспечение сдачи выполненных строительного-монтажных работ» по всем строительным объектам ОАО «Метрострой». Эта тема в докладе раскрыта подробно – по каждому строительному объекту.

Генеральный директор определил также основные цели и задачи «в части рационализации производственно-хозяйственной деятельности», и отдельно по всем объектам, находящимся в зоне ответственности Метростроя.

Подробный текст Отчета генерального директора ОАО «Метрострой» читайте на сайте: <http://www.e-disclosure.ru/portal/company.aspx?id=3235>

## ЭКОНОМИКА И ФИНАНСЫ



Финансово-экономическое положение ОАО «Метрострой» в отчетном году был заслушан доклад первого заместителя генерального директора ОАО «Метрострой» Николая Вадимовича Александрова. Доклад включал подробную информацию об освоении ОАО «Метрострой» финансовых средств на объектах метрополитена, а также по объектам, не связанным с метрополитеном. Валовой доход за 2016 год составил с НДС – 28 850 млн. руб., без НДС – 24 449 млн. руб. Общая сумма расходов без НДС составила – 23 160 млн. руб. Чистая прибыль по результатам производственной деятельности составила 497,8 млн. руб., что на 90,2 млн. руб. больше, чем в 2015 году.

Подводя итоги хозяйственной и экономической деятельности Метростроя за отчетный период, первый заместитель генерального директора ОАО «Метрострой» резюмировал, что поставленные на 2016 год производственные и финансово-экономические задачи в основном выполнены.

Заключение Ревизионной комиссии ОАО «Метрострой» по результатам деятельности в 2016 году (основные выдержки).

В результате проведенной выборочной проверки и оценки деятельности ОАО «Метрострой» в 2016 году Ревизионная комиссия свидетельствует: финансовое положение организации устойчиво; структура баланса носит удовлетворительный характер; ОАО «Метрострой» является прибыльной и рентабельной компанией с устойчивой платежеспособностью и ликвидностью. Ревизионная комиссия подтверждает отчетные данные ОАО «Метрострой» по состоянию на 31.12.2016 г. и оценивает деятельность за отчетный период как удовлетворительную. Достоверность и соответствие финансовой (бухгалтерской) отчетности за период с 1 января по 31 декабря 2016 года требованиям Российского Законодательства подтверждено аудиторским заключением ООО «ПРОМ-ИНВЕСТ-АУДИТ» 29 марта 2017 года.

СОСТАВ СОВЕТА ДИРЕКТОРОВ ОАО «МЕТРОСТРОЙ», ИЗБРАННЫЙ НА ГОДОВОМ ОБЩЕМ СОБРАНИИ АКЦИОНЕРОВ 12.05.2017 г.

1. АЛЕКСАНДРОВ Вадим Николаевич – Генеральный директор ОАО «Метрострой»
2. АЛЕКСАНДРОВ Николай Вадимович – Первый заместитель генерального директора ОАО «Метрострой»
3. ДРУЖИНИНСКИЙ Георгий Анатольевич – Генеральный директор ЗАО «Управление-20 Метрострой»
4. КОЗИН Евгений Германович – Первый заместитель начальника ГУП «Петербургский метрополитен»
5. ПЕТРОВ Александр Альбертович – Заместитель генерального директора ОАО «Метрострой»
6. УХАНОВ Алексей Валентинович – Генеральный директор ЗАО СМУ-9 «Метрострой»
7. ФЕДОСЕЕВ Павел Олегович – Заместитель председателя Комитета по транспорту Санкт-Петербурга
8. ХАРАШКИН Сергей Викторович – Председатель Комитета по развитию транспортной инфраструктуры Санкт-Петербурга
9. ЯНКИНА Марина Михайловна – Заместитель председателя Комитета имущественных отношений

СОСТАВ РЕВИЗИОННОЙ КОМИССИИ ОАО «МЕТРОСТРОЙ», ИЗБРАННЫЙ НА ГОДОВОМ ОБЩЕМ СОБРАНИИ АКЦИОНЕРОВ 12.05.2017 г.

1. ДМИТРИЧЕНКО Александр Иванович – Генеральный директор ООО «Аудиторская фирма «ПолтехАудит»
2. КЛЕЙМЕНОВ Александр Сергеевич – Начальник отдела развития и инновационных технологий на транспортном комплексе Комитета по транспорту Санкт-Петербурга
3. НИКОЛАЕВ Михаил Юрьевич – Главный бухгалтер ООО «Метротрансельстрой»
4. ПАНФИЛОВА Екатерина Леонидовна – Начальник ОФУЦБ Управления ОАО «Метрострой»
5. ЦАЛКО Михаил Иосифович – Заместитель председателя Комитета по развитию транспортной инфраструктуры Санкт-Петербурга

## Объявление



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

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

Уважаемый акционер!

Совет директоров Открытого акционерного общества по строительству метрополитена в городе Санкт-Петербурге «Метрострой» принял решение о созыве 19 июня 2017 года внеочередного общего собрания акционеров.

Собрание проводится в форме заочного голосования акционеров.

## ПОВЕСТКА ДНЯ:

1. О досрочном прекращении полномочий генерального директора Общества.
2. Об образовании единоличного исполнительного органа Общества.

Предлагаем акционерам принять участие в собрании и проголосовать по вопросам повестки дня путем заполнения бюллетеней.

Датой составления списков акционеров, имеющих право на участие во внеочередном общем собрании, считать 25 мая 2017 года.

Заполненный бюллетень для голосования просим направить в ОАО «Метрострой» по почтовому адресу: 190013, Санкт-Петербург, Загородный пр., дом 52а, либо представить лично по месту нахождения Общества: 190013, Санкт-Петербург, Загородный пр., дом 52а.

Дата окончания приема бюллетеней для голосования – 19 июня 2017 года.

С информацией, подлежащей представлению акционерам, можно ознакомиться, начиная с 30 мая 2017 года, в рабочее время по адресу: Санкт-Петербург, Загородный пр., дом 52а, комната 213, тел. 635-77-27.

С уважением,  
Совет директоров ОАО «Метрострой»

## День Победы

Продолжение. Начало читайте на стр. 1.

# ЗДЕСЬ РЕШАЛАСЬ СУДЬБА ЛЕНИНГРАДА



В преддверии Дня Победы мы собрались в Невской Дубровке, чтобы поклониться памятнику первым метростроевцам – героям обороны Ленинграда. Торжественный митинг открыл генеральный директор петербургского Метростроя Вадим Николаевич Александров:

– Уважаемые товарищи! Дорогие друзья! Стало замечательной традицией в канун великого Дня Победы встречаться у памятника метростроевцам. В 1941 году здесь, на залитой кровью дубровской земле ради общей Победы отдали свои жизни лучшие представители рабочего класса. И забывать об этом нам никак нельзя! Поэтому так отрадно видеть у подножия прекрасного монумента не только ветеранов Метростроя, но и смену молодую, наше с вами будущее. Уверен, что память о первых метростроителях – защитниках Невской твердыни переживет века!

Мемориал метростроевцам – память о тех, кто в первую военную осень под непрерывным огнем строил танковую переправу на Невский плацдарм. За октябрь–ноябрь 1941-го на левый берег Невы были переправлены двадцать три танка «КВ» и десять Т-34. В историю Великой Отечественной войны эта операция вошла под названием «Чай с вареньем», потому что Иван Георгиевич Зубков, первый начальник Ленинградского метростроя, руководивший операцией, по утрам докладывал в Смольный: «Пьем чай с вареньем по 7-8 стаканов», что означало количество переправленных танков.

В честь героев была объявлена минута молчания. Выступивший затем председатель Совета ветеранов Метростроя Константин Яковлевич Поначев сказал:

– Дорогие товарищи! Дорога жизни, Дорога победы – это все наш Метрострой. Задачи в Невской Дубровке ставились серьезнейшие. И они были выполнены.

Учащиеся Колледжа Метростроя Михаил Бережной, Дмитрий Тимохин и Антон Григорьев подготовили небольшую литературно-драматическую программу, посвященную героям Невской Дубровки.

Выступившая глава муниципального образования Дубровского городского поселения Татьяна Геннадьевна Куликова напомнила о том, что в войну Невская Дубровка была сметена с лица земли.

– Я благодарю Метрострой за сохранение памяти о павших в Невской Дубровке воинах, за то, что помогаете в благоустройстве, – подчеркнула она.

Глава администрации МО «Дубровское городское поселение» Юлия Николаевна Пинчукова рассказала о том, как ведется работа по патриотическому воспитанию молодежи.

– Мы со школьниками обсуждаем нашу переправу с переправой в Керчи, с другими военными операциями. Так ребята узнают о героях Великой Отечественной, проникаются любовью к истории. Здесь, в Невской Дубровке с особой силой ощущается и весь трагизм ситуации, и героизм защитников Отечества.

И это правда. Даже через три четверти столетия после тех событий. А еще в 1970-м здесь побывал писатель-фронтовик Александр Крон, написавший о своем впечатлении: «... не изгладились рубцы траншей и язвы воронок, искромсавших землю,

металл засел в ней глубоко, пропитав почву своими окислами... И растут на этой земле цветы, каких я нигде не видел, – обычные полевые цветы, белые и бледно-лиловые, но очень мелкие, на тоненьких хрупких стебельках, похожие на блокадных детей».

Так образно и метафорично передал нам особенность этой священной земли участник боев, напомнив о тяжелой доле детей блокадного Ленинграда как о высшем смысле кровопролитных боев на Невском пятачке.

«Тоненьким хрупким стебельком» выглядит девочка, прижавшаяся к бронзовому метростроевцу.

– Эта девочка – я.

Удивительно, но так говорят многие женщины – ветераны Метростроя, чье детство выпало на военную пору. Метростроевец – центральная фигура памятника – воплотил в себе собирательный образ защитника Родины.

По признанию художника Ильдара Фазылова, этот образ удался именно потому,

Как здорово, когда подобное единодушие встречается в отношении к памяти, к преемственности поколения. О том же, что эта преемственность есть, свидетельствует большое количество молодых людей. Почти все здесь впервые.

– Впечатления сильные. Памятник изумительный! – восклицает секретарь генерального директора СМУ-17 Валерия Богатырева, и к ее словам присоединяются коллеги, а их более двадцати человек, ибо руководители Семнадцатого управления распорядились обязательно привезти в Невскую Дубровку молодежь, чтобы знали и помнили.

Завершилась памятная встреча обедом – гречневой кашей с тушенкой из полевой кухни и крепким сладким чаем! Ну а кто хотел – почтил память о героях фронтowymi ста граммами...

Маршал Советского Союза Георгий Константинович Жуков писал в мемуарах: «Без Невского пятачка не продержится Дорога жизни, а без нее не продержится



что в него удалось привнести черты многих людей, он каждому напоминает кого-то из своих близких – отца, деда, прадеда...

Основой образа послужила фотография легенды Метростроя – Николая Михайловича Филиппова. Его сын – генеральный директор ЛМЗ Владимир Николаевич не скрывает волнения:

– Знаете, очень трогает такое теплое отношение. Понимаешь, что в этом – уважение к отцу. Чувствую одновременно и свою ответственность, чтоб не уронить честь, и гордость за пешеходный мост через речку Дубровку, который мы делали у нас на заводе.

– А у нас на заводе делали тюбинги для памятника, – вмешивается в разговор машинист крана завода ЖБКиД Вера Егоровна Видал. – Вот настоящий мастер – наш начальник формовочного цеха Владимир Николаевич Выровой. Нам так нравится этот мемориал, к созданию которого мы тоже причастны!

и Ленинград. Здесь решается судьба Ленинграда». Ленинградская битва в целом и оборона легендарного Невского пятачка в частности не имеют аналогов в мировой истории.

Метростроевцы – от ветеранов до юного поколения – помнят об этом.



Спорт

# МЯЧ ЛЕТИТ, ТРЯСЕТСЯ ПОЛ – МЫ ИГРАЕМ В ВОЛЕЙБОЛ!



В спорткомплексе на Левашовском началось первенство Метростроя по волейболу.

В одном из стартовых матчей случилось невероятное: все подачи капитана команды Управления механизации Михаила Текотева были результативными, и его команда выиграла первый сет со счетом 25:0! Спрашивается, как было не прийти на игру с участием такой команды?

18 мая УМовцы играли с ТО-3, а мы помним, что в прошлом году ТО-3 первенствовал в общем зачете Спартакиады Метростроя.

Матч поначалу складывался удачно для команды Тоннельного отряда, но перелом наступил очень быстро, и счет стал неумолимо расти в пользу команды УМа. В это время случился небольшой конфуз. Мяч после удара Стаса Соловья

упал на площадку, но в поле или за линией, никто однозначно утверждать не мог. Обратились к судейскому столику.

– Мне обзор перекрыл фотокорреспондент, – развел руками спортивный директор спортклуба «Метрострой» Вячеслав Алексеевич Фандеев.

Это было правдой. В тот момент я действительно пытался запечатлеть динамичный эпизод игры. Спорный мяч засчитали в пользу ТО-3, что было абсолютно справедливо.

Итог встречи: 2:0 (25:15 и 25:13) в пользу команды УМа.

В этой игре у победителей хорошие подачи делал Максим Липко, а на блоке выделялся Виктор Бурбин. Особо эффективными были хорошо поставленные удары Антона Уткина с задней линии.

– Мы настроены бороться за победу в каждом матче, – такова установка нашего тренера, а команда у нас очень сплоченная и сыгранная, – сказал после матча Михаил Текотев.

Игры продолжают. Как поется в одной известной спортивной песне: «Главные матчи не сыграны». Приходите поболеть.

## РАСПИСАНИЕ

игр первенства ОАО «Метрострой» по волейболу в мае 2017 года

25 мая	18-00	Метроподземстрой – Управление
	19-00	СМУ-20 – ТО-3
	20-00	Управление – Управление-10
	21-00	Управление-10 – ЛМГТ
27 мая	15-00	СМУ-15 – СМУ-20
	16-00	СМУ-9 – СМУ-15
	17-00	ТО-3 – СМУ-9
30 мая	19-30	Управление – СМУ-13
	20-30	СМУ-13 – ЛМГТ

## Слет 2017

# «ВНОВЬ Я ПОСЕТИЛ ТОТ УГОЛОК ЗЕМЛИ...»

Так Пушкин писал о селе Михайловском. Но в полной мере эти слова можно отнести и к Приморску, расположенному на берегу Финского залива в Выборгском районе Ленинградской области, где издавна размещается загородная база Метростроя. Во всяком случае, те, кто там однажды побывал, подпишутся под пушкинскими строками, потому что с удовольствием возвращаются в приморский уголок земли.



В городе, который до 1948 года долгие годы носил финское название Койвисто, есть несколько исторических

зданий. Более всего привлекает лютеранская церковь Марии Магдалины, построенная архитектором Йозефом Стенбеком в 1905 году. Городок очень уютный, а главное – он окружен чудной природой. Вот в таком прекрасном месте и располагается метростроевская база. Инженер по подготовке кадров УМа Владимир Викторович Маенный с удовольствием рассказывает о базе отдыха:

– В середине 1990-х годов я приехал сюда по совету начальника отдела кадров Елены Николаевны Вилиной. Я был сразу покорен красотой этого места. Но

разве можно сравнить то, что было тогда и то, что теперь? Когда в конце 1990-х появился фонтан с подсветкой – казалось, что свершилось чудо. С тех пор на базе произошли гигантские изменения. Мои внуки, можно сказать, выросли на нашей базе в Приморске. Хочешь – купайся в Финском заливе, хочешь – иди в лес за грибами или ягодами, хочешь – проводи время на базе, благо, там есть чем заняться для души: поиграть в бадминтон, отправиться на рыбалку или просто поваляться на поляне! Меня лично устраивает здесь все: неповторимая природа, тишина, уют. Для меня такой отдых – лучше не придумаешь. Приморск – замечательный уголок земли, где можно прекрасно отдохнуть и зарядиться энергией на целый год.

Так что приезжайте в Приморск! База отдыха ОАО «Метрострой» ждет вас!

## Заезды на базу отдыха и оформление путевок ПРОИЗВОДИТСЯ ПО ГРАФИКУ:

Заезд №1	с 05.06.2017 г. по 16.06.2017 г.	Заезд №5	с 31.07.2017 г. по 11.08.2017 г.
Заезд №2	с 19.06.2016 г. по 29.06.2017 г.	Заезд №6	с 14.08.2017 г. по 25.08.2017 г.
Заезд №3	с 04.07.2017 г. по 14.07.2017 г.	Заезд №7	с 28.08.2017 г. по 08.09.2017 г.
Заезд №4	с 17.07.2017 г. по 28.07.2017 г.	Заезд №8	с 11.09.2017 г. по 22.09.2017 г.

База отдыха имеет 40 мест для заселения, в том числе:

- Главный корпус – 27 мест (4 – 4-местные комнаты, 3 – 3-местные комнаты, 1 – 2-местная комната);
- 2-й корпус (2-ой этаж) – 5 мест (2 – 2-местные комнаты, 1 – 1-местная комната);
- 4-й корпус, Лит. Т – 8 мест (4 – 2-местные комнаты).



### Всего на базе отдыха:

1-местных комнат: 1; 2-местных комнат: 7; 3-местных комнат: 3; 4-местных комнат: 4.

Стоимость пребывания на базе отдыха в г. Приморск для работников ОАО «Метрострой»:

1-й корпус (Главный)	400 (четыреста) руб. в сутки с человека (в т.ч. НДС 61-01)
2-ой корпус	350 (триста пятьдесят) руб. в сутки с человека (в т.ч. НДС 53-38)
4-й корпус, Лит. Т	200 (двести) руб. в сутки с человека (в т.ч. НДС 30-50)

# РЮХИ В РУКИ!

24 мая в 18.00 на стадионе ОАО «Метрострой» состоялось первенство Метростроя по городкам.

Это первый после долгого перерыва чемпионат по городкам. Стало быть, победитель впишет свое имя или имя своей организации в спортивную историю Метростроя. В апреле на городошной площадке спорткомплекса ОАО «Метрострой» прошли мастер-классы для всех желающих. Настоящая русская игра оказалась по душе многим, кто впервые попробовал в ней свои силы. Так что первенство обещает быть интересным. Результаты будут опубликованы в следующем номере.



## СПОРТИВНЫЙ АНОНС

### НАСЫЩЕННЫМ СПОРТИВНЫМИ СОБЫТИЯМИ БУДЕТ ПЕРВЫЙ ЛЕТНИЙ МЕСЯЦ.

6 июня в бассейне «Локомотив» состоится первенство ОАО «Метрострой» по плаванию. Начало в 16.30.

21 июня в спорткомплексе на Левашовском проспекте пройдет первенство Метростроя по легкой атлетике.

Наконец, в последний день месяца, 30 числа, на загородной базе отдыха в Приморске стартует **трехдневный туристический слет ОАО «Метрострой»**. Приглашаем всех, кто согласен с изречением древних «В здоровом теле – здоровый дух», принять участие в турслете!



## ЮБИЛЕИ ВЕТЕРАНОВ МЕТРОСТРОЯ ИЮНЬ

1	Гайшун Елена Александровна (ТО-3) – 60 лет Мамин Шамиль Исхакович (ЖБКИД) – 70 лет
4	Лапин Алексей Николаевич (Управление) – 85 лет Сидорова Ирина Викторовна (СМУ-9) – 60 лет
10	Воротынцев Николай Афанасьевич (УМ) – 70 лет Тимошук Петр Васильевич (СМУ-19) – 70 лет
11	Аббасов Низами Сурхай оглы (СМУ-20) – 60 лет Горайнов Николай Иванович (СМУ-17) – 75 лет Краскова Нина Константиновна (УМ) – 50 лет
20	Васильева Татьяна Михайловна (СМУ-20) – 65 лет Орехов Анатолий Петрович (ТО-3) – 75 лет Пилецкий Франц Иосифович (СМУ-17) – 90 лет Соловьев Вячеслав Анатольевич (УМ) – 50 лет
24	Королев Степан Иванович (СМУ-15) – 75 лет
28	Козлов Владимир Александрович (СМУ-19) – 65 лет
29	Федотова Агрипина Васильевна (СМУ-19) – 65 лет

### УЧРЕДИТЕЛЬ:

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

### Редактор: Андрей Бергнер

Корреспондент: Алексей Ерофеев

Фото: Виктор Чумаков

Верстка и дизайн: Елена Тальянова

Номер подписан в печать 26.05.2017 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.