

СЕГОДНЯ В НОМЕРЕ:

«СПАССКАЯ»:
СЕГОДНЯ И ЗАВТРА

СТР. 2

НЕРЯДОВАЯ
ПРОХОДКА

СТР. 3

ЗА БОЛЬШИЕ
ДОСТИЖЕНИЯ В ТРУДЕ

СТР. 5

ДЛЯ ТЕХ,
КОМУ НЕБЕЗРАЗЛИЧНО!

СТР. 8

НАЧИНАЕМ ГОТОВИТЬ ПЛОЩАДКИ «ФИОЛЕТОВОЙ ЛИНИИ»



В октябре 2012 года Комитет по транспорту Администрации Санкт-Петербурга объявил тендер на подготовку стройплощадок для трех будущих станций «фиолетовой ветки» метро: «Проспекта Славы», «Дунайского проспекта» и станции «Южная». В материалах заказа также говорилось о планах строительства электродепо «Южное». 7 ноября Комитет по транспорту подвел итоги тендера на право подготовки территории строительных площадок будущих трех станций Фрунзенского радиуса. Оказалось, что на участие в конкурсе была подана всего одна заявка: ОАО «Метрострой» предложил выполнить все подготовительные работы за 305 млн. рублей при начальной цене контракта 315 млн. рублей.

В соответствии с действующим законодательством, тендер был признан несостоявшимся, а контракт заключен с его единственным участником. Теперь ОАО «Метрострой» –

генподрядчик на перечисленных площадках и должен выполнить указанные в контракте работы в I квартале 2013 года.

Основные подготовительные работы, предусмотренные техническим заданием и сметной документацией, метростроителям знакомы: очистка площадок от кустарника и деревьев, планировка территории, устройство временных подъездов и площадок из железобетонных плит, оборудование автомойки, водоотвода поверхностных стоков, устройство КПП при въезде на территорию будущего строительства.

Места выполнения работ:

- площадка вестибюля № 1 станции «Проспект Славы»: Бухарестская улица, участок юго-восточнее пересечения с проспектом Славы;
- площадка вестибюля № 2 станции «Проспект Славы»: Бухарестская ул., южнее пересечения проспекта Славы с Бухарестской улицей;

– площадка шахты № 624: Бухарестская улица, севернее пересечения с Южным шоссе;

- площадка шахты № 625: Бухарестская улица, напротив дома 116, корпус 1, литера А по Бухарестской улице;
- площадка шахты № 626 и станции «Дунайский проспект»: Бухарестская улица, юго-восточнее пересечения Дунайского проспекта и Бухарестской улицы;
- площадка шахты № 627: Бухарестская улица у дома 150, литера А;
- площадка станционного комплекса станции «Южная»: поселок Шушары, Автозаводская улица (западнее пересечения с улицей Софийская);
- площадка Электродепо Южное: поселок Шушары, Автозаводская улица, западнее пересечения с улицей Софийская.

Продолжение читайте на стр. 2

НАЧИНАЕМ ГОТОВИТЬ ПЛОЩАДКИ «ФИОЛЕТОВОЙ ЛИНИИ»

Начальник производственно-распорядительного отдела ОАО «Метрострой» Борис Моисеевич Синичкин:

– Нас ждет очень непростая зима. Новый, «тендерный» подход к работам на будущих объектах вынуждает забыть все, что было налажено и отработано годами. К сожалению, о том, что же должно возникнуть на этом месте, мы пока имеем очень приблизительное представление. По результатам конкурса мы выходим на площадки за станцией «Международная». В подготовительных работах примут участие все строительномонтажные управления: каждое управление будет иметь на этой территории свои «заделы». Предстоит максимально быстро оградить эти площадки, построить временные подъезды, контрольно-пропускные пункты, проложить коммуникации

и т.д. На всю подготовку контрактом определено всего 8 недель: отдельные площадки будут готовиться 4–5 недель, некоторые – 6–7, а огромную территорию под строительство депо «Южное» предстоит подготовить всего за 8 недель. Честно говоря, такие мизерные сроки на подготовку площадок мы имеем впервые. Сделать это будет очень сложно, причем придется начинать практически на пустыре. Для тех, кто поближе к ЗАО «Семнадцатое управление Метростроя», возможно, будет организована подвозка людей, хотя и подвозка в зимних условиях – задача непростая. Всем руководителям СМУ нужно иметь четкие представления о том, как будут организованы нормальные бытовые условия для строителей: на новых площадках нет ни воды, ни электроэнергии, ни канализации. Нужно очень

четко продумать, как обогревать, переодевать, кормить людей, как им после смены помыться. Строительно-монтажные управления должны не только огордиться и обеспечить подъезды, мы собираемся там работать. И хотя вряд ли мы получим право приступить к основным работам раньше марта-апреля, но работать придется, потому что если упустим это время, то упустим и сроки строительства всего участка Фрунзенско-Приморской линии. Необходимо очень четко продумать, какое количество людей будет работать на каждой стадии подготовительных работ, каким образом они будут обеспечиваться всем необходимым, где базироваться и т.д. Следует особо обратить внимание на охрану площадок: район непростой, уровень криминальных происшествий – высокий.

«СПАССКАЯ»: СЕГОДНЯ И ЗАВТРА



Горнопроходческие работы на станции «Спасская» переходят в завершительную стадию. О ходе работ и о перспективах строительства рассказывает главный инженер ЗАО «СМУ № 13 Метрострой» Владимир Александрович Черняк.

НАКЛОННЫЙ ХОД:

– Забетонировано 94,5 погонных метров конструкций опор под плиты ЭП-4У, остается 4,0. В веерной части ведется вязка арматуры и интенсивная подготовка к укладке бетона. В соответствии с графиком работ участка №1 ЗАО «СМУ № 13 Метрострой» на строительстве наклонного хода, армирование и бетонирование веерной части должно быть закончено к 30 ноября, оборудование опор под плиты ЭП-4У заканчивается к 25 ноября.

В декабре начнется перемонтаж рельсового пути для монтажной тележки и, наконец, монтаж самих плит ЭП-4У. В течение трех недель декабря рабочие ЗАО «СМУ № 13 Метрострой» уложат 65 плит и лестничных блоков ЛМ-1-465 шт. Монтаж опор и установка плит ЭП-4У – процесс давно отлаженный: вязка арматуры, установка опалубки, заливка бетона. Наибольшую же сложность для строителей наклонного хода представляет веерная часть натяжной камеры: предстоит много тяжелой работы отбойным молотком. На этом все горнопроходческие работы заканчиваются, и можно будет приступить к сооружению внутренних конструкций натяжной камеры.

В декабре начнется перемонтаж рельсового пути для монтажной тележки и, наконец, монтаж самих плит ЭП-4У. В течение трех недель декабря рабочие ЗАО «СМУ № 13 Метрострой» уложат 65 плит и лестничных блоков ЛМ-1-465 шт. Монтаж опор и установка плит ЭП-4У – процесс давно отлаженный: вязка арматуры, установка опалубки, заливка бетона. Наибольшую же сложность для строителей наклонного хода представляет веерная часть натяжной камеры: предстоит много тяжелой работы отбойным молотком. На этом все горнопроходческие работы заканчиваются, и можно будет приступить к сооружению внутренних конструкций натяжной камеры.



Бригадир изолировщиков ЗАО «СМУ №13 Метрострой» Алексей Михайлович Смирнов:
«Метростроевцем становишься не сразу, но, как правило, навсегда...»

ВЕСТИБЮЛЬ:

На момент подготовки публикации на строительстве вестибюля станции «Спасская» оставалось забурить 5 буронабивных свай, шла забивка вдоль фасада торгового центра «Пик». На этом все свайные работы на участке № 1 ЗАО «СМУ № 13 Метрострой» заканчиваются.

– Для удобства проведения одновременно буровых и бетонных работ площадка строящегося котлована была



Дежурный электрослесарь ЗАО «СМУ № 13 Метрострой» Николай Николаевич Сироткин:
«Внимательность, аккуратность, безаварийность – вот главное в нашей работе. Ну и, конечно же, доброжелательное отношение к своим товарищам...»

разбита на четыре «захватки». Сейчас закончена разработка грунта и бетонирование второй «захватки», начинается подготовка к работам на третьей и четвертой. Грунт разрабатывается до проектной отметки, затем срубается свая, вяжется арматура и начинается бетонирование очередной «захватки» плиты основания машинного помещения. Субподрядчиками ЗАО «СМУ № 13 Метрострой» ведется распиловка железобетонных конструкций стартового котлована. Ленметрогипротранс заканчивает разработку проекта наземной части вестибюля. К сожалению, до сих пор не решен вопрос о выборе инвестора и дальнейшем строительстве вестибюля выше нулевой отметки. Пуск станции «Спасская» должен состояться в августе будущего года. До этого торжественного момента метростроителям предстоит укладка плит ЭП-4У, установка и монтаж эскалаторов, строительство вестибюля с архитектурно-отделочными работами, сооружением внутренних конструкций натяжной



Александр Александрович Вершинин, маркшейдер, и Анатолий Юрьевич Семенов, заместитель начальника участка:
«В работе маркшейдера мелочей не бывает, ведь наши измерения задают направление проходки. И в то же время велика ответственность: ценной ошибки могут быть человеческие жизни. Но работа очень увлекательная!»

камеры, архитектурная отделка сооружений переходного коридора (архитектурный проект перехода «Сенная» – «Спасская» Ленметрогипротрансом уже подготовлен).



Ударная комплексная бригада ЗАО «СМУ № 13 Метрострой» на строительстве наклонного хода станции «Спасская». «Каждый из нас должен быть бетонщиком, каменщиком, штукатуром, изолировщиком, монтажником сборных конструкций, проходчиком, уметь делать еще десятки нужных дел...».

1-й ряд: проходчики Д.Е. Кузин, А.С. Бухарин, А.П. Кривошницкий. 2-й ряд: изолировщики А.М. Смирнов (бригадир), Л.Б. Белокопытов, В.Н. Семенов.

камеры, архитектурная отделка сооружений переходного коридора (архитектурный проект перехода «Сенная» – «Спасская» Ленметрогипротрансом уже подготовлен).

Метромир

В МИНСКЕ НАЧАЛИ РАБОТУ ТРИ НОВЫЕ СТАНЦИИ МЕТРОПОЛИТЕНА

В Минске начали работу три новые станции столичного метрополитена «Грушевка», «Михалово» и «Петровщина», которые сегодня приняли первых пассажиров. Таким образом, Московская линия метрополитена стала длиннее на 5 км, обеспечив жителей юго-западных районов белорусской столицы быстрым и удобным транспортом, с помощью которого можно добраться до центра города.

С запуском новых станций пассажиропоток метро увеличится как минимум на 7%. Таким образом, ежедневно минская «подземка» будет перевозить почти 1 млн человек.

На сегодняшний день минское метро включает две линии: Московскую и Автозаводскую. По плану, «подземка» в будущем «разрастется» до четырех линий общей протяженностью 77,1 км и будет насчитывать 58 станций.

По словам мэра Минска Николая Ладутько, через год на Московской линии метро откроется станция «Малиновка». Затем начнется строитель-



ство третьей ветки, которая свяжет микрорайон Курасовщина с районом Зеленый Луг и пройдет через центр города.

7.11.2012, ИТАР-ТАСС

Метростроение

НЕРЯДОВАЯ ПРОХОДКА

В сложных условиях бригады метростроевцев ЗАО «Семнадцатое управление Метрострой» продолжают проходку Фрунзенской линии.

Начальник участка № 3 ЗАО «Семнадцатое управление Метрострой» Андрей Леонидович Шахов не стал распространяться о «сложностях текущего момента», а просто зачитал запись из геологического журнала: «установлено кольцо 1459. Характеристика участка проходки – без изменений. Порода слаботрепещиноватая. Замерены мощности кварцевого песчаника: сводовая часть – 40 см, нижняя граница щита – 90 см, ниже горизонта – 60 см. По пройденной части отмечено сильное водопроявление, до струйного. Водоприток – 121 л. в час». Из записи дежурного геолога, сделанной по результатам ежедневного осмотра забоя шахты № 622, следует, что мощность слоя обводненного песчаника сегодня достигает почти 2 м.

– Средняя скорость проходки 6 м в сутки. Это если не учитывать простои на ремонт. Чаю хочешь?

Идем по журналу.

– Вот смотри. Остановились на ремонт 5-го ноября, заменили практически 80% режущего органа. И что в итоге имеем сегодня, 7-го? Ничего. На данный момент нет ни резцов, ни скальвателей... За два дня все стерлось в ноль.

Щит останавливается, и начинается процесс «производства работ номер 680». Согласно инструкции, включается гидрокотир, он прорезает полметра породы, режущий орган отодвигается назад, в образовавшееся пространство через люк в режущем органе протискивается проходчик и по всей сводовой части у лба забоя заводит деревянную кровлю.

– Процесс, как ты понимаешь, небывший. Для крепления кровли в песчанике вырубается штроба, ну а песчаник ты видел, возьми на память.

Шахов протягивает кусок породы. Твердый, как осколок гранита.

– Вот. Ребята заводят кровлю, потом в призабойное пространство выходит слесарная группа и приступает к замене истертых элементов. Одних резцов приходится менять до ста штук.

За смену шесть слесарей меняют стертые элементы и устанавливают новые. Иногда на замену деталей уходит две полновесные смены.

За обделку поступает вода. Бороться с ней помогает сухая смесь Натлен-2, из которой готовят гидроизоляционную пасту. Протечки ликвидируют, нагнетая пасту в пространство за обделку. Такие работы требуют дополнительных материальных затрат, поэтому решение о гидроизоляции принимает специальная комиссия. Но, судя по интенсивности тока воды, гидроизоляционные работы в этих тоннелях потребуются обязательно. Если гидроизоляция не поможет, придется устраивать дренажную систему: вода потечет в дренаж по трубке, вставленной в стык обделки. Другое дело – станция. Здесь временную обделку демонтируют, расширяют сечение тоннеля, и, если вода не уйдет, будут приниматься самые серьезные меры для полной ликвидации любых протечек, вплоть до перехода на чугунную обделку.

– В обводненном песчанике придется идти еще как минимум 160 колец, а дальше как карта ляжет. Может быть, его будет меньше или вообще уйдет, или, наоборот, песчаника и воды будет больше, чем сейчас. Немного пониже, возможно, и прошли бы под песчаником. А так – попали в самый слой.



**Электросварщик
Виталий Юрьевич
Шилкин**



**Машинист щита
Антон Сергеевич
Кузнецов**



**Маркшейдерская рабочая
Юлия Александровна
Алексеева**



Маркшейдер участка Павел Сафронов:

– Геодезические замеры делаются на каждое кольцо, соответственно, на каждое кольцо даются указания для проходки: какие давать домкраты, рекомендации по включению и поворотам элеронов и т.д. Геодезической службе приходится ежемесячно проверять положение оконтуривающего резца – механического копира, его целостность и рабочее состояние. Но главная проблема: очень большая запыленность. При определении местоположения щита приходится останавливать проходку и проветривать тоннель. Маркшейдер вынужден прибегать к дедовскому методу определения местоположения щита – с помощью двух световых сигналов щитовым прибором, т.к. электронный тахеометр «не пробивает» такую плотную пыль.

В направлении «Южной», станции мелкого заложения, трасса неизменно стремится к поверхности. Четыре проходческие бригады работают в забое по семь часов. Семь часов поработал, поменялся. День-ночь, сутки прочь. В каждой бригаде работает звено изолировщиков, дежурный электрослесарь, маркшейдерская группа и горный мастер. План щитовой проходки левого перегонного тоннеля – 110 колец. В октябре проходчики поставили 140.

– Для любой проходческой бригады смена на этой трассе – настоящий подвиг. Повышенная обводненность, постоянная пыль, трудная порода, сложная геология. Работа только в противогазовом респираторе. Спасибо генеральному директору за то, что снабжает нас этими мощными и дорогими штуками. Проходчики не снимают их всю смену. Это нерядовая проходка, руководство понимает наши проблемы и объективно оценивает все сложности производственного процесса.



**БРИГАДА ЭЛЕКТРОСЛЕСАРЕЙ-МОНТАЖНИКОВ:
В.И.Наукин, П.А.Тарабин, Ю.Ю.Васильев, А.А.Луканов, А.С.Кузнецов, А.К. Пукемов,
А.П. Чукалкин (бригадир), П.С.Лифанов**

КОГДА ВЕРСТАЛСЯ НОМЕР

По словам первого заместителя генерального директора ОАО «Метрострой» Владимира Евгеньевича Харенкова, 23 ноября 2012 года до демонтажной камеры оставалось менее 100 м. «К счастью, геологические условия проходки меняются в лучшую сторону», – сказал «Метростроителю» Владимир Евгеньевич.

Проверка

ЗИМА НЕ ЗА ГОРАМИ

В соответствии с распоряжением ОАО «Метрострой» «О подготовке к работе в зимний период 2012–2013 гг.» и графиком проверки готовности филиалов и дочерних организаций ОАО «Метрострой» к зиме, комиссия ОАО «Метрострой» проверила шахты № 620, 616, 618, 622, ЗАО «Метробетон», ЗАО «ЛМЗ Метростроя», ЗАО «ЖБК и Д», ЗАО СМУ-9 «Метрострой», УМ – филиал ОАО «Метрострой», УПТК – филиал ОАО «Метрострой», РЭУ – филиал ОАО «Метрострой».

Результаты проверки показали, что намеченные мероприятия в целом выполнены. Комиссия подтвердила готовность к работе в зимний период 2012–2013 гг. при условии устранения в течение ноября 2012 г. текущих замечаний.

В Управлении состоялось итоговое заседание профсоюзного Комитета и администрации ОАО «Метрострой» по результатам проверки готовности к зиме. На заседании были заслушаны доклады о готовности к зимнему периоду представителей проверяемых организаций, входящих в состав петербургского Метростроя, даны рекомендации по устранению замечаний.

Особо остро стоял вопрос о необходимости создания благоприятных бытовых условий при освоении новых площадок Фрунзенского радиуса в зимний период.

ГОСТы и стандарты



ВНИМАНИЕ ВСЕМ СТРОИТЕЛЬНЫМ ОРГАНИЗАЦИЯМ!

В сентябре-октябре 2012 года начали действовать актуализированные стандарты, в том числе:

ГОСТ 18105-2010 «Бетоны. Правила контроля и оценки точности».

ГОСТ 23732-2011 «Вода для бетонов и строительных растворов. Технические условия»

С января 2013 года вступает в силу большая группа Сводов правил (актуализированные СНиП), в том числе:

СП 63.13330.2012 «Бетонные и железобетонные конструкции. Основные положения»

СП 45.13330.2012 «Земляные сооружения, основания и фундаменты»

СП 43.13330.2012 «Сооружения промышленных предприятий»

СП 32.13330.2012 «Канализация. Наружные сети и сооружения»

СП 31.13330.2012 «Водоснабжение. Наружные сети и сооружения»

СП 28.13330.2012 «Защита строительных конструкций от коррозии»

СП 21.13330.2012 «Здания и сооружения на подрабатываемых территориях и просадочных грунтах»

Следует иметь в виду, что не все перечисленные Своды правил могут быть ко дню выхода этого номера газеты официально опубликованы, а значит, и доступны для пользования.

А.И. Шафер

Проблема

ПЕТЕРБУРГСКИЙ МЕТРОСТРОЙ ТРЕБУЕТ ОТ ВЛАСТИ ВНИМАТЕЛЬНОГО ОТНОШЕНИЯ К СВОИМ ПРОБЛЕМАМ

ОАО «Метрострой» – одна из наиболее мощных строительных организаций Санкт-Петербурга. Она объединяет десять строительно-монтажных управлений, завод по изготовлению железобетонных конструкций, бетонный завод, литейно-механический завод и другие предприятия, обеспечивающие строительство станций метрополитена и других социально значимых подземных и наземных объектов. Высококвалифицированный коллектив, насчитывавший до последнего времени около 5000 человек, собственная материально-техническая база выгодно отличают ОАО «Метрострой» от других строительных организаций Санкт-Петербурга и позволяют ему сохранять лидирующее положение в данной отрасли на протяжении многих лет.

Контрольный пакет акций Метростроя принадлежит городу, организация развивается, постоянно обновляет свою техническую базу. На сегодняшний день специалистами Метростроя освоены все современные мировые технологии строительства тоннелей, станций и наклонных ходов. В самые короткие сроки с помощью новейшего горнопроходческого оборудования были пройдены наклонные ходы станции «Обводный канал», «Адмиралтейская», «Спасская». В Германии ведется строительство тоннельно-проходческого комплекса (ТПК) диаметром 10,8 м для двухпутного тоннеля, что позволит сделать движение в тоннелях метро двухполосным. Предполагается, что этот уникальный механизм будет готов к работе на Фрунзенском радиусе уже в начале будущего года. Являясь кузницей высококвалифицированных и редких специалистов подземных специальностей, Метрострой тратит на подготовку одного такого специалиста три года в профильное лице и шесть лет в Университете путей сообщения. Однако пройдет еще как минимум три года до того момента, когда молодой специалист начнет детально понимать специфику подземного строительства. Заметим, что с этого года введено углубленное медицинское обследование здоровья работников подземных специальностей, и далеко не любой человек может пройти комиссию по медицинским показателям для работы под землей. По новому законодательству, обследование работник должен проходить в начале и в конце каждой смены, что существенно сокращает и без того небольшое количество потенциальных работников.

Сегодня предприятие является одним из крупнейших налогоплательщи-



что в 2010–2011 годах объектом пристального внимания общественности, прессы и профсоюзов была аналогичная ситуация с московским Метростроем.

Ответ-отписка вице-губернатора Санкт-Петербурга Игоря Метельского на письмо председателя дорожного комитета профсоюза Октябрьской железной дороги В.Л. Белозерова в адрес губернатора Санкт-Петербурга («Метростроитель» № 10 октябрь 2012 г.) поставил территориальный профсоюзный комитет ОАО «Метрострой» перед необходимостью передачи материала о сложном положении петербургского Метростроя в аппарат Президента и в Правительство РФ.

30.10.2012 г. на имя Президента РФ Владимира Путина и главы Правительства Дмитрия Медведева направлено письмо от имени лидера РОСПРОФЖЕЛа Николая Никифорова. Публикуемый материал подготовил председатель территориального профсоюзного комитета ОАО «Метрострой» Виктор Зорька. Отметим,

ков города. Годовой объем налоговых сборов в бюджеты всех уровней и фондов составил в 2011 году 118 650 000 рублей. Доказано, что налоги, собираемые в тех инфраструктурах, которые созданы на месте новых станций, многократно окупают строительство самой станции и линий метро. В качестве примера удачных инвестиционных строительных проектов можно привести станции «Проспект Провсвещения», «Комендантский проспект», «Пионерская», «Волковская», «Обводный канал». Развитие инфраструктуры районов, в свою очередь, дает сотни рабочих мест для горожан и позволяет развиваться и расширяться городу (например, станции метро «Парнас»).

Однако сегодня мы оказались в сложной ситуации. Разветвленность подземки не отвечает современным требованиям и по экспертным оценкам отстала лет на двадцать. Реализация перспективного плана строительства метро, принятого правительством города в 2011 году под угрозой срыва. Исторически, при строительстве метро складывалась практика поэтапности: по одному титулу идет проектирование, по другому – освоение площадки, по третьему – ведутся работы, на четвертом – происходит сдача объекта. Был отлажен процесс последовательного строительства, так называемый метод непрерывного потока. Сейчас же строительство метро в городе на Неве происходит в догоняющем режиме. То есть, новые станции появляются не до, а после строительства крупных жилых массивов и деловых районов. Вследствие такой политики свободных от застройки пятен под строительство новых станций

не остается. Виною тому отсутствие согласования генпланов развития города, транспортной системы и метрополитена. Много вопросов и по уже имеющемуся адресному плану строительства метро. В городе пятна для станций метро не только не резервируются в соответствии с данным планом, но есть и примеры их сдачи в долгосрочную аренду различным организациям. Например, на будущей Красносельско-Калининской линии, сразу же после утверждения адресного плана, одна из площадок была сдана районным отделом КУГИ в долгосрочную аренду на 49 лет. На Фрунзенском радиусе пришлось перепроектировать трассу в связи с тем, что на планируемом маршруте землю выкупил частный собственник под склад песка. Отклониться от плана оказалось дешевле и проще, чем выкупать участок назад. В то же время, в Москве власти с начала года оформили московскому Метрострою 90 площадок. На сегодняшний день Метрострою Санкт-Петербурга не передано ни одной площадки городских территорий для закладки вертикальных стволов, хотя перспективным планом развития метрополитена в Санкт-Петербурге на 2011–2015 годы с перспективой до 2025 года предусмотрено 45 новых станций.

Безусловно, свои особенности имеет и подготовительный этап освоения подземного строительства. «Метрострой» не может начинать работы без согласования подключения к электрическим сетям, водоснабжению, канализации, с ГИБДД и т.д. На все согласования уходит до года. Все проекты строительства метро проходят согласования в Главгосэкспертизе. Но чтобы сдать проекты, необходимо

иметь конкретные площадки. Нет площадок – нет проектов, нет проектов – нет открытого финансирования, нет финансирования – нет строительства.

Станции метро, которые будут сданы в эксплуатацию в декабре этого года – «Международная» и «Бухарестская» – были заложены двадцать лет назад. Сегодня меняются СНиПы, меняется документация, все это затягивает прохождение документации и строительство метрополитена.

Пуск новых станций метро затягивает с недавних пор и несвоевременное проведение тендеров. Например, станции метро «Международная» и «Бухарестская» планировалось запустить в эксплуатацию ко Дню строителя в августе 2012 года, но из-за несвоевременно проведенных торгов на закупку эскалаторов пуск был вынужденно перенесен на конец декабря. В то же время, такой масштабный проект, как Лахта-центр, практически за год прошел экспертизу и начинает строительство.

За 2009–2012 годы в городе не появилось ни одной новой шахты для строительства станций метро, открытие которых запланировано уже в 2014 году. С мая 2012 года прекращены практически все горнопроходческие работы. По состоянию на сегодняшний день, Метрострой задействован только на небольшом участке Фрунзенского радиуса от станции «Волковская» до станции «Международная», а также в работах по строительству вестибюля станции «Спасская». Этот объем выполняемых работ не может обеспечить загрузку «Метростроя». Только с 2010 года организация потеряла более 2000 высококлассных специалистов-петербуржцев. Часть работников вынуждена работать на сокращенной трехдневной рабочей неделе. Пока мы пытаемся сохранить своих специалистов, выполняя работы на непрофильных стройках, которые тоже подходят к завершению. При этом московский Метрострой развивается невиданными темпами и уже насчитывает около 10 000 специалистов. В том числе, и за счет наших людей. Это и кадры, и налоги убегающие из нашего города. Пока нам удавалось привлекать молодежь на непопулярные рабочие специальности благодаря имиджу стабильного и развивающегося предприятия. На сегодняшний день наше положение вызывает вопросы у молодежи. Уже сегодня мы не можем помочь вузам в подготовке специалистов, не можем обеспечить студентов практикой в наших организациях.

Поздравляем



Коллектив ОАО «Метрострой» поздравляет главного юрисконсульта ОАО «Метрострой» **СИВЦЕВУ НАТАЛИЮ МИХАЙЛОВНУ С ЮБИЛЕЕМ!**

Уважаемая Наталья Михайловна! Примите самые искренние поздравления в день рождения!

Более пятнадцати лет Вы работаете в Метрострое, обладаете высоким профессионализмом и работоспособностью, коммуникабельностью, умением найти верное решение в сложных юридических вопросах.

Желаем Вам крепкого здоровья, благополучия, семейного счастья и удачи в делах! Пусть каждый день Вашей жизни будет наполнен оптимизмом, свежими идеями и яркими впечатлениями, настроение всегда позитивным, все планы находят воплощение, дела с Вашим участием будут успешными!

Это интересно

Мировой уровень развития автомобилизации не сравним ни с какими темпами строительства дорог. Сейчас в крупных мегаполисах при развитой сети метрополитенов идет масштабное освоение подземного пространства. Так, в Монреале построено 35 км пешеходного пространства, в Амстердаме под многочисленными каналами строят улицы и паркинги, в Сингапуре под землю спустили целый научный город. В Стокгольме, при населении 800 тысяч человек, построено 100 станций метро, а в близком нам Хельсинки утвержден генеральный план развития подземного пространства при развитой транспортной системе и мощной системе метрополитена. Мировой опыт показывает, что будущее за развитием подземной инфраструктуры. При этом, в пятимиллионном Санкт-Петербурге не могут разобраться с утверждением площадок для строительства новых станций. Нельзя допустить развал целой отрасли, располагающей мощной специализированной производственно-технологической базой, высококвалифицированными кадрами и многолетним опытом строительства метро.

Награждение

ЗА БОЛЬШИЕ ДОСТИЖЕНИЯ В ТРУДЕ

Первого ноября 2012 года в Смольном губернатор Санкт-Петербурга Г.С. Полтавченко вручал петербуржцам государственные награды за большие трудовые победы. В числе удостоенных орденов, медалей и почетных званий – строители, работники энергетического комплекса, деятели науки, культуры и искусства, инженеры, врачи, педагоги. На торжественном приеме высокое признание получили и метростроевцы.

Губернатор поздравил награжденных и поблагодарил их за труд на благо Отечества и Северной столицы. Присуждение высоких наград – это не только оценка личных достижений, но и признание высокого интеллектуального потенциала Санкт-Петербурга. «Своим трудом, ответственным отношением к делу вы создаете славу нашего города», – подчеркнул Георгий Полтавченко.

Указом Президента РФ от 28.07.2012 г. № 1034 почетное звание «Заслуженный работник транспорта Российской Федерации» присвоено генеральному директору ЗАО «Автотранспортное предприятие Метростроя» Юрию Васильевичу Зубкову, почетное звание «Заслуженный строитель Российской Федерации» – заместителю главного инженера ОАО «Метрострой» Владимиру Михайловичу Могильному.



Свою судьбу с Метростроем Юрий Васильевич Зубков связал в 1973 году. В 1975-м окончил Ленинградский горный институт по специальности «Горные машины и комплексы». Работал механиком участка, начальником смены участка монтажа под-

земных проходческих механизмов, главным механиком Тоннельного отряда № 3, главным энергетиком Ленметростроя, начальником отдела главного механика Ленметростроя. С 2004 года Юрий Васильевич – генеральный директор ЗАО «Автотранспортное предприятие Метростроя».

Владимир Михайлович Могильный окончил Ленинградский горный институт в 1978 году по специальности «Строительство подземных сооружений и шахт» и пять лет проработал горным мастером на строительстве рудников в Норильске. В 1982 году уже имею-



щий достаточный опыт строитель продолжил свой трудовой путь в Ленметрострое. С 1982 по 1995 год Владимир Михайлович – начальник смены, а позднее начальник участка СМУ-11 Ленметростроя. Шесть лет (1995 – 2001 годы) работал на руководящих должностях в ЗАО «Компакт». С 2001 года Владимир Михайлович Могильный заместитель главного инженера ОАО «Метрострой».

– Юрий Васильевич, что позволяет успешно справляться с реализацией транспортных задач ОАО «Метрострой»?

– Действительно, далеко не все транспортные предприятия сейчас работают в полную силу, имея в своем распоряжении и более современные, «продвинутые» транспортные парк. Мы же стараемся добиваться эффективности от целенаправленного использования каждой единицы техники, поэтому уверены, что и в дальнейшем сможем приносить реальную пользу петербургскому метростроению.

– В чем, по-Вашему, главный приоритет дальнейшего развития автотранспортного предприятия Метростроя?

– Прежде всего – в организации качественной системы ТО и ремонта, своевременного снабжения запчастями от производителя и эффективной логистики при выполнении транспортных задач Метростроя на объектах. Перевозки – важное звено в производственной цепочке метростроения. При этом, большое значение имеет своевременное обновление и замена подвижного состава.

Не менее важны экономическая заинтересованность личного состава автотранспортного предприятия, взаимоуважение и конструктивные

партнерские отношения со строительными организациями Метростроя.

– Владимир Михайлович, какие качества Вы считаете главными для настоящего строителя?

– Прежде всего, профессионализм, дисциплина и повышенное чувство ответственности. Однажды в библиотеке ленинградского Горного института я прочитал замечательное изречение Льва Андреевича Арцимовича, академика, Героя Социалистического Труда, выдающегося физика, под руководством которого впервые в мире была осуществлена термоядерная реакция: «Студент – это не сосуд, который надо наполнять, а факел, который необходимо зажечь». Считаю, что это в полной мере относится и к молодым специалистам-строителям. Дисциплина же и чувство ответственности в горном деле – залог не только качества результатов нашего труда, но и производственной безопасности. И в метростроении – особенно. В строительстве, как и в любой сфере, есть люди, благодаря которым отрасль развивается: преодолевает трудные рубежи, добивается высоких результатов. Их трудом реализуются крупные проекты, внедряются новые технологии. Мне посчастливилось встречать немало истинных профессионалов, интереснейших личностей, в том числе и тех, кто работал в



самые героические, первые годы строительства ленинградского метро. Надеюсь, что сумел перенять малую толику того лучшего, что присуще этим замечательным людям. Для меня это гораздо важнее любых наград.

Сам Владимир Михайлович учился у строителей, с которыми его сводила трудовая метростроевская судьба, – Марата Васильевича Тузина, Кузьмы Анатольевича Шилова, Бориса Моисеевича Синичкина.

Безусловно, и Юрий Васильевич Зубков, и Владимир Михайлович Могильный относятся к тем людям, которых уже невозможно представить вне выбранной профессии. Кто если не они достойны полученных наград и самого почетного звания – Строитель!



С юбилеем!



21 октября отметил 50-летний юбилей Сергей Валентинович Головков – заместитель генерального директора ЗАО «Управление № 10 Метростроя».

Биография Сергея Валентиновича Головкова как под «копирку» повторяет биографии сотен метростроевцев. Семнадцатилетним пареньком приехал в Ленинград, поступил в ПТУ-66 Ленметростроя. Жил в общежитии, работал и учился в ЛИИЖТе. Осваивая метростроевские профессии, строил метро для города, ставшего ему родным. 32 года работы в Метрострое – его трудовой путь от откатчика породы до заместителя генерального директора ЗАО «Управление № 10 Метростроя».

Уважаемый Сергей Валентинович! Поздравляем с 50-летием со дня рождения! В этом возрасте человек приобретает то, что можно отдавать, познает то, чему можно учить, расчищает то, на чем можно строить. Счастья Вам, здоровья и семейного благополучия!



ЗАО «Управление №10 Метростроя» от всей души поздравляет начальника отдела кадров Светлану Вячеславовну Авдееву с юбилеем.

Родилась Светлана Вячеславовна в городе Целинограде, училась в Ленинградском государственном университете на факультете журналистики, работает всю свою жизнь в Метрострое, а с 1988 года неизменно в ЗАО «Управление № 10 Метростроя». На работе она отзывчивый и доброжелательный человек, специалист высочайшей квалификации, знающий свое дело. Дома – хрупкая, изящная женщина, добрая, любящая мать, прекрасная жена, хлебосольная хозяйка.

Светлана Вячеславовна много времени отдает общественной работе. Сколько прекрасных, теплых поздравлений написала она коллегам, сколько замечательных подарков для детей наших сотрудников приобретает она к каждому Новому году.

Многолетний и безупречный труд С.В. Авдеевой отмечен медалью «В память 300-летия Санкт-Петербурга» и Почетной грамотой ОАО «Метрострой».

Уважаемая Светлана Вячеславовна, будьте здоровы, счастливы, любимы!

Коллектив ЗАО «Управление №10 Метростроя», заместитель генерального директора Г.С. Галабурда

МНЕ В ЖИЗНИ ВЕЗЕТ!

Нонна Борисовна Качарава вот уже более 20 лет поддерживает чистоту и порядок приемной Управления ОАО «Метрострой». Ее знает каждый, и все без исключения видят Нонну Борисовну только в хорошем настроении.

Нонна Борисовна Качарава родилась в Абхазии, и, без сомнения, этот солнечный край не мог не оставить следа радости и доброжелательности в ее характере.

– Я родилась в самом красивом городе Абхазии, Гудауте, – рассказала Нонна Борисовна. – В Ленинграде оказалась случайно: приехала навестить свою подругу, которая в тот момент поступала в медицинское училище №7. В день, когда подруга сдавала вступительные экзамены, я пошла с ней, потому что оставаться одной дома не хотелось. Сиджу, жду, и вдруг ко мне подходит – как сейчас помню – куратор училища Светлана Алексеевна и предлагает тоже попробовать свои силы. У меня тогда с собой был только паспорт, но сдавать экзамены мне разрешили, сказали, если поступлю, необходимые документы доведу потом. Подруга моя не сдала... А я поступила! Все как в сказке вышло! Родители были не против и отпустили меня учиться в Ленинград.

После окончания медучилища по распределению Кировского завода попала в больницу на улице Лени Голикова. В то время были проблемы с жильем, от больницы хоть и обещали выделить жилплощадь, но



не смогли. А у меня в то время уже семья была, сын старший родился... Делать было нечего, и я пошла работать в жилконтору, где мне выделили служебную комнату на Каменноостровском проспекте – огромную по моим представлениям, 30-метровую и с камином! Опять повезло!

Позже, после рождения второго сына, по совету подруги устроилась работать на

Кировский завод. Лет через восемь наш цех ликвидировали, я попала под сокращение. Помню, иду домой по Каменноостровскому проспекту с сыном, чуть не плачу... По случайной случайности проходила мимо Управления Метростроя, в ту пору находившегося там. Зашла, особо ни на что не надеясь – и получила работу! Снова мне повезло! С тех пор вот уже более 20 лет я работаю в Управлении Метростроя и ни на секунду не пожалела, что тогда, на Каменноостровском, не прошла мимо! Здесь прекрасный коллектив, и на работе я уже давным-давно чувствую себя, как в большой дружной семье. Работу свою искренне люблю, делаю ее всегда с удовольствием!

К слову, младший сын Нонны Борисовны окончил Петербургский государственный университет путей сообщения и тоже работает в Метрострое.

7 ноября 2012 года Нонна Борисовна Качарава отметила 55-летие. Коллектив ОАО «Метрострой» искренне поздравляет ее с юбилеем и желает крепкого здоровья и семейного благополучия!

Юбилейное интервью

ХОРОШО, ЧТО ВЫ С НАМИ!



«Ленметрогипротранс», отраслевой проектный институт метростроения, отметил 75-летие доктора технических наук, Заслуженного строителя РФ, Почетного транспортного строителя, Лауреата премии Совета министров СССР, советника генерального директора «Ленметрогипротранса» Николая Ивановича Кулагина. Все российское сообщество подземных строителей от Петербурга до Иркутска, от Москвы до Гаваны знает этого человека. Петербургский Метрострой присоединяется к поздравлениям. Спасибо Вам за Вашу работу, за преданность делу, за оптимизм. С юбилеем!

ПАРУСА «В КОСЮ ЛИНЕЙКУ»

— Как военный строитель я не состоялся. А мечтал. Не приняли меня в высшее инженерно-строительное морское училище имени А.Н. Комаровского (тогда — ВИТУ). В школе увлекался моделированием кораблей, а за моей сестрой «стреляли» курсанты из

этого училища... Палаша, черные шинели, романтично! И подготовка там отличная. Окончил школу с серебряной медалью, и — туда. Нахимовцы, суворовцы, отслужившие армию льготники — все без экзаменов, а нас, школяров, в очередь. Сначала — медкомиссия. Хирург посмотрел и говорит: «У вас между коленками 6 сантиметров, вам в кавалерию надо, а вы на флот?!». Следующий, ухо-горлонос, заявляет: «У вас — гланды, нельзя». Конечно, я расстроился, но отец (он тогда работал в Метрострое) быстро привел в чувство: «Все, Николай, пошли в ЛИИЖТ». А что? И ЛИИЖТ хорошо, это ведь тоже строительство!

С КОРАБЛЯ НА БАМ

Поступил без проблем, в 1960 году отучился, для подготовки дипломной работы направили в Ленметропроект. Защитился. На тот момент я уже понимал четко: хочу работать в Ленметропроекте. Распределили. К 1981 году прошел путь от молодого специалиста до начальника отдела организации и механизации работ. Этот отдел отвечал за технологию строительства объекта: как и чем построить. Росли объемы проектных работ, институт расширялся. С 1973 года развернулось строительство Байкало-Амурской магистрали — БАМ. Начальником «Бамтоннельстроя» назначен ленинградский метростроевец Иван Александрович Салопекин, опытный специалист, работал начальником СМУ в «Ленметрострое», строил станцию «Московская». В один прекрасный день меня вызывает директор института Владимир Иванович Медейко. У него в кабинете — Салопекин. Владимир Иванович без лишних прелюдий предлагает поехать на строительство БАМа, организовать и возглавить филиал

Ленметропроекта — «Бамтоннель-проект». Я прекрасно знал, что БАМ — это множество сложных и интересных тоннелей. Байкальский тоннель мы начали проектировать еще с 1969 года. Несколько раз был там и я. Трассу знал хорошо. В начале января 1977 года я отправился в Нижнеангарск. Вскоре численность нового филиала Ленметропроекта составляла порядка 50 человек, с участием наших проектировщиков строились Байкальский, 15-километровый Северо-Муйский, Кодарский тоннели, начали проходку второго Мысового тоннеля. Но через два года я заболел полиартритом и был вынужден вернуться в Ленинград.

НАЧАЛЬНИК

«ЛЕНМЕТРОГИПРОТРАНСА»

Подлечился и продолжил руководство своим отделом в институте. В 1981 году начальником «Ленметрогипротранса» Владимир Иванович Медейко ушел на пенсию. 29 июня 1981 года на коллегии Минтрансстроя в этой должности утвердили меня.

Начался главный этап моей трудовой жизни: институт активно работал над проектами ленинградской подземки и тоннелями БАМа, начали проектировать новосибирское метро, прорабатывали ряд проектов на Кольском полуострове, создавались проекты гидротехнических тоннелей в Ставрополье. В 1983 году началась разработка генерального плана строительства метрополитенов СССР. Эта масштабная проектная работа охватывала всю страну. Мы, как филиал московского «Метрогипротранса», головного проектного института отрасли, разрабатывали генеральные схемы метро для Ленинграда, Перми, Одессы, Донецка, Челябинска, Новосибирска, частично —

Красноярска. Всю проектную часть институт выполнил, она была утверждена, «Метрогипротранс» свел все проекты своих филиалов в общий документ, но этот колоссальный проект так и не был реализован. Более шести лет занимались проектированием метрополитена в Гаване, на Кубе... Было множество других интересных проектов, о каждом из них можно написать серьезную статью...

— Почему все-таки не был реализован проект строительства метрополитенов в крупных городах Советского Союза?

— Сменился общественный строй: государство «страхнуло» себя множество важнейших проектов... В метростроении, например, была разработана глобальная схема строительства метрополитенов, проведены масштабные изыскания, осуществлено проектирование, определены участки строительства. Эти работы финансировались государством в соответствии с планом работ. Но началась перестройка, государственное финансирование метростроения прекратилось, проекты заглохли. В некоторых городах, например, в Красноярске, буквально на стадии проходки стволов. Метростроители пытались достучаться до власти, твердили о необходимости скорейшего восстановления отрасли, но цифра выделяемых из федерального бюджета денег не превышала 7%.

Переломный момент — 1991 год. Затем перестало существовать Министерство транспортного строительства. Тогда в Ленинграде мы и Метрострой выходили по мощностям на сдачу 25 километров в пятилетку. А потом — обрыв. Сейчас мы достраиваем станции, запроектированные в 1991 году. Лопнула концессия того времени, но сегодня-то еще хуже, незаинте-

ресованность городских властей в реализации утвержденной программы, с моей точки зрения, преступна. Ведь метро — это базовая платформа всего городского развития. Непонятно, почему за срыв утвержденной программы никто не несет ответственности... В результате — пробел в подготовке кадров: молодежь не пойдет в метростроение, если не будет работы. Ни одного нового забоя! О какой перспективе можно говорить? Выделенные под размещение метро площадки заняты другими объектами, депо на Красносельско-Калининской линии пришлось перепроектировать на другой адрес... Как же так? Время-то уходит, его не вернуть!

— Жаль заканчивать интервью на такой грустной ноте...

— Ну почему же на грустной? Безусловно, мы можем многое сделать. Ряд городов сегодня начинает подземное строительство, например, Ростов-на-Дону, просит помощи Баку, есть предложения из Москвы. Обстоятельства заставляют нас отклоняться от городской программы. Если она не вступает в силу, мы будем вынуждены загружать мощности института другими строительными проектами. До последнего времени работали на предстоящую Олимпиаду в Сочи. Двадцать семь спроектированных нами километров тоннелей к середине 2013 года должны быть представлены Олимпийскому комитету как эксплуатируемые. Если наш город не предложит реальную программу проектирования метро, придется заниматься другими объектами. А ведь институт наращивал свои мощности именно для реализации программы развития нашего метро. Хочется надеяться, что ветви власти вернуться лицом к проблеме метростроения в Санкт-Петербурге и будут ее решать.

Наше будущее

О ЛИЦЕЕ И ЛИЦЕЙСТАХ



О НОВОЙ УЧЕБНОЙ ПЛОЩАДКЕ И МОДЕРНИЗАЦИИ

— Исторически, Лицей всегда располагал двумя учебными площадками. В 2013 году вторая площадка, к счастью, пойдет на капитальный ремонт. Ее восстановление достаточно серьезная проблема: ветхое здание постройки 1937 года ни разу не было на капремонте. А ведь 11000 м² обновленных учебных площадей в центре города для Лицея сегодня более чем актуально. Дело в том, что в рамках реконструкции второй площадки предусмотрена значительная модернизация всего учебного заведения. Лицей расширит диапазон рабочих специализаций: мы будем готовить не только рабочих специалистов, но и будущих производственников с уровнем средней специальной подготовки. Появятся новые образовательные направления, например, логистика. Начнется подготовка по двум новым специальностям: маркшейдер и мастер дорожного строительства. Скорее всего, откроется возможность значительно повысить свой статус: мы станем Колледжем транспортного строительства Метростроя. Здесь необходимо подчеркнуть, что конфигурация новой площадки непременно будет согласована с руководством Метростроя, ведь училище целенаправленно готовит метростроителей. Именно в таких рамках сейчас разрабатывается документация по технической оснастке мастерских и учебных аудиторий.

На первой учебной площадке (ул. Демьяна Бедного) обучается порядка 500 человек. Эта площадка хорошо оснащена учебными стендами, в то же время происходит поэтапная модернизация существующего оборудования. Учебная практика осуществляется непосредственно на предприятиях Метростроя.

О планах на 2013 учебный год, о перспективах Лицея петербургского Метростроя поделился с «Метростроителем» его директор, Александр Дмитриевич Филатов.

Что же касается второй площадки, то здесь будет строиться абсолютно новая материально-техническая база. Появятся, например, новая мастерская каменщиков, мастерские проходчиков и монтажников проходческого щита, мастерская бетонно-плотницких работ, мастерская штукатуров-маляров.

О ПРЕПОДАВАТЕЛЬСКОМ СОСТАВЕ И О НИШЕ СТРОИТЕЛЬНЫХ СПЕЦИАЛЬНОСТЕЙ

С вводом новой площадки практически вдвое увеличится коллектив учащихся, расширится преподавательский состав. К сожалению, не все 100% выпускников нашего Лицея смогут трудоустроиться в петербургском Метрострое, поэтому мы продолжим обучение наших студентов смежным строительным профессиям, востребованным на рынке труда. Это более 50-ти лицензированных специальностей, охватывающих все строительные направления. Замечу, что средних строительных учебных заведений в Петербурге осталось едва ли больше, чем пальцев на одной руке. Мы же активно осваиваем эту нишу и ведем большую учебную работу по подготовке специалистов-строителей. Помимо строительных специальностей, у нас осуществляется так же подготовка автослесарей и автомехаников.

О МОЛОДОМ ПОКОЛЕНИИ

В планах Лицея на 2013 год прием порядка 200 первокурсников. Сегодня в училище приходит жизнеспособное, активное и очень интересное молодое поколение. Ребята самые разные: у некоторых за плечами уже груз взрослых проблем, и социальных, и материальных, не все в порядке и с уровнем базового образования — мы ведь готовим к взрослой жизни и

тех ребят, от которых отказывается средняя школа. В целом же, большинство учеников Лицея настроены позитивно, учатся с удовольствием, осваивают новые профессии. Я думаю, будущее у них есть. Кто-то собирается учиться дальше, кто-то видит себя в рабочей профессии. По собственному опыту знаю, что многие из тех, кто и представления не имел о будущей профессии, а в училище пришел за компанию с приятелем или потому что оно оказалось близко от дома, в процессе обучения становятся настоящими мастерами своего дела.

Считаю, что по окончании нашего училища выпускник полностью готов к выполнению профессиональных задач. Производственная практика в строительных компаниях — очень действенный механизм адаптации молодого специалиста. Подтверждение тому — успешное участие наших учеников во многих профессиональных конкурсах, проводимых среди действующих строительных предприятий и крупных строительных объединений.

МИЛОСТИ ПРОСИМ НА ПРЕМЬЕРУ!

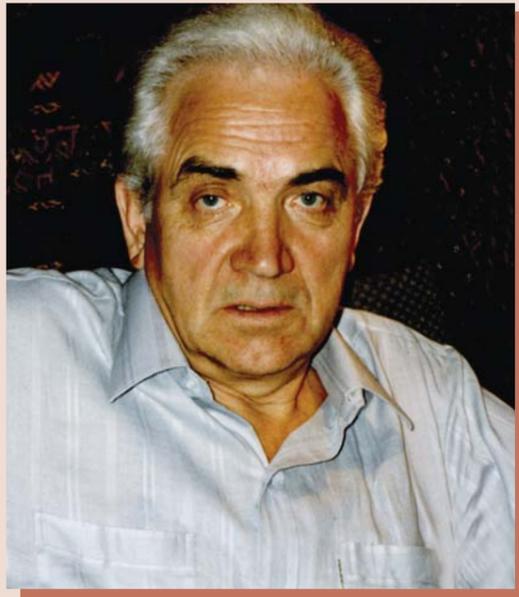
В январе следующего года в лицейском театре «Метро» — одном из лучших молодежных театров города — состоится очередная премьера. Так что милости просим на премьеру! «Метро» — лауреат многих театральных конкурсов, ему аплодировали в Белоруссии, в Москве, в следующем году театр отправится на международный конкурс в Польшу. Театральную труппу возглавляет сотрудник Лицея, все желающие могут пройти кастинг и участвовать в театральной жизни Лицея.



Юбилейное интервью

МЫ ДЕЛАЛИ РАБОТУ КАК МОГЛИ...

(Юрий Визбор)



Анатолию Степановичу Туманову, легенде питерского Метростроя, – 80 лет. Мы попросили поделиться воспоминаниями о совместной работе с Анатолием Степановичем, о незабываемой эпохе Ленметростроя его товарища, однокашника, одного из самых ярких представителей советской школы метростроения Алексея Николаевича Лапина.

Анатолий Степанович Туманов... Мой старинный приятель и однокашник. В пятидесятых учились на одном курсе в Ленинградском Горном институте, а ученичество, как вы понимаете, соединяет людей на долгие годы... Иногда мы с женой рассматриваем любительские фотографии той поры, на них мы молоды, беззаботны, и все как будто было вчера. Толя – юноша интересный, спортивный... Все наши барышни в него влюблены. А мне не забыть студенческие военные сборы под городком Струги Красные, в Псковской области.

Мы тогда оказались в одном взводе, жили в палаточном городке, вместе ели солдатскую кашу, вставали по команде «Подъем!», а на утренней пробежке усваивали первую военную мудрость: главное в армии – целостность подразделения. Должен вам сказать, что самый простой и действенный способ превратить группу едва знакомых людей в боевую единицу – строевая подготовка. Отсюда и мудрость вторая: самое важное – выбрать *правильные* сапоги. От этого зависит, получите вы мозоли через полтора шага или нет. Если сапоги хотя бы чуть-чуть жмут, от них следует мгновенно отказать. Суток вполне достаточно, что бы сбить ноги до конца «службы».

С первых лет работы в Ленметрострое мы с Анатолием Степановичем оказывались на строительстве линий рядом, хоть и работали в разных стройуправлениях – он на СМУ-17, я на СМУ-13. Уже тогда в нем в полной мере проявлялись замечательные качества: внутренняя твердость при всей его внешней «утонченности» и деликатности, ответственность, организаторские способности, воля и высокая работоспособность.

В 1958-м, когда мы строили станцию «Фрунзенская», нас с Толей снова призвали на трехмесячные военные сборы, но на этот раз в Симферополь – можно сказать, на курорт! В конце этой переподготовки к нам приехали жены, и мы отправились морем в Ялту, а из Ялты в Сочи на знаменитом трофейном дизельэлектростроде «Россия». Линия Одесса – Батуми принесла ему славу, ну а пассажирам – незабываемые впечатления. В стране, разоренной войной, на внутренних линиях появилось судно – остров красоты и изыска. При этом путешествие на лайнере «Россия» было абсолютно доступно. Кстати, на его борту снимались эпизоды заграничного круза кинокомедии «Бриллиантовая рука». Помните, «Михаил Светлов»? Это та самая «Россия». Мы были молоды, жизнь прекрасна и огромна, как море. Толя человек очень компанейский, абсолютно неконфликтный, легкий, таким он, надеюсь, остается и сегодня.

Но вернемся к «Метрострою» того времени. В конце пятидесятых семнадцатое СМУ было настоящим полигоном технических инноваций. Можно смело сказать: Анатолию Степановичу повезло с управлением. Начинать он сменным маркшейдером, но конечно, в полной мере основы мастерства будущий горный инженер-руководитель постигает в должности начальника смены, кем Анатолий Туманов и был назначен на строительстве очередного участка Московско-Петроградской линии.

ЖЕЛЕЗОБЕТОННАЯ ОБДЕЛКА

С шахты № 304 на строительстве станции «Московские ворота» начались поиски вариантов снижения стоимости

проходки. Сколько стоит километр линии? Каковы трудозатраты? Как их оптимизировать? Московско-Петроградская линия очень показательно решала эту задачу. Проходка продвигалась в сторону «Электросилы» проверенными временем механизированными щитами Кировского завода с механизмом резания планетарного типа. Здесь ключевую роль в снижении трудозатрат и себестоимости сыграл революционный переход с чугунной обделки на железобетонную. Тогда под руководством будущих начальников Ленметростроя, главного инженера СМУ-17 Ю.Ф. Соловьева и начальника участка Г.А. Федорова, при активном участии начальника смены А.С. Туманова впервые внедрялась сборная железобетонная обделка. Реализация этого внедрения потребовала от Метростроя огромных усилий. Еще бы, разрабатывалась новая технология изготовления основных элементов обделки, переоснащалось ее производство на заводе-производителе. Но переход того стоил, ведь чугунная обделка несоизмеримо дороже. Инженеры из других СМУ совершали «паломничество» на шахту № 304 и пытались с ходу постичь процесс. Но нюансов, проблем, как, впрочем, и талантливых инженерных находок было слишком много. Например, разработка захвата блока ж/б обделки на «руку» тьюбингоукладчика. Или схема крепления сопла для нагнетания раствора за обделку. Или способ совмещения и подгонки отверстий при монтаже ж/б блоков, которые гораздо шире чугунных. В петербургском метростроении сборная железобетонная обделка перегонных тоннелей вводилась усилиями многих прекрасных горных инженеров, и Анатолий Степанович Туманов, безусловно, занимает почетное место в их ряду.

СКОРОСТЬ, СКОРОСТЬ И СКОРОСТЬ

Снизить стоимость километра проходки можно и увеличить ее скорость. Казалось бы, азбучная истина. Но поставить задачу довести скорость проходки с новой обделкой до 300 м в месяц и впервые пройти перегонный тоннель с такой скоростью, это, знаете ли, далеко не одно и то же... На участке СМУ-17 в районе будущей станции «Электросила» была организована легендарная «скоростная проходка». Анатолий Степанович был тогда уже помощником начальника этого участка. Скоростная проходка – это очень непросто. Вся команда – горный комплекс на поверхности, включая отгрузку и вывоз породы, шахтный подъем, нижний горный комплекс в рудворе и особенно организация разъездов электровозной откатки – работает как форсированный двигатель внутреннего сгорания. Организацией этого процесса занимался Анатолий Степанович. В итоге – 308 м в месяц. Кое-что опробовалось и дорабатывалось уже в забое, например, на СМУ-17 впервые был на 10 м удлинен транспортный мост и транспортер: теперь к щиту мог подходить целый состав вагонеток, которые от первой до последней заполнялись породой. Именно в этот период на СМУ-17 появилось такое понятие как «окна» для механической службы: в пересменке слесарям давалось два часа для проверки рабочего состояния механизмов щита – кабелей, трубопроводов подачи воды, сжатого воздуха и т.д. Таким образом, была выстроена эффективная система оперативной профилактики.

Одним словом, наработки этой скоростной проходки заложили основу последующему технологическому развитию проходки с применением сборной железобетонной обделки. Впоследствии на участке Вадима Николаевича Александра был установлен мировой рекорд – 1250 погонных метров. А начиналось-то все с 308 м на участке Анатолия Туманова.

СПРАВКА «МЕТРОСТРОИТЕЛЯ»

Мировой рекорд скорости проходки – 1250 м тоннеля в месяц поставлен в Ленинграде серийным щитом КТ-1-5,6 на участке строительства перегонного тоннеля от «Пионерской» до «Удельной» в 1981 году. Заметим, что рекорд скорости проходки тоннелей московского метро на участке между станциями «Парк Победы» и «Куцевская», установленный в декабре 2006 года, – 650 м в месяц.

Удивительно, но несмотря на кажущуюся мягкость и корректность в общении, Анатолий Степанович всегда находил общий язык с рабочими. Проходчики его очень уважали, высоко ценили его опыт, знания, умение быстро найти верное решение любой – технической или организационной проблемы.

«ГОРЬКОВСКАЯ» – «НЕВСКИЙ ПРОСПЕКТ»

1963 год. Петроградская сторона, строительство тоннелей от станции «Горьковская» к станции «Невский проспект». СМУ-17 возглавляет Георгий Александрович Федоров. Анатолий Степанович – начальник участка. Ближе к фарватеру Невы геологи обнаруживают впадину в дне. Конечно, пришлось заглублять тоннель с максимально допустимым

уклоном. Для этого отступили назад, разобрав около 100 м ж/б обделки, заглушили тоннель, построили новую демонтируемую камеру на новом уровне и повели проходку по новой трассе. С этой технической сложной задачей участок Анатолия Степановича успешно справился. Когда решался вопрос о проходке под Невой тоннелей Фрунзенско-Приморской линии от станции «Садовая» до станции «Спортивная», был использован опыт работ под Невой на Московско-Петроградской линии.

«ПЛОЩАДЬ МУЖЕСТВА» – ПЕРВАЯ И ЕДИНСТВЕННАЯ

В 1972 году мы с Анатолием Степановичем сдавали «Купчино»: он станцию, я – перегонные тоннели, а в 73-м мы снова встретились, уже на станции «Площадь Мужества». К тому времени Анатолия назначили начальником СМУ-17. На скорейшую сдачу участка «Площадь Ленина» – «Академическая» были направлены все силы Метростроя. Ленметрогипротранс спроектировал станцию нового типа – односводчатую. Мне было предложено вместе с Анатолием Степановичем ее построить. Я, конечно, с удовольствием согласился. Наш тандем оказался чрезвычайно успешным: мы полностью доверяли друг другу, а за обсуждением предстоящего дела засиживались в конторе порой до глубокой ночи. Боковые тоннели были уже пройдены, в них надо было устанавливать опорные конструкции. Запроектированные закладные элементы под опоры верхнего и нижнего сводов еще не устанавливались. Встал вопрос, как подавать и укладывать бетон – так впервые родилась идея использования пневмобетонукладчиков. В тоннеле была организована насосная станция, и по трубопроводу бетон подавался в зону укладки. Организацией новой схемы бетонирования успешно руководил Анатолий Степанович. При строительстве первой односводчатой станции возникало множество сложных вопросов: проблема разжатия верхнего свода, подбор состава раствора для нагнетания в домкраты Фресине, впервые в истории ленинградского Метростроя, примененные на этой станции, и многое другое. Взять хотя бы проблему экскаваторной разработки грунта огромного верхнего свода с последующей анкерной крепью торцевой стены. Эту технологию пришлось детально разрабатывать с нуля. Экскаватор с ковшом активного действия, сконструированный и освоенный на этом строительстве, и поныне основа для разработки ядра больших сечений.

Одним словом, мы эту станцию с Анатолием Степановичем выстрадали от начала и до конца. На этом строительстве наши отношения с Анатолием Степановичем были особенно дружескими, ведь каждый на своем месте старался сделать все, что мог, для пользы общего дела.

По окончании этого строительства Анатолий Степанович был выдвинут на партийную работу, и, к сожалению, наши пути разошлись: я продолжил свой путь в Метрострое, Анатолий Степанович в последние годы своей трудовой карьеры курировал строительство и производство всей Ленинградской области в партийном аппарате Ленинградского Облсполкома. Но я храню память о нашей совместной работе и дружбе, о горячих и очень счастливых годах метростроевской молодости.

ОТ РЕДАКЦИИ:

Известно, что Анатолия Степановича Туманова связывает крепкая дружба с генеральным директором петербургского Метростроя Вадимом Николаевичем Александровым. Эта дружба зародилась в 1973-м году на стройплощадке будущей станции «Ломоносовская». Здесь встретились и подружились на всю жизнь два молодых человека – начальник смены и начальник участка СМУ-17 Ленметростроя.

Генеральный директор ОАО «Метрострой», Вадим Николаевич Александров:

– Так сложилось, что с той славной поры наши судьбы оказались накрепко связаны. На «Ломоносовской», где я начинал начальником смены, Анатолий Степанович был начальником участка. Позднее он уходит главным инженером, а я становлюсь начальником участка. Анатолия Степановича выдвигают на партийную работу – меня назначают главным инженером СМУ-17 вместо него. В 77-м, когда меня выбирают секретарем парткома Ленметростроя, Туманов – на высокой должности в Ленинградском Обкоме партии. О партийной карьере я не мечтал. Понимая, что такими темпами запросто могут перетянуть из Ленметростроя на партийную работу, обратился за помощью к Анатолию Степановичу. Вместе с Георгием Александровичем Федоровым Туманову как-то удалось убедить партийное руководство, я остался в Метрострое и продолжил дело своей жизни – строительство метро, за что я им глубоко благодарен. Многолетней дружбой с добрейшим, щедрым, глубоким человеком, настоящим метростроевцем – Анатолием Степановичем Тумановым – горжусь все эти годы.

Спорт

ПОРА ПОДВЕСТИ ИТОГИ...

Прошло пять лет с момента создания «Санкт-Петербургского Центра хоккея на траве».



Пять лет назад состояние этого вида спорта в Санкт-Петербурге было удручающим. Количество занимающихся не превышало 35–40 (!) человек. Новые талантливые ребята не набирались, детско-юношеские команды не выступали на всероссийских соревнованиях, не было результатов и у команд мастеров. А ведь в прошлом, в 1970–1980 годах, в начале 90-х в нашем городе хоккей на траве имел популярность. Работали детско-юношеские школы по хоккею на траве, мужские команды мастеров «Красная заря» и «Волна», женская «Балтика» играли в Чемпионате СССР.

Первым президентом «Санкт-Петербургского Центра хоккея на траве» стал вице-губернатор Петербурга Александр Иванович Вахмистров, при поддержке которого Комитетом по физической культуре и спорту было построено первое в нашем городе специализированное хоккейное поле в Красногвардейском районе, открылось отделение вида спорта в городской спортивной детско-юношеской школе по хоккею (директор Николай Евгеньевич Маслов). В 2007 году была набрана первая группа из 11–12 летних ребят. Начали постигать новую хоккейную науку. Как всегда в новом деле, появлялось много трудностей: низкий уровень финансирования, отсутствие квалифицированных тренеров, отсутствие у населения информации о виде спорта. Большую помощь на данном этапе оказали наши ветераны – Сергей Федоров, Георгий Галашев, Андрей Смирнов, Алексей Шуенинов, работающий сегодня в Центре старшим тренером. Постепенно увеличивалось число занимающихся, команды Петербурга стали принимать участие в различных соревнованиях. При поддержке Комитета по физической культуре и спорту Петербурга были созданы мужская и женская команды мастеров, выступавшие в Высшей Лиге чемпионата России. И вот, наконец, появились первые успехи... В 2009 году юношеская сборная команда завоевала бронзовые медали на Спартакиаде Учащихся России в г. Казани, опередив многих признанных фаворитов. Это



была сенсация... В 2010 году женская команда «Центра хоккея на траве» завоевала право участвовать в Суперлиге чемпионата России, после чего руководство ОАО «МЕТРОСТРОЙ» принимает решение стать генеральным спонсором команды.

На сегодняшний день Санкт-Петербургская Общественная Организация «Центр хоккея на траве» аккредитована Министерством спорта и туризма России, Комитетом по физической культуре и спорту Санкт-Петербурга как «Федерация хоккея на траве Санкт-Петербурга», (ФХТР СПб).

Президент: Николай Вадимович Александров, заместитель генерального директора ОАО «МЕТРОСТРОЙ».

Почетный президент: Вадим Николаевич Александров, генеральный директор ОАО «МЕТРОСТРОЙ».

Глава попечительского совета: Александр Иванович Вахмистров, генеральный директор «Группы ЛСР».

За пять лет мы пошли путь, на который другие федерации и клубы тратят десятилетия! Более 500 детей и подростков регулярно занимаются хоккеем на траве. Детские и юношеские команды принимают участие во всероссийских соревнованиях, первенствах и чемпионатах России, спартакиадах учащихся и молодежи, занимая высокие места. 16-летние и 18-летние команды юношей являются чемпионами России в своих возрастных категориях. Спортсмены Санкт-Петербурга имеют свое представительство в юношеских, молодежных и национальных командах России, с честью представляя наш город и страну на международной арене. В 2012 году был проведен первый открытый чемпионат Санкт-Петербурга среди мужских команд, в котором приняли участие десять клубов. Все это говорит о высоком уровне развития и растущей популярности в нашем городе интереснейшего вида спорта – хоккея на траве.

ЖЕНСКАЯ КОМАНДА МАСТЕРОВ «МЕТРОСТРОЙ»

С 2010 года выступает в Суперлиге чемпионата России. **Бронзовый призер Чемпионата России 2011 года, финалист розыгрыша Кубка России, участник розыгрыша Кубка Европейских Чемпионов, обладатель «Кубка Короля Испании» 2012 года.** 5 игроков входят в состав национальной сборной команды России, 2 игрока в молодежную команду России. Лучшие игроки команды: капитан Олеся Петрова, Анастасия Ревакина, Олеся Кирьянова, лучший бомбардир ЧР Ксения Свеженцева.

В команде девочек 9–10 и 11–12 лет, «Метростоечке», все девочки мечтают попасть в главную команду.

МУЖСКАЯ КОМАНДА «ЦЕНТР ХОККЕЯ НА ТРАВЕ» («ЦХТ»)

С 2008 года выступает в Высшей лиге чемпионата России. Является самой молодой и перспективной командой страны. Полностью состоит из воспитанников Санкт-Петербургской школы хоккея, игроков юниорской и молодежной сборных команд России.

На сегодняшний день команда «ЦХТ» возглавляет турнирную таблицу и ставит перед собой задачу выхода в Суперлигу чемпионата России (все ребята из первого набора!). На лучших игроков обратили внимание не только клубы российской Суперлиги, но и ведущие европейские команды.

СПОРТ ВЕТЕРАНОВ

Сборная команда ветеранов Санкт-Петербурга регулярно участвует в городских и Всероссийских соревнованиях. На чемпионатах Европы среди ветеранов 2010 и 2012 годов, проходивших в Голландии, команда дважды заняла почетное 4 место.

В 2013 году планируется ввести в эксплуатацию новый хоккейный стадион «МЕТРОСТРОЙ», строящийся в соответствии с требованиями Международной Федерации хоккея

на траве. Наличие в Санкт-Петербурге такого объекта позволит проводить крупные международные турниры.

Конечно, есть проблемы и у нас... Основная – скудное финансирование со стороны Комитета по физической культуре и спорту Санкт-Петербурга. Причем как детско-юношеского спорта, так и команд мастеров. Есть опасность потерять мужскую команду: в Петербурге пока нет условий для спортивного роста игроков. Отсутствие финансовых возможностей участия детско-юношеских команд в необходимом и достаточном количестве всероссийских соревнований также не способствует спортивному совершенствованию...

Алексей Бойцов, исполнительный директор Санкт-Петербургского Центра хоккея на траве, главный тренер женской команды «Метрострой» по хоккею на траве

ЮБИЛЕИ ВЕТЕРАНОВ МЕТРОСТРОЯ ДЕКАБРЬ

2	Николай Григорьевич ВАСИЛЬЕВ (АТП) – 85-летие
	Наталья Анатольевна КОЛЫВАНИНА (ТО-3, работает диспетчером) – 55-летие
4	Марина Геннадьевна БАДЬЯНОВА (УМ, работает курьером) – 50-летие
	Александр Михайлович СУДАРЕВ (СМУ-11, работает кузнецом) – 60-летие
5	Валентина Ивановна ЛЕСОГорова (Управление-15) – 75-летие
	Вячеслав Павлович КОБЛЯКОВ (УМ, работает машинистом погрузчика) – 60-летие
7	Людмила Ивановна КЛИМЕНКО (УМ, работает машинистом стационарного компрессора) – 50-летие
	Екатерина Петровна ДЬЯКОНСКАЯ (СМУ №13) – 85-летие
9	Сергей Дмитриевич ШАЛМАКОВ (УМ, работает начальником участка) – 65-летие
	Николай Георгиевич ДАВЫДЯН (Управление-20) – 70-летие
11	Нина Павловна СЕМЕНОВА (Управление-15) – 75-летие
	Любовь Владимировна КАПРОВА (УМ, работает инженером по нормированию) – 60-летие
15	Варвара Георгиевна ТКАЧЕНКОВА (СМУ-19) – 75-летие
	Андрей Александрович ШИЛОВ (ТО-3, работает маркшейдером) – 60-летие
21	Василий Иванович ИЗОТОВ (ТО-3) – 80-летие
	Валентина Васильевна ФРОЛОВА (СМУ-19) – 80-летие
25	Маина Алексеевна СУПОНИЦКАЯ (УПТК) – 80-летие
	Виктор Васильевич ОГУРЦОВ (СМУ №13) – 75-летие
27	Пелагея Федоровна САВИНА (ЛМЗ) – 80-летие
28	Александр Андреевич КИСЕЛЕВ (ЖБКИД) – 75-летие
29	

Надежда

ДЛЯ ТЕХ, КОМУ НЕБЕЗРАЗЛИЧНО!

Парню всего 27 лет. Он живет с мамой, которая на данный момент находится на пенсии и, в связи с тяжелым состоянием сына, вынуждена ухаживать за ним, а не работать. Максим очень добрый, отзывчивый и позитивный человек, хороший работник и коллега, это подтвердят все, кто его знает.

Максим уже более двух месяцев находится в больнице, прикованный к постели. За это время он перенес две сложнейшие операции: на позвоночнике и на легких. Страховка, конечно, покрывает расходы на операции и пребывание Максима в больнице, но многие дорогостоящие препараты и устройства приходится покупать дополнительно за свой счет, не говоря уже об элементарных продуктах питания и средствах гигиены.

Тех средств, которые удалось собрать благодаря друзьям и коллегам на содержание и



20 сентября наш коллега, инженер-механик, работающий в обособленном подразделении на КЗС, Максим Лапшин по дороге на работу попал в серьезное ДТП. Он чудом остался жив, но получил тяжелые травмы грудной клетки, легких, и, что самое страшное, позвоночника: поврежден спинной мозг. Его полностью парализовало ниже груди.

последующую реабилитацию, катастрофически не хватает. В неделю расходуется около 10 000 руб. на медикаменты и средства личной гигиены. В одиночку маме Максима достать крупную сумму на лечение родного сына попросту негде, поэтому ей приходится рассчитывать только на помощь сочувствующих ее горю людей.

13 ноября Максиму, наконец-то, провели долгожданную операцию на позвоночнике по имплантации титановых пластин. Операция длилась более 7 часов.

Теперь вся надежда на то, что он сможет вновь встать на ноги и будет ходить. А для этого Максиму придется пройти долгий и изнурительный процесс

реабилитации. Сколько времени пройдет, прежде чем он сделает первые шаги, никто не знает: месяц, два, полгода, может больше, а деньги на инвалидную коляску, пандус для дома и лекарства необходимы.

Давайте объединим усилия, чтобы помочь Максиму встать на ноги и вернуться в наш дружный коллектив.

Любые денежные средства, перечисленные на специально созданный счет, помогут Максиму еще на один шаг приблизиться к выздоровлению.

РЕКВИЗИТЫ

ДЛЯ ПЕРЕВОДА СРЕДСТВ:

«Сбербанк»: 676196000299623802

Деньги можно перевести с карты на карту в любом банке или терминале Сбербанка, или через операциониста внести наличными деньгами. При себе нужно иметь только паспорт и номер карты для перевода.

Также деньги можно перечислить через «Связной»: 2989365669290

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

Редактор: **Андрей Бергнер**
Фото: **Виктор Чумаков**
Корреспондент: **Ирина Сидорина**
Верстка и дизайн: **Елена Тальянова**
Номер подписан в печать 28.11.2012 г.
Газета отпечатана в «Типография «НП-Принт», Санкт-Петербург, Чкаловский пр., д. 15.

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