

ПРОЙДЕМ И КРЫМ, И РЫМ, ЗА ЦЕНОЙ НЕ ПОСТОИМ!

Сегодня на стройплощадках и в забоях на Правобережной линии работают 115 рабочих специалистов и 24 ИТР-овца СМУ-11.

Более 75 процентов рабочего состава – проверенные на «Спортивной-2» метростроевцы. Начальник участка СМУ-11 Роман Николаевич Орел от имени всего коллектива просит у городского руководства только одного – стабильности в развитии этого важнейшего городского проекта.



Роман Орел:

– От Театральной площади подземные выработки наматывают метраж к Васильевскому острову: пройден и обустроен транспортный ствол, построены руддвор, монтажная камера, пошел отсчет кольцам обжатой обделки проходного тоннеля.

Старт щитовой проходке по трассе «Театральная площадь – Большой проспект В.О.» был дан 28 июля 2017 года. С учетом технических затруднений на первой сотне колец темп проходки проходного тоннеля набрали в общем-то неплохой. В среднем в сутки выдаем 7-8 колец. Поставка обделки осуществляется стабильно, без перебоев. На площадке предусмотрен определенный запас тубингов на выходные дни и на случай непредвиденных обстоятельств. За два месяца пройден хороший кусок тоннеля в 720 метров, включивший три поворотных участка.

Подходной тоннель – своеобразная «разминка» перед выходом на перегон по первому пути. Эта выработка позволит приспособиться к конкретным условиям проходки, отладить работу щита, свести к минимуму простои из-за поломок. Не секрет, что техника далеко не первой свежести: на щите полно агрегатов 80-х и даже 70-х годов. Говоря проще, щит – сплошная «сборная солянка». Тем не менее, слесарно-механическая бригада его успешно «приручила», и сегодня мы не только удерживаем взятые темпы проходки, но и планируем ускориться.



Читайте продолжение на стр. 2

Внимание, подписка!



ПРОДОЛЖАЕТСЯ ПОДПИСКА

на газету «Метростроитель» на 2018 год.

Подписная кампания продлится

с 3 октября по 20 ноября 2017 года. Подписной индекс издания – 16925.

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

Подписка производится через редакцию газеты по адресу: Загородный пр., д. 52, 417 каб., редакция (четвертый этаж), списки подписчиков с указанием организации также можно отправить на электронную почту редакции: metrostroitel@mail.ru. Все справки – по телефону: 635-77-28. Расчет для физических лиц (индивидуальных

подписчиков) – наличный, в бухгалтерию ОАО «Метрострой» через редакцию газеты. Расчет для предприятий и организаций – безналичный, через бухгалтерию ОАО «Метрострой». Необходимо предоставить гарантийное письмо с указанием банковских реквизитов.

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

СЕГОДНЯ В НОМЕРЕ:



**ТОННЕЛЬЩИКИ
СОБРАЛИСЬ
В ПЕТЕРБУРГЕ**

СТР. 2

**Александр
Черный:
«ВЕРНУТЬ
УТРАЧЕННЫЕ
ПОЗИЦИИ»**

СТР. 4-5



**НАУКА
ВЯЧЕСЛАВА
КОРАБЛЕВА**

СТР. 6

ПРОЙДЕМ И КРЫМ, И РЫМ, ЗА ЦЕНОЙ НЕ ПОСТОИМ!



РАССЧИТЫВАЕМ НА УСКОРЕНИЕ

Пока на дистанции только один электровоз. Но плечо доставки материалов и отгрузки породы растет, поэтому мы должны как можно быстрее пустить по трассе и второй электровоз. Цикл установки кольца и отгрузки породы сократится с включением второго электровоза на 30-40 минут. Это позволит поднять суточный объем проходки до 10 колец. Но, чтобы пустить второй электровоз, необходимо переоборудовать узкоколейные пути. По-

этому в ближайшие дни мы приступаем к обустройству жесткого основания в руддворе и на 150-метровом отрезке перегонного пути. Затем на этом участке смонтируем штатную систему развязок, встречных стрелок и разъездов. В результате будет оптимизировано движение подвижного состава двух электровозов.

Оптимизация движения электровозов позволит нам не только ускорить проходку подходного тоннеля, но и открыть новые забои. И, в первую очередь, начать соору-

жение временного ходка к демонтажной камере, которую нам предстоит построить на трассе второго пути. Через три-три с половиной месяца эта камера должна будет принять щит от СМУ-13, идущий нам навстречу – от «Большого проспекта» на «Театральную».

Следующий забой – подходный тоннель №2 с выходом в ось второго пути и последующим строительством монтажной камеры, от которой пойдет перегон уже к «Сенной площади». Общая длина этого подходного тоннеля – 103 метра. Здесь порядок работ тот же самый: вскрытие рамы проема и ручная проходка тоннеля с установкой временных металлических рам.

В целом, в зоне ответственности СМУ-11 три участка щитовой проходки. Основной участок – трасса первого пути в направлении Большого проспекта. Второй участок – это первый путь пилот-тоннеля к станции «Театральная» и далее в сторону станции «Сенная площадь». Третий участок – пилот-тоннель за станцией «Театральная», также в направлении станции «Сенная», но по второму пути. Скорее всего, для проходки этих выработок в планируемые сроки потребуются ввод второго щита.

Работы, разумеется, много, но ничего устрашающего в конструкции станции «Театральная» и тоннелей этого участка Правобережной линии не вижу. Единственное, о чем хочется попросить заказчика, – обеспечить стабильность развития этого важнейшего строительного объекта в самом центре старого Петербурга.

В ТОННЕЛЬ!

На площадке мозолит глаза гора породы. Гора приличная, но явно не «Эдельвейс». Нам-то кажется, что проблема небольшая и вполне себе решаемая, но Александр Карпов, горный мастер, проводивший экскурсию, нашего оптимизма не разделяет:

– А вы представляете себе, как неудобно работать на ограниченной со всех сторон площадке, даже если отвал небольшой? Как, например, подъехать к лесоспуску? Как развернуться? Каждые сутки отгрузка не добывает 100 кубов породы, это очень напрягает.

В руддворе к рудоспуску с грохотом подъезжают груженные вагонетки. В среднем с кольца их получается 32.

Форум

ТОННЕЛЬЩИКИ СОБРАЛИСЬ В ПЕТЕРБУРГЕ

5-6 октября в Санкт-Петербурге прошел ежегодный научно-технический форум «Тенденции, проблемы и перспективы подземного строительства в России». Главным организатором форума выступает Тоннельная ассоциация России. В этом году мероприятие впервые прошло в Петербурге при поддержке петербургского Метростроя.



Вадим Николаевич передал пожелания успешной работы форуму от губернатора Санкт-Петербурга Георгия Полтавченко

НЕОБХОДИМО ГОВОРИТЬ О ПРОБЛЕМАХ ОТРАСЛИ

Открыл работу Форума специальный представитель губернатора Санкт-Петербурга Вадим Александров, который отметил, что подобные мероприятия должны стать толчком для развития подземного строительства в российских городах.

– Освоение подземного пространства – вопрос очень непростой. Здесь нельзя быть равнодушным. Необходимо, чтобы была поддержка со стороны регионов. Поддержка постоянная, так как результаты нашего труда сразу не увидишь, – отметил Вадим Николаевич.

Также на открытии выступил накануне избранный новый председатель правления Тоннельной ассоциации России Константин Матвеев.

– Очень много идей, которые хочется и можно реализовать. Форум – это площадка высказывания этих идей, их обсуждения и выработка решений.

От лица вице-губернатора Игоря Албина участников мероприятия приветствовал начальник сектора проектирования и развития метрополитена КРТИ Михаил Самборский, который также рассказал гостям нашего города о том, как город готовится к проведению предстоящего Чемпионата мира по футболу. Надо отметить, что тема строительства объектов ЧМ-2018 еще не раз звучала на протяжении мероприятия и стала одной из основных тем этого форума.

В деловой части форума прозвучали доклады проектных институтов, производителей материалов, строительных организаций, которые рассказывали о своем опыте реализации сложных подземных проектов. Свои доклады представили и петербургские метростроители, в частности, ЗАО «Управление-15 Метрострой» поделились опытом сооружения станции «Новокрестовская», УМовцы рассказали об особенностях работы с тампонажным раствором и опыте проходки двухпутных тоннелей с применением ТПМК S-782, а Александр Калужный подвел итоги недавно завершенной проходки тоннеля НВЛ. Кроме того, эскалаторы, произведенные в Петербурге, представил Дмитрий Кофан из ЗАО СМУ-9 «Метрострой».

Многие доклады вызвали жаркие дискуссии и дебаты среди участников. Были темы, поднимающие проблемы отрасли: необходимость подготовки кадров, проблемы, связанные с институтом экспертизы проектов и требованиями нормативных документов, действующих в данной сфере. Речь шла и о поддержке регионов, в которых строительство метро и других подземных объектов не развивается по причине отсутствия финансирования за счет региональных бюджетов, а также о необходимости ТАР повышать свой статус с целью поддержки

регионов и поднятия вопросов отрасли на уровне правительства РФ. Все эти темы председатель правления ТАР Константин Матвеев призвал оформить письменно и выслать в адрес исполнительной дирекции ассоциации с целью дальнейшего обсуждения на ближайшем заседании правления.

«САНКТ-ПЕТЕРБУРГ АРЕНА» И «НОВОКРЕСТОВСКАЯ»

ВПЕЧАТЛИЛИ ЭКСПЕРТОВ-ПОДЗЕМЩИКОВ

Форум носит ежегодный характер, однако ранее местом его проведения была Москва. Петербург же принимал форум впервые, но уже внес в его распорядок некоторые изменения – экскурсии на объекты строительства.

В ходе второго дня форума участники из Москвы, Нижнего Новгорода, Минска, Межгорья (Башкортостан) и других городов посетили объекты, строительство которых ведется в рамках подготовки к Чемпионату мира по футболу 2018 года: стадион «Санкт-Петербург Арена» и станцию «Новокрестовская». Стадион на Крестовском острове впечатлил гостей северной столицы своими масштабами. Заместителю руководителя проекта ОАО «Метрострой» Андрею Калистратову, выступавшему в роли экскурсовода, было задано много вопросов об этапах возведения этого грандиозного сооружения, также экспертов интересовало, какие технические особенности он имеет с точки зрения строительства и эксплуатации.

Кроме того, участники форума ознакомились с ходом строительства станции «Новокрестовская», на которую ля-



Впервые в рамках форума состоялись технические экскурсии

Метростроение

Очередной самосвал принимает породу. Хорошо, что этот грузовик был на месте, может быть, и второй подойдет вовремя. Когда видишь своими глазами, как быстро растет отвал, начинаешь понимать, что такое для проходки простой самосвал. И что такое «своевременная отгрузка породы».

В рудворе бригада изолировщиков занимается контрольным нагнетанием. Чуть впереди, в нижнем вентиляционном узле (НВУ) группа маркшейдеров под руководством Александра Штукарева проверяет координаты щита. Его положение в забое необходимо строго контролировать. Особенно внимательными маркшейдерам нужно быть на поворотных участках. Для пилота щита предписание маркшейдера на каждое кольцо – главное руководство к действию, можно сказать, основной закон. Александр работает сменным маркшейдером в Метрострое уже десять лет и дело свое знает на отлично.

– Под землей своя специфика работы. К точности расчетов требования особые. Поэтому наши знания и умения так ценны именно для подземных строителей, и в первую очередь – для Метростроя.

Идем дальше. На щите – тишина, технологическая остановка. Похоже, работы проходческой бригады мы сегодня не увидим: идет очередная перестановка силовых подстанций, перенос питания щита. Монтаж подстанций выполняет электро-механическая служба участка под руководством механика участка Василия Ивановича Селина. Василий Иванович в Метрострое с 2003 года. Механиком участка назначен в 2013 году. Закончил с красным дипломом железнодорожный техникум, а потом и профильный Петербургский университет путей сообщения, ПГУПС. В Метрострое начинал с электрослесаря, работал под землей и электриком, и монтажником, и механиком, более 6 лет выполнял обязанности сменного механика СМУ-11. Прошел, как говорится, «и Крым, и рым». Пользуется безоговорочным авторитетом, с поставленными задачами всегда справляется на отлично.



– Сегодня времена для нашего СМУ-11 непростые. Но терпим, ждем и надеемся на лучшее. Проходка идет нормально, неполадки на щите устраняем оперативно. Текущую задачу – перенос и установку трансформаторных подстанций для питания щита – электро-механическая служба нашего участка выполнит, как всегда, оперативно и без замечаний.

Да, так и будет. Но движение щита мы сегодня не увидим: на перенос и перемонтаж подстанций, на разводку кабеля и заземление уйдет часов двадцать. Значит – желаем всем удачи и пошли обратно.

ЖИТЬ ИНТЕРЕСНО!

Уворот стройплощадки наши грязные сапоги поливает из шланга Василий Емельянович Васильев:

– Где я только не работал! Я же монтажник-высотник.



Был. В Риге строил телебашню, в Саяногорске – алюминиевый завод, в столице нашей родины – мост «Багратион». Но командировки укатили! А если мне, например, надо дома жить и семью видеть? А если я вдруг захочу, скажем, уюта, тепла и домашней пищи? А если с этими командировками мне с девушкой не познакомиться, тогда как? Правда, в конце концов женился. В доме культуры на Чкаловской случайно познакомился. Мне, например, 58 будет, возраст не такой уже сильный. Тем не менее, мы молоды душой! Жить и в таком возрасте очень прекрасно. Мне, например, приятно, что в метро проходит столько людей, между нами говоря, для меня это вдвойне важно. Получается, что я не просто так, в Метрострое, а живу для людей, вот о чем разговор! И в других местах тоже: мосты строил, высотки, телебашни – для людей. Нет, жить мне интересно!

И, главное, все-то у нас есть: магазины, кинотеатры, отдыхать можно, например, на даче, или, скажем, на речку сходить, порыбачить, или в гости – к друзьям-товарищам. Сейчас вот хочу еще маленько поработать, и в деревню, где родился. И в тишине спокойно жить. В данный момент,



Маркшейдер Александр Штукарев проверяет координаты щита

правда, руки болят, ноги болят, а в деревне, опять, надо дом поднимать в республике Марий Эл, уже сгнил давно. Лесов-то там, все что было, продано. Но раз деревьев нет, так я думаю, сад разбить и пчел завести. Потому что, действительно, мы тут как пчелки трудимся, ну и тоже, хотим, чтобы мед был – для здоровья полезно.

Эх, Василий Емельянович, дай бог удачи и чтоб денег хватило на твою затею!

жет основной пассажиропоток во время проведения футбольных матчей. Особый интерес подземщиков вызвали технологические решения, применяемые метростроителями Петербурга, а также материалы и оборудование, задействованные на этом объекте. Заместителя генерального директора – главного инженера ОАО «Метрострой» Алексея Старкова буквально закидали вопросами, но он как гостеприимный хозяин терпеливо отвечал подробно и каждому. А на замечание новгородского коллеги о том, что у них на площадках чище, заметил: «У вас чисто, а мы – строим». ОАО «Метрострой» действительно есть что представить на суд профессионального сообщества. Еще три года назад здесь плескались волны Финского залива, а сегодня достраивается самая большая станция петербургского метро.

ДО ВСТРЕЧИ
НА СЛЕДУЮЩЕМ ФОРУМЕ

Беспорную пользу подобных технологических экскурсий оценили подземные строители и проектировщики со всей России. В дальнейшем устроители форума – Тоннельная ассоциация России – планируют продолжить практику проведения своих мероприятий в разных городах России с целью знакомства со строительным опытом других регионов и популяризации этой отрасли в российских городах.



Традиционно в рамках форума был проведен конкурс «На лучшее применение передовых технологий при строительстве тоннелей и подземных сооружений». ОАО «Метрострой» и ОАО НИПИИ «Ленметрогипротранс» получили награду за внедрение прогрессивных технологий по сохранению исторической застройки г. Санкт-Петербурга при сооружении подземных выработок метрополитена. Поздравляем!

Система качества

КАЧЕСТВО, ЭКОЛОГИЯ И ОХРАНА ТРУДА
В ОАО «МЕТРОСТРОЙ» ПОД ЗНАКОМ ISO

В августе 2017 года ОАО «Метрострой» успешно прошел ресертификационный аудит интегрированной системы менеджмента (ИСМ) на соответствие требованиям стандартов: ISO 9001:20015 (ГОСТ ISO 9001-2011), ISO 14001:20015 (ГОСТ Р ИСО 14001-2016) и OHSAS 18001:2007 (ГОСТ Р 54934-2012). По результатам проведенного аудита было подтверждено соответствие ИСМ установленным требованиям международных стандартов серии ISO: ISO 9001 – требования к системе менеджмента качества; ISO 14001 – требования к системе экологического менеджмента; OHSAS 18001 – требования к системе управления охраной труда.

В течение 2016-2017 гг. была проделана большая работа по переходу на новые версии международных стандартов серии ISO, в том числе осуществлена идентификация и оценка экологических аспектов, идентификация и оценка рисков в области профессиональной безопасности и охраны труда. Разработаны и утверждены перечни экологических аспектов и перечни опасных производственных факторов подразделений ОАО «Метрострой» (Управление, УМ, УПТК). Проведена актуализация существующих документов ИСМ ОАО «Метрострой»: руководства по интегрированной системе управления (РК. СМК «Руководство по качеству. Система менеджмента качества»; РК. СЭМ «Руководство по системе экологического менеджмента»; РК. СУОТ «Руководство по системе управления охраной труда») и документированных процедур (Стандарты организации) требования к которым определены ISO 9001:2015; ISO 14001:2015 и OHSAS 18001:2007.

Состоявшийся в августе 2017 года ресертификационный аудит, который проводили аудиторы из крупнейшего международного холдинга по аудиту и сертификации – «DQS-UL Group», включал проведение анализа, экспертизы и оценку ИСМ (СМК, СЭМ, СУОТ) на соответствие требованиям международных и российских стандартов, а также посещение производственных объектов: Арены «Санкт-Петербург» на Крестовском острове и Стадиона Метрострой на Левашовском проспекте. Аудиторами на заключительном совещании – подведении итогов аудита были отмечены высокая организация труда на построенных объектах, сроки и качество выполненных работ, а также социальная значимость возведенных сооружений, особенно Стадиона Метрострой, на современной площадке которого теперь могут заниматься спортом метростроители Санкт-Петербурга.

После успешного завершения ресертификационного аудита ОАО «Метрострой» стал обладателем международных сертификатов ISO, подтверждающих работоспособность интегрированной системы менеджмента ОАО «Метрострой», которая позволяет объединить в единое целое различные аспекты и факторы деятельности, оказывающие значимое влияние на успешную работу всего Общества, и является основой для наиболее полного удовлетворения требований заказчика и заинтересованных сторон.

Руководитель службы качества ОАО «Метрострой» С.С. Лесовой



Большое интервью

Александр Черный: «Необходимо вернуть утраченные позиции»

Новый генеральный директор СМУ-19 Александр Сергеевич Черный, безусловно, вошел в курс дела и уже работает в новой должности «на полную катушку». Не скрывает, что «свет в конце тоннеля» еще далеко, да и есть ли он на самом деле, никто не знает. Тем не менее, идти надо, потому что дорогу, как известно, осилит идущий.



– Каково было положение дел в СМУ-19 на момент вашего вступления в должность гендиректора?

– Я приступил к новым обязанностям в августе 2016 года. В тот период СМУ занималось исключительно ремонтом действующего метрополитена – реставрацией фасадов станции метро «Балтийская» и мелкими ремонтами в одном из депо. На этих объектах было задействовано не более тридцати человек.

– В чем состоит ваша главная цель на ближайшее будущее?

– За последние годы мы практически утратили свои позиции в отрасли. Нас оттеснили конкуренты, в том числе, и некоторые подразделения Метростроя. Поэтому главная задача настоящего и ближайшего будущего – вернуть организации авторитет и значимость в «большом метростроении» – прежде всего, на строительстве новых станций. Надеюсь, что мои знания и энергия помогут коллективу продвинуться в этом направлении.

– С чего пришлось начинать?

– С «испытания стадионом». Руководство Метростроя поставило нам задачу:

Александр Сергеевич Черный в структуре Метростроя с 1996 года. Принимал активное участие в строительстве станций «Старая Деревня», «Крестовский остров», «Звенигородская», «Обводный канал», «Международная», «Проспект Славы». В СМУ-19 прошел все ступеньки карьеры инженера-строителя, от гранитчика до начальника участка. Но вот из «бытовки» начальника участка в кресло генерального директора – это действительно редкий взлет для нашей организации. Отсюда и вполне объяснимая настороженность руководства Метростроя.

оказать содействие коллективу СМУ-11 в отделочных и ремонтных работах на стадионе «Санкт-Петербург Арена». «Перекрытая» деньгами, поступающими за ремонтные работы на станции «Балтийская», мы увеличили состав временных работников на стадионе. На отведенной территории выполняли «дефектовку», то есть фактически вели переделку работ, уже «выполненных» предыдущим

подрядчиком. Замена и восстановление гипрока, зачистка металлических конструкций, антикоррозийные, малярные, штукатурные работы, то есть «дубль два» всей «финишной» чистовой отделки. Если брать по-среднему, мы обработали около двух тысяч квадратных метров. Для нашей «дефектовки» и по сей день не определен источник финансирования, эта «чистовая переделка» даже не входила в действующий контракт с Метростроем.

Но самыми трудоемкими оказались организационные работы и документооборот. Акты, документация, бесконечные потоки бумаги. Если честно, с такой «всепожирательной» бюрократической машиной мне пришлось столкнуться впервые. Зато коллеги из СМУ-11 профессионально справлялись с «бумагопоток». Совместно с ними как-то удалось организовать работу и нам, и пустить «бумажные реки» в нужном направлении. В СМУ-11 действительно очень сильная команда инженерно-технических специалистов, но особую поддержку я чувствовал от начальника участка СМУ-11 Романа Николаевича Орла, который руководил работами СМУ-11 на первом этапе. С Романом мы познакомлись еще на строительстве станции «Спортивная-2». Умный, надежный, энергичный, знающий инженер и отзывчивый человек.

Стадион – это был нервный и трудный период «закалки», но, по-моему, мы неплохо справились. Выполнили поставленные задачи.

– Для предприятия, которое и так «тяжело дышало», получить большой объем работы, за который ничего не заплатят, – это, конечно, на грани фола...

– Тут было не до капризов. Не ввязавшись в «авантюру» со стадионом, нельзя было бы рассчитывать ни на какие дальнейшие разговоры о развитии. В те месяцы весь Метрострой был подчинен общей задаче – сдать стадион. Поэтому любые разговоры «хочу – не хочу» выглядели бы с моей стороны по меньшей мере глупо. Прежний руководитель технологического отдела Метростроя Борис Моисеевич Синичкин мне тогда сказал: «Здраво оцени

свои возможности и бери столько работы, сколько тебе по силам, чтобы не захлебнуться». Так мы и поступили. Работы взяли, сколько смогли унести, обещание свое выполнили и год закончили «на плаву». Но зато (моя жена говорит: «В жизни все не просто так») на стадионе я познакомился с новым руководителем Тоннельного отряда Николаем Александровичем Лаптевым, который поверил в наши силы и предложил СМУ-19 всю архитектурную отделку станции «Проспект Славы»! Надо сказать, что этот большой контракт давался тяжело и состоялся лишь благодаря настойчивой позиции Николая Александровича. Изначально его планировалось передать другой организации Метростроя, но позиция Лаптева была твердой: по прямому контракту на станцию должно заходить СМУ-19. Естественно, что такие решения не принимаются без санкции руководства Метростроя. Определенные колебания, конечно, были. Всех останавливала моя относительная молодость и неопытность как руководителя. Но «не попробовав, не поймешь», гласит китайская мудрость.

– Как подходили к «Славе»?

– После работ на стадионе мы сразу приступили к «Крестовскому острову». Провели полный ремонт стилобата: облицовку гранитом входных и выходных лестниц, всех парапетов и огромной площадки вокруг станции. Задачу, поставленную Метрополитеном, – подготовить станцию к Кубку конфедераций выполнили быстро и качественно. И неудивительно: в большой семье подземщиков Метрополитен единственный, кто платит строителям вовремя и полным рублем. Кстати, на «Крестовском острове» нашему ПТО при участии главного инженера и заместителя гендиректора по производству удалось доказать тендерной комиссии, что многие работы были оценены неправильно и официально увеличить их стоимость на 20 процентов. На самом деле – это прецедент. Явление редкое, как рождение слона, но показательное.

В настоящее время заканчиваем аналогичный ремонт стилобата на станциях «Проспект Просвещения» и «Достоев-

Всероссийское совещание подземщиков

ПОДЗЕМНЫЕ СТРОИТЕЛИ ВЫСТУПИЛИ С ОБРАЩЕНИЕМ К ПРАВИТЕЛЬСТВУ РФ

Вопросы развития метростроения и формирования современной транспортной инфраструктуры обсуждались на Всероссийском совещании 21 сентября 2017 года в Красноярске.

Как отметил генеральный директор Объединения подземных строителей и проектировщиков, заместитель председателя Комитета по освоению подземного пространства НОСТРОЙ Сергей Алпатов, метрополитен является не только самым крупным городским перевозчиком, но и выполняет градообразующую функцию. Новые станции преобразуют городские территории, становясь архитектурными доминантами районов. Территории рядом со станциями метро теряют статус депрессивных, становятся привлекательными для инвесторов, растет спрос на коммерческую и жилую недвижимость. Не менее важно, чтобы эффективно осваивалось подземное пространство, прилегающее к станциям метрополитена. Ведь под землей, как и на поверхности, могут создаваться зоны общественного пользования различного назначения, в том числе торгово-развлекательные центры, предприятия службы быта, культурные и даже спортивные сооружения. Как правило, главной причиной низких темпов подземного строительства в России называют финансовые трудности. В региональных бюджетах не хватает средств, а прозрачная схема привлечения частного бизнеса к реализации проектов подземного строительства отсутствует. Чтобы заинтересовать инвесторов, необходимо «привязать» коммерческую инфраструктуру к станциям метрополитена. Рост пассажиропотока обеспечит быструю окупаемость проекта. Сегодня мало строить линию из пункта «А» в пункт «Б», необходим комплексный подход к проектированию и строительству подземных сооружений.

Развитие метрополитенов и комплексное освоение подземного пространства невозможно вне системы долгосрочного планирования. Необходимо разработать и включить в Генеральные планы территориального развития городов раздел по подземному строительству, принять Федеральную государственную программу развития метрополитенов в рамках комплексного освоения подземного пространства мегаполисов.

Итоги работы Всероссийского совещания по развитию метрополитенов отражены в Резолюции, которая будет направлена в органы государственной власти РФ.

Профессиональное сообщество готово участвовать в разработке Федеральной целевой программы по развитию метрополитенов и надеется на поддержку Правительства РФ, без которой невозможны разработка и принятие столь масштабного документа.



С юбилеем!



Генеральному директору
Объединения подземных
строителей и проектировщиков,
заместителю председателя
Комитета по освоению
подземного пространства
НОСТРОЙ
**СЕРГЕЮ НИКОЛАЕВИЧУ
АЛПАТОВУ – 60!**

Уважаемый Сергей Николаевич!

Примите от петербургских метростроителей самые
теплые и искренние поздравления с Вашим 60-летием!

Начав свою трудовую деятельность мастером участка в СМУ-17 Ленметростроя, пройдя многолетний профессиональный путь, сегодня Вы достойно представляете петербургских метростроителей и специалистов в области проектирования и строительства подземных сооружений не только на российском, но и на мировом уровне.

Благодаря Вашему профессионализму, глубочайшим знаниям в области подземного строительства, неистощимой энергии, идеи комплексного освоения подземного пространства встречают понимание в профильных государственных ведомствах, к голосу подземных строителей и проектировщиков прислушиваются, и эта тема получает должный вектор развития. Объединение подземных строителей, которое Вы возглавляете, является сегодня примером эффективного органа самоуправления строительной отрасли. И в этом Ваша огромная заслуга.

В знаменательный для Вас день примите, уважаемый Сергей Николаевич, благодарность от коллектива петербургского Метростроя за Ваш самоотверженный труд, а также пожелания здоровья, благополучия, семейного счастья, и, конечно же, сил для дальнейшей работы, направленной на развитие отрасли подземного строительства.

По поручению коллектива,
**Генеральный директор
ОАО «Метрострой»**

Н.В. Александров

Большое интервью



ская» и все силы стягиваем на «Проспект Славы». Твердо рассчитываем, что в первом квартале следующего года можно будет посмотреть эту станцию в гранитном убранстве.

– Если поконкретнее, что вам было поручено на «Проспекте Славы» и как сейчас развиваются отделочные работы?

– Нам поручена вся отделка подземного архитектурного комплекса, а именно: облицовка путевых стен, боковых платформ и центрального зала. В первую очередь мы приступили к облицовке путевых стен. В настоящее время левая стена и обе пассажирские платформы полностью облицованы гранитом. В подплатформенных помещениях нам передало часть своих отделочных работ СМУ-20.

Обычно отделочные работы развиваются последовательно: по фронтам, предоставленным подрядчиком. Но на сегодняшний день практически вся станция в железобетонных конструкциях уже передана ТО-3 в наше распоряжение. Фактически мы сейчас полноценные «хозяева» станции. Для меня это вообще впервые, когда Метрострой подошел к отделочным работам при 100% готовности ж/б конструкций.

Наши материалы – белый полоцкий мрамор (стены центрального зала), красный индийский гранит «Империял Ред» (путевые стены) и серый сибирский камень (основное поле полов). Центральный зал и полы – исключительно ручная работа. Труд отделочников, гранитчиков, облицовщиков – тяжелый и «нетворческий», но в результате этого труда под землей возникает великолепный цветной дворец.

Станция «Проспект Славы» пилонного типа, стены центрального зала наклонные, сферической формы. К их облицовке мы приступаем в октябре. К ней все время шла подготовка: монтажники собирали и крепили каркасы из шифера и сетки, чтобы задать будущей облицовке правильную форму. Сейчас эта большая подготовительная работа полностью выполнена. Здесь хотелось бы отметить энергичное и продуманное руководство техпроцессом главного инженера СМУ-19 Игоря Петровича Жгуна. Опытный инженер, он прекрасно представляет технологию производства облицовочных работ на стенах сферической формы.

А вот на путевых стенах важно соблюдение всех заданных проектом габаритов. Важна работа маркшейдеров. У нас этим занимается скрупулезный и ответственный Геннадий Всеволодович Дегтярев. Для путевых стен мы изготавливаем готовые железобетонные панели, облицованные

гранитом. Такие панели широко применяются и при ремонте действующего метрополитена. СМУ-19 занимается их изготовлением уже более 25 лет. Это наша «изюминка». В настоящее время как минимум десять станций питерской подземки отреставрировано панелями нашего собственного производства.

– Работы, которые уже выполнены, необходимо сдавать, чтобы получить деньги. Как обстоят дела здесь?

– Пока удачно: КРТИ сдано 98% выполненных работ. Конечно, шероховатости были, заказчик неоднократно высказывал несогласие с нашими сметами. Но мы умеем отстаивать свою позицию и добиваемся результата. Сейчас деньги в виде авансов за сданные работы выделяются, а значит, труд рабочих и инженеров можем оплачивать без задержек.

– Расскажите о ваших сотрудниках. На кого вы опираетесь в своей работе прежде всего?

– Команда ИТР небольшая, но сплоченная и профессиональная. Производственно-технический отдел много лет возглавляет опытейшая Марина Глюсовна Закирзянова. Задачи отдела широкие: это и сметы, и проекты, и исполнительная документация. К сожалению, мы пока не можем его расширить, хотя потребность в этом, безусловно, есть. Но «в начале начал» проектная документация попадает на столы главного инженера СМУ Олега Петровича Жгуна и моего зама по производству Игоря Владимировича Арнатовича. Грамотные производственники-практики, они адаптируют проект к реалиям строительной площадки, вносят необходимые поправки. Доработанный проект передается на линию уже в виде полноценной рабочей документации. В процессе строительных работ к «шлифовке» чертежей подключаются и начальники участков и мастера. Как непосредственные исполнители, они часто вносят очень дельные предложения. Нам удалось сохранить и основной рабочий коллектив, всех гранитчиков и монтажников, и даже привлечь новых специалистов.

– Последний вопрос – чем характеризуется именно ваш стиль руководства?

– Мой принцип управления не нов: использовать сильные стороны человека и не бить по слабым. Я стараюсь каждому сотруднику ставить посильные задачи, исходя из его способностей и талантов. Считаю, что последнее дело – завоевывать авторитет и симпатии руководства за счет унижения подчиненных. Ведь я, как руководитель, расту благодаря их пониманию и поддержке.

Экология

СДАЛ БАТАРЕЙКУ – СПАС ЕЖИКА!

В ОАО «МЕТРОСТРОЙ» ДЕЙСТВУЕТ ПРОГРАММА УТИЛИЗАЦИИ БАТАРЕЕК!

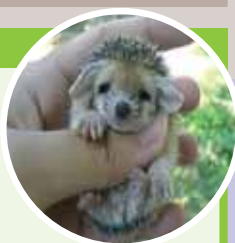
Батарейки – недорогой источник питания, который имеет широкое применение. Они используются практически везде: в пультах ДУ, часах, портативной электронике, цифровой технике и даже в детских игрушках. Но на каждой вещи с батарейкой есть предупреждение: отслужившее свой век изделие нельзя выкидывать вместе с обычными бытовыми отходами и не рекомендуется хранить дома. Всего одна маленькая батарейка содержит огромное количество опасных элементов, например, оксид ртути и щелочь...

Оказавшись на свалке, батарейка начинает терять целостность корпуса и вы-

делять свою ядовитую начинку в почву, подземные воды и в атмосферу.

Утилизация батареек должна происходить согласно санитарным нормам, то есть в специализированный контейнер, который установлен в каждом филиале ОАО «Метрострой». Считается, что одна пальчиковая батарейка загрязняет тяжелыми металлами около 20 м² почвы. В лесной зоне это территория обитания двух деревьев, двух кротов, одного ежика и нескольких тысяч дождевых червей.

Будьте ответственными. Не выбрасывайте бездумно батарейку – спасите ежика!
Начальник службы ООС
А.В. Астахова



Поздравляем!

16 СЕНТЯБРЯ ОТМЕТИЛА ЮБИЛЕЙ
машинистка канцелярии Управления Метростроя
ЛЮБОВЬ ГРИГОРЬЕВНА ДОЛГОВА

Уважаемая Любовь Григорьевна!

Сердечно поздравляем Вас с юбилеем!



Многие люди ошибочно считают, что машинистка – это очень простая профессия, не требующая никаких особых навыков и знаний. Никаких забот, никакой ответственности, никакого напряжения. Но на деле все оказывается далеко не так. Работа эта сложная, требует от сотрудника постоянной активности, собранности, сосредоточенности, способности грамотно структурировать информацию и т.д.

Уважаемая Любовь Григорьевна! Вы по праву представляете одно из самых «горячих» подразделений Управления Метростроя – нашу канцелярию. Прием и обработка поступающей корреспонденции, учет и работа с документами и обращениями, организация их приема, контроль за исполнением документооборота – вся эта непростая, требующая внимания, аккуратности и терпения работа находится в Вашем ведении. Ваш профессионализм, отличное знание делопроизводства позволяют на высоком уровне держать организацию рабочего процесса и, безусловно, заслуживают большого уважения. А 19 октября Любовь Григорьевна отмечает и второй юбилей – 30 лет на передовом рубеже канцелярского дела!

Искреннюю любовь коллег заслужили Ваша душевность, отзывчивость, энтузиазм и чувство юмора. Без вас невозможно себе представить ни театральную труппу Управления, ни турслет. Вы – общепризнанная примадонна «народного творчества» Метростроя.

В день Вашего юбилея примите самые искренние пожелания добра, здоровья, радости, новых достижений, бодрости духа и благополучия Вам и Вашим близким!

Коллектив Управления ОАО «Метрострой»

НАУКА ВЯЧЕСЛАВА КОРАБЛЕВА



Генеральный директор ЗАО «Управление-20» Георгий Анатольевич Дружининский:

– Сорок один «метростроевский» год Вячеслава Алексеевича Кораблева – это долгий, большой разговор о настоящем друге, о большом человеке и талантливом инженере. Звание «Заслуженный строитель», присвоенное Кораблеву еще при Ельцине, – органичное продолжение его личности, сама суть Вячеслава Алексеевича.

Мы познакомились задолго до моего перехода в «Двадцатку». С разницей лишь в год закончили институты (только я ЛИИЖТ, а Слава Ленинградский Горный), практически одновременно поступили на работу в Метрострой. Он и по возрасту старше меня всего-то на год. Ровесники, одним словом. Слава начинал в 19-м СМУ, а я – в СМУ-13. В 1977 году шло активное строительство депо «Северное», на этом объекте мы и познакомились. Слава тогда уже работал начальником участка СМУ-20, а я начальником участка СМУ-13.

С 1984 года наши рабочие судьбы пошли одним курсом: я был назначен в «Двадцатку» главным инженером, Слава работал здесь начальником участка.

Начальником участка Кораблев был очень хорошим. Реакция на рабочие проблемы твердая, предельно выдержанная. Решение принимал всегда сам – продуманно и спокойно. Никогда не перекладывал ответственность на других, ни за кого не прятался. В любых обстоятельствах оставался сдержанным, умел тщательно скрывать свое беспокойство, досаду, недовольство кем-либо.

И просто великолепным инженером-строителем был мой друг и коллега Вячеслав Кораблев. Могу тебе сказать, что добрая сотня важнейших узлов в депо «Северное» спроектирована именно по предложениям и советам Славы. Вячеслав Алексеевич предлагал, чертил, институт согласовывал.

Построили мы с ним немало. Я сдавал «Дачное», «Северное», «Невское» и «Выборгское» депо. И всегда Вячеслав Алексеевич был для меня надежнейшей опорой, человеком, которому можно безоговорочно доверять самые горячие участки работы.

Поэтому, получив назначение на должность начальника СМУ-20, я, конечно, именно ему предложил «главного инженера». Для других сотрудников «Двадцатки» в этом не было ни малейшей натяжки, наоборот, выбор очевидный и естественный.

До конца своих дней Вячеслав Алексеевич Кораблев работал главным инженером Управления-20. Можно сказать, прожили мы с ним бок о бок всю нашу рабочую жизнь. За это время Слава вырастил не один десяток прекрасных специалистов,

В год сорокалетнего юбилея ЗАО «Управление-20», «Двадцатки», как привычно называют предприятие все метростроевцы, нравственный долг друзей и коллег и наша почетная обязанность – вспомнить об одном из самых талантливых и ярких людей Метростроя, бывшем главном инженере СМУ-20 Вячеславе Алексеевиче Кораблеве, ушедшем из жизни в 2016 году.

инженеров-строителей. Взять хотя бы Александра Дмитриевича Вихарева, главного механика СМУ-20. Дмитрич тоже, как и я, проработал рядом с Вячеславом Алексеевичем всю жизнь. Плечо к плечу с Кораблевым в «Двадцатке» работали и другие известные на весь Метрострой люди, например, уже ушедший из жизни Александр Михайлович Панов, награжденный за труд орденом Ленина. Панов работал бригадиром на СМУ-19 еще у старшего Черняка, а в «Двадцатку» пошел начальником участка и до самой пенсии работал на этой беспокойной должности. Из его бригады вышли и Василий Петрович Воеводин и Виктор Александрович Кайгородцев, сами стали знатными бригадирами и орденносцами. Теплым словом вспоминают заслуженные ветераны главного инженера «Двадцатки» – Вячеслава Кораблева.

Почему же все говорят о нем как о настоящем учителе? Потому что Кораблев действительно «поставил на ноги» много молодых ребят, научил их работать. Кстати, и многие руководители не стеснялись с ним консультироваться, советовать, в том числе и я. Вячеслав Алексеевич был признанный инженер-рационализатор, отличный проектировщик, опытный практик. При этом очень легко сходилась с людьми. Много «тухлых» вопросов решал на одном своем обаянии. В Ленметрогипротрансе был практически «внештатным сотрудником». Приходил в любой отдел: «Ребята, девчонки, надо, наверное, вот так сделать...», выкладывал свои предложения, и все прислушивались, брали его советы за основу своих проектов. А иногда объявлял: «Стоп, здесь так не пойдет», набрасывал на листе чертеж – как надо. Такие «уроки Кораблева» дорогого стоили, человек понимал, что неправ, начинал думать, искать, где закралась ошибка. У Славы было отличное инженерное чутье, он, например, на глаз мог определить несущую способность любой конструкции. Много было у него толковых идей, рацпредложений. При этом сам никогда не стеснялся учиться, узнавать новое, перепроверять себя. В его маленьком кабинете стояли стопки технических справочников, в которые он залезал с головой. Ориентировался в любых строительных дисциплинах как бывалый моряк в море.

О необходимости внедрения новой техники большинство из нас просто рассуждали, а Слава «добывал» этот вопрос, проталкивал его наверх, предлагал, убеждал, и всегда его разумные предложения находили понимание и поддержку. Он вообще очень любил все новое. Сегодня добрая часть технического парка «Двадцатки» работает на строительстве метро с его подачи.

Он и в частной жизни был интересным, увлекающимся человеком. Притом, не просто увлекался и бросал, как поступает большинство из нас, он свои увлечения доводил до гармоничного завершения. С юности коллекционировал монеты, марки, собирал модели кораблей. Некоторые из них сегодня красуются в кабинетах Управления-20. Построил своими руками дачу – небольшой, но хороший дом. «Выпестовал» еще одно детище – морской катер. Отец у него был военный моряк, капитан первого ранга, командир торпедного катера. Слава благоговел перед памятью отца, историю дунайской флотилии знал досконально. Много рассказывал об орденах и медалях отца, о военных походах торпедоносца. И, надо признать, прекрасный был рассказчик!

Любовь к морю у них с отцом была общей. Но жизненный путь Кораблев младший выбрал другой – поступил в Горный институт. А ведь море Вячеслав Алексеевич любил всей душой... Почему же выбрал сухопутную профессию? Говорят, потому что любить-то любил, а вот «служить» не хотел... Законченным «гражданским» был Слава Кораблев. А море, что ж, любовь на всю жизнь. Ведь по рождению Слава одессит. В институте у него даже прозвище было – «Слава-Одесса». Между прочим, Алексеич обладал настоящим одесским юмором: мог и пошутить к месту, и на удачные шутки в свой адрес не обижался.

Кстати, мама Вячеслава Алексеевича работала корректором в издательстве, поэтому сын к любой безграмотности относился нетерпимо, умел едко высмеять «грамотея»...

Сторел Слава быстро, года за полтора. Мы до последнего надеялись, что самое страшное с ним не произойдет. Он как будто чувствовал нашу надежду на выздоровление и до предельной черты боролся с болезнью, ходил на работу. А когда уже не смог, ушел из жизни очень быстро. На похоронах было больше 250 человек. Люди Вячеслава Алексеевича очень любили. Отпевали его в церкви святого Георгия на проспекте Славы. Мы, Метрострой, эту церковь и построили. Мне тогда Слава говорил: «Тебе, Георгий, сам бог велел ее построить». Так и вышло, за эту церковь я получил первую в жизни церковную награду.

Слава всегда гордился своими строительными достижениями – с гордостью говорил: вот в этом я участвовал, здесь я строил, здесь работал... У нас назначают героями артистов, шоуменов. А Слава построил множество сложнейших подземных сооружений, жилых зданий, принимал самое активное участие в реконструкции музеев, театров. Никто этого не видит, и за это никто ничего не дает. А ведь человек жизнь положил, оставил в домах и дворцах часть своего сердца...

В будущее Метростроя Слава верил безоговорочно. В самые тяжелые времена не предавал свое предприятие, наоборот, своим оптимизмом и верой вдохновлял других. Всегда считал, что «победа будет за нами».

Вспоминает Александр Дмитриевич Вихарев:

–Я пришел в Метрострой из Метрополитена в ноябре 1978 года на должность механика. А Слава в то время служил на-

чалником участка. Работали мы рядом, и жизнь наша пошла совсем близкими дорогами. Был тогда Слава молодым, коренастым, сухим и курил как «паровоз». Потом, правда, бросил. Сдавали первую очередь депо «Северное». На Славе держалось строительство административно-бытового здания. Работы было много, все мы были молоды, амбициозны и буквально рвались в бой. Помню и мокрый грунт по колено, и морозы под 40 градусов, много было всяких проблем, очень много. Кораблев руководил работами безупречно. Умный и энергичный организатор, он точно представлял себе всю цепочку работ и быстро реализовывал стоящие перед коллективом задачи.

Уже тогда у Кораблева хватало учеников в Метрострое. По сути дела любой начальник участка «Двадцатки» мог бы с гордостью назвать себя его учеником. Жаль, что многих уже нет – кто-то ушел наверх по карьерной лестнице, кто-то предпочел другую строительную организацию из материальных соображений... Тем не менее, все эти люди, оттолкнувшись от «науки Кораблева», стали очень неплохими строителями, инженерами, настоящими профессионалами. И просто достойными людьми. Потому что Кораблев своим примером учил не только инженерному делу, не только профессии строителя. Кораблев учил как стать человеком. Не любил хамства, терпеть не мог непорядочности, лживости – все это знали и невольно становились рядом с Алексеевичем как-то лучше, чище.

А в свободное время для Славы высшее наслаждение – вдохнуть запах моря. Он обожал свой катер. Ходил на нем по Финскому заливу, много раз приглашал меня: «Поехали, покатаемся!». Все собирались, «стрелки» забивали. Не собрались.

Вместе со страной Вячеслав Алексеевич переживал все наши кризисы и революции. Он не был ни ярым коммунистом, ни либеральным мечтателем, ни прожженным коммерсантом. Он был реалистом в лучшем понимании этого слова: новую жизнь принял без сожалений и упреков, и везде пытался найти что-то хорошее, рациональное, полезное, старался по мере сил бороться со всем лживым, вредным, глупым.

Слава был настоящим: не бежал никогда ни от работы, ни от земных благ. У него была масса больших, серьезных увлечений – морские путешествия, коллекционирование, дачное строительство, моделирование, книги. Огромное удовольствие доставляло ему подарить другу рукотворную модель корабля. Так, у меня в кабинете стоит сделанный руками Алексеича макет атомной подлодки АПЛ-К104, на которой я служил.

Был он добрым, общительным – его записная книжка пестрела адресами и телефонами. Такой пухлый рукописный «справочник по любимым городам» – по Петербургу и, конечно же, по его родной незабвенной Одессе.



«СБОЙКА» – УСТАЛАЯ РАДОСТЬ ЯРОСЛАВА БАРКОВА



В здании управления Метростроя на Загородном проспекте появилась скульптурная композиция «Сбойка». Чугунная скульптура Ярослава Баркова заняла свое место в холле третьего этажа и уже стала местом притяжения. Многие узнали в героях композиции заслуженных метростроевцев: Марата Васильевича Тузина, Сергея Александровича Сухова, Николая Алексеевича Твердохлебова и Алексея Александровича Малышева.

Мне с самого детства нравится соцреализм. Он показывает сильных людей, но в то же время передает романтизм таких профессий, как шахтер, добытчик, метростроитель. Именно в художественном плане соцреализм и в живописи, и в скульптуре воплощает идеально это сочетание силы и романтизма. Апогей этого стиля пришелся на советское время. Вера Мухина, Михаил Аникушин – это те художники, которые являются для меня некими учителями и эталонами художественного уровня соцреализма. Они не просто изображали трудового человека под создаказ. А имея классическую школу, понимая, что были греки, эпоха Возрождения и т.д., передавали в своих работах тот самый романтизм, делая свои произведения высокохудожественными.

Я люблю свою профессию, и именно любовь лежит в основе всего того, что я создаю. Благодаря этому даже плотно поработав, поработав физически, возвращаясь домой в ночи, я ощущаю подъем, чувство удовлетворения от того, что я сделал, ощущаю такую усталую радость. То же и у тех метростроевцев, которые стали прообразом нашей скульптуры. На сбойке наши герои также уставшие и радостные одновременно.

«Сбойка» – это не первая работа, которую Ярослав Барков делает для Метростроя. До этого Ярослав выступил одним из создателей памятнику «Подвигу метростроевцев», который в 2015 году был установлен на берегу Невы, в Дубровке.

– Когда Ильдар Фазылов работал над памятником «Подвигу метростроевцев», ему на каком-то этапе, а именно, когда шла работа над фигурой метростроевца, понадобилась помощь. И он пригласил меня поучаствовать в этом проекте. Я в то время работал стажером в творческой мастерской Григория Даниловича Ястребинецкого, народного художника, заслуженного деятеля искусств, академика. Творческая мастерская находится при Академии художеств. Руководитель этой творческой мастерской может взять только одного человека с потока после выпуска для стажировки на 3 года. Мне повезло, я стал тем самым, кому посчастливилось поработать в этой мастерской.

Я думал, что уже все памятники, посвященные войне, слеплены. Но, когда предложили поучаствовать в таком значимом проекте, меня это и заинтересовало, и взволновало. Я стремился соединить в образе метростроевца максимальную реалистичность и красоту человека труда. Кроме того, скульптура призвана отражать дух того времени, чтобы люди поверили в этот образ – он, действительно, защитник Ленинграда, герой.

Сегодня Ярослав Барков активно сотрудничает с Каслинским заводом, создает памятники и скульптуры по заказу многих регионов России. И у него есть мечта: принять участие в художественном оформлении станции петербургского метро. У метростроителей тоже есть мечта, чтобы их труд был запечатлен в архитектуре метрополитена. Так что Метрострой и Ярослав Барков еще, вероятно, встретятся и совместно создадут еще ни один шедевр современного соцреализма.

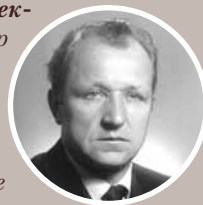


СПРАВКА

Для создания композиции Ярослав Барков использовал в своей работе метод собирательного образа, основанного на жизни заслуженных метростроевцев, таких как:



Тузин Марат Васильевич, начальник СМУ №11 Ленметростроя, участник строительства первой линии ленинградского метро, Заслуженный строитель РСФСР.



Сухов Сергей Александрович, бригадир проходчиков СМУ №17 Ленметростроя, проработавший 41 год на строительстве метрополитена, в том числе на станциях «Площадь Восстания», «Лесная», «Московская» и др., также Заслуженный строитель РСФСР.



Малышев Алексей Александрович, Герой Социалистического Труда, бригадир проходчиков СМУ №15 Ленметростроя, обладатель ордена Трудового Красного Знамени, Ордена Ленина, знака «Почетный транспортный строитель».



Твердохлебов Николай Алексеевич, бригадир проходчиков ТО №3 Ленметростроя, участвовавший на протяжении почти 30 лет в строительстве станций первой, второй и третьей линии метрополитена, также Заслуженный строитель РСФСР.

Скульптура изготовлена на Каслинском заводе архитектурно-художественного литья, который расположен в г. Касли Челябинской области. Самым активным образом в работе над заказами Метростроя участвует директор завода – Киселев Владимир Владиславович. Сотрудничество с этим заводом стало для нас уже доброй традицией. В Касли отлит мемориал «Подвигу метростроевцев», скульптура «Сбойка». Сегодня идет работа над созданием памятника В.В. Горышину, а совсем недавно в здании управления появилась икона Святой Великомученицы Варвары. Но не будем забегать вперед, об этом мы еще расскажем в ближайших номерах газеты.

Материал подготовила Екатерина Гигияк

Изначально идея создания скульптуры предполагала создание «реплики» барельефа «Метростроевцы» со станции «Нарвская». Как известно, архитектурное оформление станции посвящено социалистическому труду. Барельефы, представленные на станции, запечатлели разные профессии, в том числе и метростроевцев. Кстати, авторство одного из барельефов принадлежит учителю Ярослава Баркова – Валентину Дмитриевичу Свешникову, а еще одного – знаменитому скульптору, Почетному гражданину Санкт-Петербурга Михаилу Аникушину.

Однако во время обсуждения идея трансформировалась в самостоятельную историю. Редакция «Метростроителя» встретила с художником и попросила рассказать о том, как происходила работа над скульптурой.

– В процессе работы над «Сбойкой» я просмотрел большое количество старых архивных фотографий Метростроя, а в качестве прообраза героев использовал известных метростроителей, которые являются заслуженными, но что еще важнее для меня, как для скульптора, имеют яркую фактуру, харизму, если хотите – брутальность, ярко выраженную во взгляде, в чертах лица. В процессе работы, которую со стороны Метростроя курировали Петров Александр Альбертович и Поначев Константин Яковлевич, мы определили время, которое будет изображено на нашей скульптуре – 1960-е годы. Именно этому периоду присущ тот самый социалистический героизм, романтизм профессии труда. И действительно, в фотографиях метростроителей того времени четко читается воодушевление во взгляде, желание восстановить город после войны, построить новое будущее.

Я стараюсь пропускать историю, изображенную в произведении, через себя. Сделать брови, поры на лице – это одно, а вот создать образ, чтобы зритель поверил мне, как художнику, – это другое. С другой стороны, реалистичность в нашем случае – вещь необходимая. Скульптура вписана в интерьер, близко к зрителю, поэтому детали должны быть максимально четко проработаны. Внимание к мелочам важно еще и потому, что место нахождения скульптуры – здание управления ОАО «Метрострой». Здесь всякий увидит, если например, метростроевская каска, свод тоннеля или отбойный молоток будет не соответствовать тому, что есть на самом деле. И это сразу вызовет недоверие к художнику. Кстати, изначально в эскизе было три отбойных молотка, а по факту мы заменили один на лопату, так лучше смотрится.

Важно, что мы создавали не памятник, не мемориал, как в Невской Дубровке. «Сбойка» – это художественное произведение, самая главная задача которого через образ, созданный художником, показать силу, мощь Метростроя, передать всю сложность профессии подземного строителя и в то же время отразить ту степень радости, которая сопровождает момент сбойки. И благодаря тому, что скульптура максимально приближена к реальным размерам, фигуры наших героев практически равны по росту нашим с вами, каждый сможет почувствовать себя соучастником этого эпического события, этого праздника – окончания проходки тоннеля.

У меня с Метростроем много общего. Я тоже в глине копошусь. Кстати, из той самой кембрийской глины мы, скульпторы, и лепим. Вся Академия художеств, художественные училища Петербурга – все используют ее. Еще со времен Аникушина, скульптурами которого украшена не одна станция петербургского метрополитена. И полноразмерный эскиз «Сбойки» также слеплен из кембрия.

Что касается финишного материала – чугуна, из которого отлита скульптура, то здесь, я думаю, произошло полное попадание. Для каждого произведения важно подобрать соответствующий ему материал. Для чего-то больше подойдет камень, например, гранит или мрамор, а для «Сбойки» идеально подошел именно чугун. Он также по-своему брутален, крепок, он тяжелый, как и работа проходчика. Смотрелась бы наша скульптура в мраморе? Однозначно нет.

Акционерное собрание

Члены Совета директоров ОАО «Метрострой», избранные
НА ВНЕОЧЕРЕДНОМ ОБЩЕМ СОБРАНИИ АКЦИОНЕРОВ 22.09.2017 г.

№ пп	Фамилия, имя, отчество	Место работы
1.	Александров Вадим Николаевич	Специальный представитель губернатора Санкт-Петербурга
2.	Александров Николай Вадимович	Генеральный директор ОАО «Метрострой»
3.	ДРУЖИНИНСКИЙ Георгий Анатольевич	Генеральный директор ЗАО «Управление-20 Метрострой»
4.	КОЗИН Евгений Германович	Первый заместитель начальника ГУП «Петербургский метрополитен»
5.	МАТВЕЕВ Олег Анатольевич	Заместитель председателя Комитета по транспорту Санкт-Петербурга
6.	ПЕТРОВ Александр Альбертович	Заместитель генерального директора ОАО «Метрострой»
7.	УХАНОВ Алексей Валентинович	Генеральный директор ЗАО СМУ-9 «Метрострой»
8.	ХАРЛАШКИН Сергей Викторович	Председатель Комитета по развитию транспортной инфраструктуры Санкт-Петербурга
9.	ЯНКИНА Марина Михайловна	Заместитель председателя Комитета имущественных отношений

Спорт



В ДВА РАЗА БОЛЬШЕ КРАСНЫХ ЮБОК

КОМАНДА «МЕТРОСТРОЙ» И «ЦСП КРЫЛАТСКОЕ»
СОШЛИСЬ В ФИНАЛЕ

Завершился Чемпионат России по хоккею на траве Суперлига-2017 среди женщин. Апофеозом соревнований стал матч в Санкт-Петербурге между «ЦСП Крылатское» (Москва) и командой «Метрострой» на домашнем стадионе. Это был уже второй матч серии. Предыдущий проходил в столице и завершился со счетом 7-4 в пользу Москвы.

Увы, но и в этот раз противостояние двух столиц завершилось в пользу Златоглавой (2-1). Борьба выдалась напряженной, наши девушки держались более чем достойно, а ведь единственным их преимуществом (разумеется, помимо мастерства) были лишь родные стены стадиона «Метрострой». Остальные факторы были против них. Почему «в два раза больше красных юбок»? Потому что на послематчевом построении линия «ЦСП Крылатское» в красной форме была в два раза длиннее линии «Метростроя» в синем.

После матча мы побеседовали с главным тренером нашей команды Алексеем Бойцовым:

– Есть претензии к судейству?

– Я считаю, что судей были допущены ошибки в решающий момент. Нарушения москвичек должны были повлечь за собой как минимум два штрафных угловых, но, к сожалению, судьи этого «не заметили», находясь в трех метрах. Конечно, эмоции зашкаливали. Может быть, я чересчур горяч. Но, тем не менее, уверен, что это были именно те ошибки, которые в итоге повлияли на исход игры.

– А вообще команда соперника была сильнее?

– Что касается сезона вообще, то команда Москвы, я считаю, заслуженно стала чемпионом в очередной раз. У них самый квалифицированный подбор игроков и длинная скамейка (запасные игроки), чего я желал бы и нам. Тогда борьба пойдет на равных. К сожалению, в начале сезона у нас было большое количество тяжелых травм и нам просто нечем было заменить игроков.

При этом мы на равных играем и с Москвой, и с другими соперниками. Наши девушки, однозначно, молодцы.

– Правда, что в начале сезона несколько девушек ушло из команды?

– Да, к сожалению несколько игроков ушло, когда уже не было возможности заявить новых: трансферное окно закрылось.

Тем не менее, в целом я доволен командой. Сами посудите – мы приезжаем на матч вдесятером, а соперники играют с нами «в откат», боятся прессинговать, это при том, что у них 18 человек, то есть второй состав команды сидит на замене. Я преклоняюсь перед нашими девочками.

В остальном у нас все в порядке: есть прекрасный стадион, есть понимание руководства Метростроя... Нужно просто расширить команду, подождать 2-3 года, чтобы подросла молодая смена. Первый игрок из молодых, кстати, уже влился в команду, потом будут еще. Перспективные молодые есть, наверстаем, думаю.

– А что молодая поросль?

Еще до больших финалов в сентябре на стадионе «Метрострой» прошли Всероссийские соревнования «Травушка» детей до 13-ти лет. Абсолютным чемпионом опять же стала Москва – СШОР по ИВС из Щелково.

Сборная девочек Санкт-Петербурга завоевала серебро, а петербургские мальчишки лишь на 7 месте.

ПОБЕДА ОТ ВАС НЕ УЙДЕТ!

В «СПОРТЕ ПОКОЛЕНИЙ» ТОЛЬКО ОДНА КОМАНДА-ПОБЕДИТЕЛЬ,
НО УРАГАН ЭМОЦИЙ ИСПЫТАЛИ ВСЕ УЧАСТНИКИ ИГР!

В финале IX Международных игр «Спорт поколений», проходивших в Екатеринбурге с 21 по 24 сентября, победу одержала Московская магистраль. Она будет представлять Россию в следующем году на Фестивале спорта транспортников в Болгарии.

Исторически «Спорт поколений» – это продолжение и развитие Молодежных игр работников ОАО «РЖД», дочерних обществ компании, транспортников, транспортных строителей, студентов отраслевых вузов. Формат соревнований, система оценок, возрастной барьер – все это сложилось не за один год. С 2014 года, когда к Играм присоединились Казахстан и Грузия, соревнования получили официальный статус международных. Основой «Спорта поколений» стали нормы ГТО, трансформированные в физкультурно-спортивный комплекс «От массовости к мастерству». Впрочем, «Спорт поколений» уже давно вышел за рамки ГТО, превратившись в настоящий праздник силы, ловкости и смекалки.

Кандидаты в сборную команду Метростроя отбирались по результатам выступлений спортсменов на отборочных этапах и прежде всего – на Спартакиаде Метростроя. Ребята и девушки участвовали и в соревнованиях, организованных Дорожным Комитетом профсоюза Октябрьской железной дороги и ФСО «Локомотив». Здесь Метрострой был безусловным лидером в зимних стартах (1-е место в «Рождественской лыжне»). Команда завоевала также 1-е место и в «Спорте поколений» Северо-Западного региона. По итогам всех этих состязаний и была сформирована сборная Метростроя, которой предстояло выступить в Екатеринбурге.

В этом году впервые решающий этап Игр прошел в столице Урала (в прошлом году это было в Сочи). В финале Игр встретились более 300 участников из 24 команд. Среди них – сборные железных дорог России, аппарата управления РЖД, Московского метрополитена, Мосжелдортранса, ОАО «Метрострой» СПб, Крымской магистрали, команд Латвии, Белоруссии, Казахстана, Болгарии. За финальными соревнованиями наблюдали 1500 зрителей. Кстати, многие команды прибыли в Екатеринбург со своими болельщиками. Обслуживали Игры более 40 судей! Каждый участник проходил мандатную комиссию, за два месяца до

начала Игр документы участников внимательно проверялись.

Церемония открытия Игр «Спорт поколений» прошла в лучших олимпийских традициях, с факелоносцем и зажиганием огня состязаний, с артистическими номерами творческих коллективов, показательными выступлениями гимнасток, мастеров восточных единоборств, спортивной аэробики и футбольного фристайла.

Финал Игр традиционно проходит в два этапа. В первый день – легкоатлетические соревнования по бегу, прыжкам в длину, подтягиванию на перекладине, отжиманию в упоре лежа, стрельбе по мишеням из винтовки и метанию снаряда. Здесь лучшей оказалась сборная Забайкальской дороги. Во второй день команды выполняли задания эстафеты: преодолевали «паутину» и тоннель, взбирались на стены с отрицательным углом. Отличилась команда Свердловской дороги, второе и третье места достались Южно-Уральской и Московской железным дорогам.

Чтобы оценить накал борьбы и мастерство спортсменов, приведем результаты победителей в некоторых дисциплинах:

БЕГ НА 100 МЕТРОВ

1 место – Максим Батищев – 11.24 сек. (Забайкальская дорога); **2 место** – Григорий Заварин – 11.36 сек. (Метрострой).

БЕГ 1000 МЕТРОВ

1 место – Антон Демидов – 2 мин. 52 сек. (Октябрьская дорога); **2 место** – Евгений Федоров – 3 мин. 04 сек. (Метрострой).

БЕГ 1500 МЕТРОВ

1 место – Степан Копнин – 4 мин. 28 сек. (Северная дорога); **2 место** – Иван Зайцев – 4 мин. 34 сек. (Метрострой).

БЕГ 500 МЕТРОВ. Женщины

2 место – Ольга Ващилко – 1 мин. 43 сек. (Метрострой).

ПРЫЖКИ В ДЛИНУ С МЕСТА

1 место – Максим Батищев – 3 м 07 см (Забайкальская дорога); **2 место** – Егор Кузнецов – 3 м 05 см (Московская дорога).

ПОДТЯГИВАНИЕ НА ПЕРЕКЛАДИНЕ

1 место – Владимир Барановский – 43 раз (Крымская дорога); **2 место** – Артем Шаяхметов – 42 раза (Северная дорога).

ОТЖИМАНИЕ ОТ ПОЛА

18-30 лет

1 место – Юлия Коваль – 119 раз (Дальневосточная дорога).

31-45 лет

1 место – Елена Рыхлицкая – 205 (Республика Беларусь).



ЮБИЛЕИ ВЕТЕРАНОВ МЕТРОСТРОЯ

НОЯБРЬ

4	Петров Василий Парфирьевич (УМ) – 70 лет Парай Алексей Иванович (УМ) – 60 лет	19	Волков Александр Николаевич (Метроподземстрой) – 65 лет
5	Балдина Людмила Павловна (УМ) – 80 лет Зазерская Клавдия Ивановна (СМУ-11) – 80 лет Рыбакова Нина Ефимовна (ЖБКиД) – 70 лет	20	Мацулев Игорь Сидорович (СМУ-20) – 80 лет
6	Бурякова Галина Геннадьевна (РЭУ) – 65 лет	21	Болгов Михаил Михайлович (СМУ-9) – 60 лет
11	Россаткевич Владимир Петрович (ТО-3) – 90 лет	22	Силантьев Михаил Прокопьевич (ТО-3) – 80 лет
17	Трофимов Александр Михайлович (СМУ-20) – 60 лет	23	Семенов Юрий Николаевич (СМУ-11) – 65 лет
18	Швырев Владимир Александрович (СМУ-9) – 60 лет	26	Рожкова Ольга Васильевна (ЛМЗ) – 90 лет
		28	Туманов Анатолий Степанович (Управление) – 85 лет

УЧРЕДИТЕЛЬ:

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

0+

Редактор: Андрей Бергнер

Корреспондент: Петр Орлов

Фото: Виктор Чумаков

Верстка и дизайн: Елена Тальянова

Номер подписан в печать 12.10.2017 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

metrostroy@mail.ru

www.metrostroy-spb.ru

Отзывы направлять по адресу редакции.

Тираж 1 700 экземпляров.