

СЕГОДНЯ В НОМЕРЕ:

МЕТРОСТРОЕНИЕ:
ЦИКЛИЧНОСТЬ И МНОГОГРАННОСТЬ

СТР. 4-5

ПРОСПЕКТ СЛАВЫ:
20 САНТИМЕТРОВ ПРОХОДКИ

СТР. 7

ВЛАДИМИР ФИЛИПPOB:
40 ЛЕТ НА СЛУЖБЕ МЕТРОСТРОЮ

СТР. 9

СОРЕВНУЕМСЯ НЕ ПО-ДЕТСКИ!



20 мая 2014 года генеральный директор ОАО «Метрострой» В.Н. Александров утвердил «Положение об условиях конкурса на лучшую организацию труда по проходке наклонных ходов №1 и №2 станции метро «Проспект Славы». О ходе соревнований рабочих коллективов проходчиков ЗАО «Управление №10 Метростроя» и ЗАО «Управление-15 Метрострой» рассказывают участники и организаторы производственного соревнования.

Председатель территориальной профсоюзной организации ОАО «Метрострой» В.В. Зорька:

– Подобные соревнования призваны привести в действие скрытые резервы производства, повысить эффективность и качество проходческих работ.

«М»: За последние 25 лет это ведь первая попытка реанимировать соцсоревнование в новом формате... Как к такой идее отнеслись работники Управления №10?

Заместитель главного инженера по производству, начальник ОИПП ЗАО «Управление №10 Метростроя» Игорь Олегович Яковлев:



– Сегодня для большинства рабочих соревнование между управлениями Метростроя, конечно же, в новинку, поэтому пока проходчики довольно настороженно отнеслись к этому начинанию. Впрочем, это лишь первая реакция. В конце концов, каждый проходчик стремится монтировать больше колец, ведь заработок у него сдельный: больше сделал – больше заработал. Этот принцип работы не вступает в противоречие с принятыми правилами соревнования.

С другой стороны, такие соревнования позволяют проанализировать работу двух предприятий на проходке аналогичных выработок, сравнить их возможности, выявить сильные и слабые стороны организации процесса. Основные параметры оценки работы проходческих коллективов в ходе соревнования определены комплексной комиссией Метростроя во главе с первым заместителем генерального директора ОАО «Метрострой» Владимиром Евгеньевичем Харенковым. Эти параметры равноценны и взаимосвязаны, победа любой ценой, с нарушением технологии и травмами никому не нужна, поэтому первостепенная задача этих соревнований не скорость, а демонстрация высокой организации труда и мастерства проходческих коллективов Метростроя.

Продолжение читайте на стр. 6



Собрание акционеров



20 июня в Управлении механизации по адресу: ул. Маршала Говорова, д. 39 состоялось Общее годовое собрание акционеров ОАО «Метрострой». На собрании был избран состав совета директоров ОАО «Метрострой», а также состав ревизионной комиссии.

Состав совета директоров ОАО «Метрострой», избранный на годовом общем собрании акционеров:

АЛЕКСАНДРОВ Вадим Николаевич, генеральный директор ОАО «Метрострой»

АЛЕКСАНДРОВ Николай Вадимович, заместитель генерального директора ОАО «Метрострой»

ГАРЮГИН Владимир Александрович, начальник Санкт-Петербургского ГУП «Петербургский метрополитен»

КАСРАДЗЕ Клименти Григорьевич, генеральный директор ЗАО «Компакт»

МАТВЕЕВ Олег Анатольевич, заместитель председателя Комитета по транспорту Санкт-Петербурга

МИШАНОВ Анатолий Викторович, и. о. председателя Комитета по развитию транспортной инфраструктуры Санкт-Петербурга

СЕПИТЫЙ Сергей Дмитриевич, генеральный директор ЗАО «СМУ №13 Метрострой»

ЧУРЛЯЕВ Владимир Алексеевич, генеральный директор ЗАО «Тоннельный отряд-3»

ЯНКИНА Марина Михайловна, заместитель председателя Комитета по управлению городским имуществом

Состав ревизионной комиссии ОАО «Метрострой», избранный на годовом общем собрании акционеров:

КВАША Александра Яковлевна, начальник отдела учета и отчетности – главный бухгалтер Комитета по развитию транспортной инфраструктуры Санкт-Петербурга

МАНАЕНКОВА Юлианна Александровна, ведущий специалист Комитета по управлению городским имуществом

ПАНФИЛОВА Екатерина Леонидовна, заместитель начальника ОФиса Управления ОАО «Метрострой»

ФЕДЯКИНА Татьяна Михайловна, начальник сектора отдела внутреннего аудита ГУП «Петербургский метрополитен»

ЧЕХОВ Валерий Анатольевич, главный бухгалтер ЗАО «Компакт»



Продолжение читайте на стр. 2-3

ГЛАВНОЕ СОБРАНИЕ ГОДА



На состоявшемся Общем годовом собрании акционеров с отчетом об итогах работы в 2013 году выступил генеральный директор ОАО «Метрострой» Вадим Николаевич Александров. Годовая бухгалтерская отчетность была представлена заместителем генерального директора Николаем Вадимовичем Александровым, а отчет о работе ревизионной комиссии представил председатель Ревизионной комиссии Валерий Анатольевич Чехов.

Из отчета генерального директора ОАО «Метрострой» Вадима Николаевича Александрова

2013 год был богат на знаменательные события.

30 марта 2013 года было закончено действие контракта по сооружению второй сцены ГАМТ. А уже 2 мая театр начал работать в полную силу для всех любителей. В строительстве ГАМТ-2 участвовали многие организации Метростроя (ЗАО «СМУ-11 Метрострой», ЗАО «Тоннельный отряд-3», ЗАО «Управление-20 Метрострой»), а также ЗАО «АСКОН», ЗАО «Метро-Атма». Значительный объем отделочных работ был выполнен реставрационно-строительной компанией «Петр Великий». Для Метростроя строительство такого масштабного и нехарактерного для подземных строителей объекта, как театр, – уникальный и огромный опыт.

7 ноября 2013 года на Сенной площади был открыт новый наземный вестибюль станции метро «Спасская». Как и обещали метростроевцы, на год раньше установленного срока. Напряженным трудом организаций Метростроя был создан полноценный пересадочный узел, соединяющий сразу три линии метро.

Кроме того, в 2013 году наша организация продолжала работы по строительству Фрунзенского радиуса метрополитена. Были освоены строительные площадки по линии Ф-2 и смонтирован механизированный щит для проходки двухпутного тоннеля от станции «Южная» до станции «Проспект Славы».

В 4 квартале 2013 года были подготовлены 8 строительных площадок для строительства участка Красносельско-Калининской линии.

В 2013 году продолжались работы по сооружению наклонного хода, вестибюля и переходных устройств станции «Спортивная-2». Велась работа по ремонту и реконструкции объектов действующего метрополитена: шахт 306 и 403. Также ОАО «Метрострой» с 1 декабря 2013 года приступило к работам по полной замене эскалаторов с частичной заменой конструкций наклонного хода и вестибюля станции «Пушкинская».

Значительный объем работ был в 2013 году выполнен и на объектах, не связанных со строительством или реконструкцией метрополитенов, в том числе, при строительстве ЛАЭС-2, при строительстве второго цеха ЗАО «Метробетон», при сооружении канализационного коллектора методом микроотнелирования в микрорайоне «Северная долина», при реконструкции производственной базы ремонта эскалаторов объединенных мастерских в Невском районе («Рыбацкое»).

В то же время, в 2013 году произошел ряд событий, значительно изменивших перспективы развития метрополитена в Санкт-Петербурге. Сменилось руководство в профильных ведомствах, произошло перераспределение работы среди городских комитетов. Функции технического заказчика, которые исполняла Служба капитального строительства ГУП «Петербургский метрополитен», подконтрольная Комитету по транспорту, перешли к Комитету по развитию транспортной инфраструктуры.

Причем все эти преобразования происходили на фоне резкого увеличения объемов финансирования, включенных в Адресную программу на 2013–2015 годы, и регулярных заявлений о необходимости ускорения строительства новых линий метрополитена. Однако на начало 2013 года накопился ряд проблем, не позволявших своевременно приступить к строительству-монтажным работам на новых линиях метрополитена. Экспертиза проектов по-прежнему осуществлялась и продолжает осуществляться крайне долго, вопросы

высвобождения территорий под строительные площадки затягиваются, соответственно, конкурсы на строительство не объявляются.

В этих условиях советом директоров ОАО «Метрострой» было принято решение приступить к выполнению строительно-монтажных работ на новых площадках до объявления конкурсов. Это, с одной стороны, обеспечивало возможность приближения сроков ввода строящихся участков метрополитена в эксплуатацию, а с другой стороны, обеспечивало загрузку мощностей коллективов Метростроя и сохранения их дееспособности. Однако работа без контракта имеет для общества ряд существенных минусов. Во-первых, для финансирования строительства пришлось привлечь кредиты, т.е. по сути выступить негласным инвестором. Потеря на выплате процентов по кредиту составляла примерно 15 млн рублей ежемесячно. Во-вторых, рабочая документация готовилась проектным институтом ОАО «Ленметрогипротранс» также авансом, что негативно сказалось впоследствии на сдаче работ заказчику. В-третьих, возникали сложности с согласованием работ по выносу инженерных коммуникаций с городскими ведомствами. Причем если разрыв между началом строительно-монтажных работ при строительстве второго выхода со станции «Спортивная», приемкой заказчиком и оплатой работ составил около полугода, то по Ф-2 этот период длился больше года.



Разумеется, нельзя считать правильной практику начала и ведения строительно-монтажных работ без наличия утвержденной, прошедшей экспертизу проектной документации, без заключенного контракта. Но реалии таковы, что без этого невозможно обеспечить сдачу ряда объектов к установленным срокам. Например, не приступив немедленно к работам на Невско-Василеостровской линии, сдать ее в эксплуатацию в 2017 году к чемпионату мира по футболу, на наш взгляд, нереально.

У нас нет никаких сомнений, что построить линию от станции «Приморская» до станции «Улица Савушкина» к установленному сроку может только ОАО «Метрострой». Наш коллектив, безусловно, остается одним из лидеров строительного комплекса Санкт-Петербурга, и в прошедшем году нами выполнены значительные объемы строительно-монтажных работ.

Линия Ф-1

Эскалаторный тоннель и вестибюль ст. «Спасская»

Были завершены работы по сооружению основных и внутренних конструкций эскалаторного тоннеля и вестибюля. Работы выполняло ЗАО «СМУ № 13 Метрострой». Монтажные и электро-монтажные работы выполняло ЗАО СМУ-9 «Метрострой».

Шахта № 620

Произведен демонтаж стройплощадки, устройство ВВУ. Работы выполняло ЗАО «СМУ-11 Метрострой».

Линия Ф-П

Шахта № 622

Велось сооружение перегонного тоннеля II пути от ПК 287+82,4 до демонтажной камеры механизированным щитовым комплексом КТ-1-5,6 (597 колец). Работы выполняло ЗАО «Семнадцатое управление Метрострой».

Станционный комплекс «Проспект Славы» (шахта №624)

1. Подземные работы (работы, проводимые с откаткой на ш. 622): сооружение венттоннеля Ø 5,5 между перегонными тоннелями на ПК 283+49,0 (19 колец), сооружение демонтажной камеры № 1 за ст. «Проспект Славы» (755 м³ бетона), сооружение вентсбойки № 609 (20 м³ бето-



на), сооружение прикамерка к скважине для подачи бетона II пути ПК 282+40.0 (35 м³ бетона), сооружение ходка к ТПП, совмещенного с эвакуацией Ø 5,5 (17 колец), проходка ТПП Ø 8,5 (70 колец). Работы выполняло ЗАО «Семнадцатое управление Метрострой».

Осуществлена проходка ППТ Ø 5,63 КТ-1-5,6 (607 п. м.), сооружены камера на пересечении НВУ-624 и ППТ (360 м³ бетона), подходной тоннель Ø 5,5 (42 п. м.) и натяжная камера № 2 (739 м³ бетона). Работы выполняло ЗАО «Тоннельный отряд-3».

2. Наземные работы:

Наклонный ход № 1 ст. «Проспект Славы»

(работы выполняло ЗАО «Управление №10 Метростроя»):

- сооружение ограждающих конструкций «стена в грунте» вестибюля (3960 м³ бетона);
- устройство ограждающих конструкций «стена в грунте» пешеходного перехода (713 м³ бетона).

Наклонный ход № 2 ст. «Проспект Славы»: сооружение ограждающих конструкций «стена в грунте» вестибюля и пешеходного перехода (4157 м³ бетона). Работы выполняло ЗАО «Управление-15 Метрострой».

Ствол ш. 624 (работы выполняло ЗАО «Тоннельный отряд-3»).

Сооружены ограждающие конструкции «стена в грунте» методом буросекущих свай Ø 1020 мм L=25 м (670 м³ бетона), копер ствола Ø 6,0 м (18 колец), осуществлена проходка ствола Ø 6,1 м (610 м³ черного бетона).

Шахта № 627: сооружение ограждающих конструкций «стены в грунте» (1233,8 м³ грунта, 1252,5 м³ бетона), струйная цементация грунтов (518 скважин, 3689 т раствора). Работы выполняло ЗАО «СМУ №13 Метрострой».

Шахта № 625: монтаж металлоконструкций (фасонка) (3,48 т), монтаж ж/б Ø 5,5 м (4 кольца), бурение скважин различного назначения (116 п. м.). Работы выполняло ЗАО «СМУ №13 Метрострой».

Станционный комплекс «Дунайский проспект»:

– освоение стройплощадки – разработано 2254 м³ грунта, уложено 15551 м² ж/б плит;

– сооружение ограждающих конструкций (форшахта, «стена в грунте») – разработано 13916 м³ грунта, уложено 12715 м³ бетона;

– сооружение свай-колонн – разработано 213 м³ грунта, уложено 204 м³ бетона. Работы выполняло ЗАО «СМУ-11 Метрострой».

Станция и депо «Южная»:

– сооружен стартовый котлован с оголовком под проходческий щит Ø 10,4 м – 7934 м³ бетона;

– комбинированным способом «стена в грунте» и буросекущими сваями сооружены ограждающие конструкции двухпутного тоннеля длиной 325 п. м., при этом:

– разработано грунта с выторфовкой (включая депо) – 58986 м³;

– возведены ограждающие конструкции – 7709 м³ бетона;

– в постоянные конструкции двухпутного тоннеля уложено – 8736 м³ бетона;

– выполнена гидроизоляция стартового котлована и перегонного тоннеля на участке открытого способа работ – 3509,4 м²;

– работы по укреплению слабых грунтов на начальном участке щитовой проходки и в основании тоннеля на участке открытого способа работ методом струйной цементации – 11352 т цемента;

– сооружение временных зданий и сооружений (фундаменты бетонного завода, склады, КТП, КРУН, градирия, подъездные пути, подкрановые пути, грунтозамещение) – 28501 м³ песка, 1245 м³ бетона.

Работы выполняли ЗАО «Управление-15 Метрострой», ЗАО «Метроподземстрой», ЗАО «Семнадцатое управление Метрострой».

Линия П-III

Переходные устройства ст. «Спортивная-2» (шахта 516): проходка переходного коридора, сооружение натяжной камеры и камеры металлоконструкций, сооружение основных конструкций блока служебных помещений – 957 м³ бетона. Работы выполняло ЗАО «СМУ №13 Метрострой».



Осмотр деталей режущего органа ТПМК

Собрание акционеров

Наклонный ход и вестибюль ст. «Спортивная-2»: сооружение ограждающих конструкций методом «стена в грунте» (5815 м³ бетона), закрепление грунтов методом струйной цементации (12678 м³), земляные работы и крепление котлована (14650 м³ грунта), сооружение основных конструкций вестибюля (3857 м³ бетона), сооружение наклонного хода и веерного участка (3596 м³ бетона), сооружение натяжной камеры и камеры металлоконструкций (181 м³ бетона). Работы выполняло ЗАО «СМУ-11 Метрострой».

Красносельско-Калининская линия

Подготовлено 8 строительных площадок шахт №№ 841, 842, 844, 845, 845-бис, 849, 851, 853. При этом выполнены следующие основные объемы: планировка территорий, укладка дорожных ж/б плит типа ПП30.18-30, укладка сборных ж/б лотков, установка металлических ограждений.

Реконструкция действующего метрополитена

Шахта № 306: сооружение электрощитовой камеры (124 м³ бетона), выполнялись работы по устройству гидроизоляции, жесткого основания, перекладке коммуникаций в НВУ-306. Работы произведены ЗАО «Управление-15 Метрострой».

Шахта № 403: разработка грунта, монтаж металлоконструкций, устройство ж/б конструкций.

Строительство производственного корпуса №2 по изготовлению железобетонной обделки на базе ЗАО «Метробетон»

- уложено бетона в конструкции – 2350 м³;
- смонтировано металлоконструкций, арматуры, рельсового пути – 176 т;
- сборного железобетона (плиты) – 152 м²;
- выполнено экскаваторных работ – 8430 м³ грунта, песка, щебня;
- смонтировано технологическое оборудование для изготовления тоннельной обделки диаметром 10,3 м производительностью 300 колец в месяц.

Строительство ЛАЭС-2

ОАО «Метрострой» в 2013 году выполняло работы на 20 объектах строительства ЛАЭС-2: 18 объектов на энергоблоке № 1 и 2 объекта – на энергоблоке № 2.

Для выполнения работ по договору подряда привлечены организации: ЗАО «Тоннельный отряд-3», ЗАО «Компакт», ЗАО «СМУ № 13 Метрострой», ООО «СтройЭлектроМонтаж № 5», ОАО «МСУ-90».

На здании реактора 10UJA энергоблока № 1 закончено бетонирование внутренней защитной оболочки до отм. +44,60. Смонтирован 1-ый и 2-ой ярус гермооблицовки. Наружная оболочка забетонирована до отм. +39,500.

Велись работы по сооружению строительных конструкций на зданиях вспомогательного корпуса 10UKA, хранилища свежего топлива 10UKT, насосной станции потребителей здания турбины 10URD энергоблока № 1. На здании управления 10UCB энергоблока №1 вышли на отм. +23,00 и на здании паровой камеры 10UJE – на отм. +11,90. На строительстве башенной испарительной градирни № 2 закончены работы по бетонированию монолитной железобетонной оболочки вытяжной башни и начаты работы по сооружению сборного железобетонного каркаса водоохлаждающего устройства. На градирне № 1 велись работы по монтажу систем водоуловителя и оросителя. На энергоблоке № 2 начато строительство насосной станции потребителей здания турбины, велись работы по устройству стен с отм. –5,50 до отм. +0,50.

Объемы работ по строительному комплексу ЛАЭС-2 составили – 35 028,00 м³ конструктивного бетона, 7 030,0 т арматуры, 17800 м³ грунта.

Сооружение канализационного коллектора методом микротоннелирования в микрорайоне «Северная долина»

Сооружено 1709 п. м. коллектора, из них:

- участок микротоннеля диаметром 2 м – 1224 п. м.;
- участок микротоннеля диаметром 1,5 м – 485 п. м.;
- оборудовано 6 канализационных шахт.

При этом выполнены следующие основные объемы работ:

- земляные работы – 1700 м³;
- уложено бетона в конструкции – 510 м³;
- смонтировано арматуры и металлоконструкций – 190 т.

Строительство нового здания Мариинского театра (ГАМТ-2)

- уложено бетона в конструкции – 660 м³;
- смонтировано металлоконструкций – 310 т;
- выполнено работ по устройству кровли – 10120 м²;

- смонтировано потолков подвешенных – 8340 м²;
- выполнено штукатурных и окрасочных работ – 12530 м²;
- уложено природного камня:
 - Стены – 2290 м²;
 - Полы – 1970 м²;
 - Оникс – 1380 м²;
- облицовка лестничных маршей, площадок и пандусов – 660 м²;
- уложено паркетных полов – 870 м²;
- настелено линолеума на полы – 765 м².

ВСЕГО в 2013 году силами ОАО «Метрострой» по всем объектам строительства были выполнены следующие основные объемы работ:

- пройдено тоннелей различного диаметра и назначения – 3440 п. м.;
- смонтировано арматуры и металлоконструкций – 19200 т;
- разработано грунта – 138900 м³;
- уложено бетона в конструкции – 76750 м³.

Кадровый состав ОАО «Метрострой»**I. Количественный состав**

По состоянию на 01 января 2014 года численность метростроителей (включая филиалы, дочерние и субподрядные организации) составила 4816 человек. Это на 372 человека больше, чем на 01.01.2013 г. (4444 чел.), в т. ч., рабочих – увеличение на 219 чел, руководителей, специалистов и служащих – увеличение на 153 чел.

Численность работающих в филиалах и управлении ОАО «Метрострой» за 2013 г. увеличилась на 95 чел., в основном за счет роста численности работающих в Управлении механизации (+122 чел.).

Численность работающих в субподрядных организациях увеличилась на 277 чел. Увеличилось количество работающих в ЗАО «Тоннельный отряд-3» (+112 чел.), ЗАО «СМУ № 13 Метрострой» (+62 чел.), ЗАО «Управление-15 Метрострой» (+53 чел.).

Показатель текучести кадров за 2013 год по работающим, по сравнению с предыдущим годом, снизился и составил 10,3% (в 2012 г. этот показатель составлял 14,7%), но остается еще высоким в ЗАО «Управление-20 Метрострой» – 29,5%, ЗАО «Метроподземстрой» – 22,0%, ООО «ТО-4» – 20,9%.

II. Обучение

В 2013 году подготовка квалифицированных рабочих кадров проводилась на базе ГБПОУ «Колледж метростроя». По сравнению с показателями предыдущего года, количество обученных увеличилось в 2013 году до 138 чел. Также прошли теоретическое обучение по специальности «горнорабочий подземный» 12 чел. – студентов Петербургского государственного университета путей сообщения.

В 2013 году из числа руководителей и специалистов на курсах повышения квалификации обучено 166 чел., в том числе в управлении ОАО «Метрострой» 67 чел., в субподрядных организациях – 99 чел. Наибольшее количество повысивших квалификацию в ЗАО «СМУ-11 Метрострой», ЗАО «СМУ № 13 Метрострой», ЗАО «Метроподземстрой».

III. Демографические данные

Средний возраст руководителей, специалистов и служащих по субподрядным организациям ОАО «Метрострой» увеличился и составил 41,2 года, в филиалах – 50,1 года.

Средний возраст рабочих по субподрядным организациям ОАО «Метрострой» составляет 43,1 года, в филиалах – 41,8 года. Этот показатель в последние годы остается на одном уровне.

IV. Молодые специалисты

На 01.01.2014 г. в ЗАО, филиалах и управлении ОАО «Метрострой» работают 139 чел. молодых специалистов, выпускников ВУЗов, техникумов, колледжей, в т. ч., из Петербургского государственного университета путей сообщения – 22 чел., из Национального минерально-сырьевого университета «Горный» – 54 чел.

Состояние охраны труда и промышленной безопасности на объектах работ филиалов и подрядных организаций ОАО «Метрострой»

Основными направлениями политики ОАО «Метрострой» в области охраны труда являются обеспечение приоритета сохранения жизни и здоровья работников, обеспечение охраны труда работников в соответствии с требованиями нормативных правовых документов, реализация в организации государственной политики в области охраны труда, реализация федеральных законов и иных нормативно правовых актов Российской Федерации по охране труда, а также федеральных и ведомственных целевых программ улучшения условий и охраны труда.

В 2013 году на мероприятия по охране труда в ОАО «Метрострой» было выделено 7108,3 млн руб., что фактически осталось на уровне 2012 года.

Качество выполняемых строительно-монтажных работ

В ОАО «Метрострой» внедрена и успешно функционирует система менеджмента качества (СМК) модели ISO 9001:2008 (ГОСТ ISO 9001-2011). Ежегодно разрабатывается и утверждается программа качества, содержащая цели и запланированные мероприятия, направленные на их выполнение.

В течение 2013 года проводилась работа по актуализации стандартов организации ОАО «Метрострой» в соответствии с требованиями ISO 9001:2008 (ГОСТ ISO 9001-2011).

В настоящий момент ОАО «Метрострой» имеет следующие сертификаты:



Экскурсия по территории УМа

- Сертификат DQS GmbH, Регистрационный номер сертификата – 287285 QM08
- IQNet CERTIFICATE, Registration Number DE-287285 QM08

- ГОСТ Р сертификат №РОСС RU.ИК54.К00101

Наличие сертификатов свидетельствует о довольно высоком уровне системы менеджмента качества ОАО «Метрострой», в области обеспечения качества выполняемых строительно-монтажных работ и стремлении этот уровень поддерживать в соответствии с требованиями СМК.

Внедрение новых технологических решений, механизмов и материалов

Петербургские метростроители идут по пути инноваций и передовых технологий, призванных облегчить и ускорить процесс строительства.

Очередной большой вехой в развитии технологий явилось продолжение сотрудничества между ОАО «Метрострой» и фирмой «Herrenknecht AG», результатом которого явилось создание ТПМК Ø 10620 мм с грунтопригрузом забоя специально для инженерно-геологических условий Санкт-Петербурга, для строительства первого в России двухпутного тоннеля метрополитена. Длина двухпутного тоннеля, который предстоит построить с применением данного щита, составляет 3,79 км.

28 февраля 2013 года на заводе фирмы «Herrenknecht AG» в городе Швану (Германия) состоялось тестирование работы всех систем ТПМК и был подписан Акт о приемке оборудования.

В 4-м квартале 2013 года на строительной площадке будущей станции метро «Южная» произведен монтаж тоннелепроходческого комплекса Ø 10620 мм в стартовом котловане, в январе 2014 года началась проходка двухпутного тоннеля.

Для обеспечения строительства двухпутного тоннеля современной высокоточной железобетонной обделкой была осуществлена модернизация завода ЗАО «Метробетон».

По итогам регионального и всероссийского этапов конкурса среди строительных организаций, проводимого Национальным объединением строителей, в 2013 году ОАО «Метрострой» получило звание «Лидер строительного качества-2013».

Финансово-экономическое положение ОАО «Метрострой»

В отчетном году Государственный заказ на строительство метрополитена составил 7 856 млн руб., он выполнен в полном объеме.

Государственный заказ на проведение работ по содержанию, эксплуатации и ремонту объектов, сооружений и систем Комплекса защитных сооружений Санкт-Петербурга от наводнений составил 2 481,2 млн руб.

Наряду с выполнением государственного заказа на строительство метрополитена ОАО «Метрострой» в 2013 году выполнило строительно-монтажные работы по строительству первой очереди Ленинградской АЭС-2 в объеме 4 048,4 млн руб.

Завершены работы по целому ряду других крупных объектов.

Валовый доход за 2013 год составил с НДС – 21 332 млн руб. Без НДС – 18 078 млн руб.

Общая сумма расходов без НДС составила 17 339 млн руб. Чистая прибыль по результатам производственной деятельности составила 812,4 млн руб., что на 18,3 млн руб. больше, чем в 2012 году. Рост составил 2,3%.

Подводя итоги хозяйственной и экономической деятельности Метростроя за отчетный период, необходимо признать, что поставленные на 2013 год производственные и финансово-экономические задачи в основном выполнены.

Задачи ОАО «Метрострой» на 2014 год

Основная цель в экономической области – обеспечение стабильного финансирования СМР и рационализация хозяйственной деятельности, позволяющая оптимизировать затраты.

Подробный текст отчета представлен на сайте www.disclosure.ru/issuer/7813046910

Обсуждение рабочих моментов



МЕТРОСТРОЕНИЕ: ЦИКЛИЧНОСТЬ И МНОГОГРАННОСТЬ

ОБ ИСТИНЕ И ИДЕАЛЕ

«П.Г.»: Программа развития метрополитена в Санкт-Петербурге до 2020 года была принята еще при Валентине Матвиенко, с тех пор она уже не раз корректировалась. Есть ли уверенность в том, что ее нынешняя редакция будет реализована в полном объеме и в обозначенные сроки?

Вадим Александров: Этот вопрос следует адресовать нашему заказчику – городскому Комитету по развитию транспортной инфраструктуры. Как строитель я могу сказать, что технические возможности для реализации программы есть.

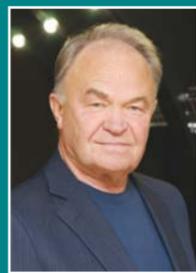
«П.Г.»: Неоднократный пересмотр отраслевой схемы развития метрополитена, естественно, не может не волновать как жителей города, так и проектировщиков и строителей. Алексей Юрьевич, в этой связи позволю привести одну вашу цитату, датированную началом прошлого года: «зачастую эти изменения носят конъюнктурный характер и не учитывают реальных потребностей города»...

Алексей Старков: Схема развития метрополитена является ориентиром, вектором развития на достаточно длительную перспективу. Она не может учитывать конкретные сроки, конкретное местоположение объектов, стоимость их строительства и пр. Говоря о конъюнктурном характере, я подразумевал именно это. Нужна отраслевая схема, которая будет учитывать все направления развития города, включая транспортные схемы. И она должна быть прописанной истиной.

«П.Г.»: За три ближайших года в Москве должны быть построены 38 станций метрополитена, в Санкт-Петербурге – ни одной. По мнению экспертов, причина не только в финансовой составляющей, но и в организационной, из-за несогласованности действий профильных комитетов городского правительства, а также по причине отсутствия общей информационной базы по земельным ресурсам. Меняется ли, на ваш взгляд, ситуация к лучшему в настоящее время?

Алексей Старков: Действительно, в графике 2014 года сдача объектов метрополитена отсутствует. Причин несколько: нет задела в проектировании и строительстве, отсутствие свободных земельных участков. Тем не менее, это не значит, что работы не ведутся. Мы, например, сейчас активно занимаемся проходкой первого в России двухпутного тоннеля в России на участке Фрунзенского радиуса. В ближайшее время в переходном тоннеле на станции «Спортивная» приступим к монтажу траволаторов, которые до этого в метрополитене не применялись.

Что касается перемен, то для того, чтобы они были в лучшую сторону, необходимо наладить цикл, состоящий из проектирования, высвобождения площадок, подготовки территорий, ведения различных стадий строительно-монтажных работ. И чтобы работы в этом цикле велись параллельно на разных объектах. Т.е. один объект сдается, в это же время на втором – СМР в активной фазе или монтаж оборудования, на третьем – подготовка



Так уж получилось, что генеральный директор ОАО «Метрострой» В. Н. Александров и его заместитель, главный инженер А. Ю. Старков отвечали на вопросы журнала «Подземные горизонты» по отдельности и в разное время: Вадим Николаевич – в середине марта, а Алексей Юрьевич – в первой половине апреля.

Однако мы сочли уместным разместить их ответы в пределах одной публикации. Логика, на наш взгляд, проста: такой подход позволяет более полно обозначить сложившуюся на данный момент ситуацию в петербургском метростроении. Впрочем, в итоге беседа вышла за рамки этой темы...



площадок, четвертый – в экспертизе, пятый – в стадии проектирования. К сожалению, пока мы далеки от этого идеального варианта.

О ПОПЫТКЕ И ПРОЦЕССЕ

«П.Г.»: Год назад была предпринята попытка возобновить в Северной столице работу штаба по развитию метрополитена. Удалась ли она?

Алексей Старков: С приходом вице-губернатора Марата Оганесяна штаб по метростроению возобновил свою работу. Однако его последнее заседание состоялось еще в прошлом году.

«П.Г.»: Алексей Юрьевич, в середине 2012 года вы заявили, что стоимость строительства метро в Санкт-Петербурге можно снизить на 40%. Придерживаетесь ли вы и сейчас данной точки зрения?



Алексей Старков: Если соблести цикличность и постоянство, некую конвейеризацию метростроения, тогда можно говорить о снижении стоимости.

«П.Г.»: В последнее время вам в своей работе приходится все чаще сталкиваться с острой проблемой необходимости учета права собственности на землю. Как известно, наиболее сложная ситуация в этом плане возникла на Красносельско-Калининской линии. Судя по всему, без задействования административного ресурса (по примеру Москвы) здесь не обойтись...

Вадим Александров: Эти проблемы очень серьезные, а попытки их решения приносят пока очень скромные результаты. Метростроение – это очень многогранный процесс, в котором далеко не все зависит от строителей.

Алексей Старков: Работа по решению имущественно-правовых вопросов, касающихся высвобождения территорий под строительство метрополитена, проводится не строительными организациями, а городом. Конечно, это очень сложный процесс, и в смысле правового регулирования в нем все должно

быть безукоризненно. К сожалению, высвобождение территорий, как показывает практика, откладывает строительство на несколько лет. Именно поэтому город должен заранее готовить площадки.

ОБ ОЖИДАНИЯХ И ИННОВАЦИЯХ

«П.Г.»: В январе этого года на Фрунзенском радиусе начал работать ТПМК «Надежда», предназначенный для проходки двухпутных тоннелей. Как за это время показала себя эта уникальная техника? С какой скоростью идет проходка?

Вадим Александров: Действительно, строящийся двухпутный тоннель на участке Фрунзенско-Приморской линии от станции «Проспект Славы» до станции «Южная» является уникальным. Это первый в России тоннель метрополитена, предназначенный



Кроме того, длина нашего тоннеля составит 3,7 км. Построить тоннель такой длины, такого диаметра (10,3 м), на такой глубине (максимальная глубина залегания составит почти 50 м) и в условиях плотной городской застройки можно только при помощи тоннелепроходческого механизированного комплекса.

Проект двухпутного участка вынашивался и согласовывался очень долго. Но, надо сказать, что ожидания оправдались. ТПМК мы решили назвать красивым и символическим женским именем «Надежда». Первые сто метров проходки показали, что влияние на наземные сооружения близко к нулю. Тем не менее, скорость можно и нужно увеличивать, и мы сейчас работаем над этим.

«П.Г.»: На вышеупомянутом участке метро используется не только новый тоннелепроходческий щит, но и современная высокоточная обделка производства завода «Метробетон». В чем ее основные преимущества? Способна ли она решить проблему протечек?

Алексей Старков: Мы начали работать с высокоточной обделкой еще в 1990-е годы на разрыве между «Лесной» и «Площадью Мужества». Затем были наклонные ходы. Каждый объект – это повод для гордости. Тоннели получаются



абсолютно сухими, не требуют дополнительных трудоемких мероприятий по гидроизоляции. Если чугунная обделка – это сложная работа по чеканке, ж/б обделка – работа с нагнетанием, монолитная обделка – использование гидроизоляционных материалов, то высокоточная обделка – это только нагнетание во время проходки. Для сравнения: допуск по габаритам традиционной ж/б обделки измеряется в сантиметрах, а у высокоточной обделки – это всего лишь 2 мм. Преимущество нашей новой линии еще и в объемах. Ее производственная мощность – 300 колец в месяц. Таким образом, мы в два раза увеличили производительность труда.

«П.Г.»: Какие еще инновационные материалы и технологии использует сейчас «Метрострой» в своей работе? Какие перспективные разработки рассматриваются для внедрения?

Вадим Александров: Технологии подземного строительства продолжают развиваться и совершенствоваться. Если двадцать лет назад построить наклонный ход в центре Петербурга для станции «Адмиралтейская» было практически невозможно, то в 21 веке мы это успешно сделали, причем с минимальными для города потерями. Сегодня уже никого не удивит механизированной проходкой наклонных ходов, при которой показатели осадки земной поверхности в 20 раз меньше, чем при традиционной проходке с применением замораживания. В настоящий момент «Метрострой» оснащен максимально высокотехнологичной техникой, и главная проблема, которая стоит перед нами, обеспечить эту технику работой.

Алексей Старков: Говорить о целом ряде каких-то глобальных инновациях, внедряемых сегодня нашей компанией, достаточно сложно. Да, опыт проходки наклонных ходов с помощью ТПМК является абсолютно инновационным. Благодаря этому Петербург получил возможность размещать эскалаторные тоннели в плотной

жилой застройке, в том числе в исторической части города. Мы построили уже три таких тоннеля.

Что же касается инноваций более локальных, то их очень много. Целый ряд изменений произошел в части используемых материалов. Мы внедряем современные гидроизоляционные материалы, композитную арматуру, фибробетон и пр. На каждом объекте мы применяем что-то новое. Например, тоннели, которые мы сегодня строим, обслуживаются не электротранспортом, как это было долгое время, а механическими колесными транспортными средствами. Таким образом, мы ушли от прокладки узкоколейной трассы и использования троллея, электровазов и вагонеток в строящемся тоннеле, применяя вместо них автотранспорт. Это добавило нам мобильности и повысило безопасность работ.

ОБ УСЛОВИЯХ И СРОКАХ

«П.Г.»: При подготовке недавнего конкурса на сооружение Фрунзенского радиуса чиновники КРТИ Санкт-Петербурга почти на 10 млрд руб. снизили утвержденную экспертизой стоимость строительства. Как известно, ваша компания взяла паузу для анализа ситуации – принимать ли участие в тендере. В итоге «Метрострой» согласился с предложенной ценой. Были найдены какие-то неучтенные резервы?

Алексей Старков: К сожалению, мы были вынуждены пойти на эти условия, т.к. стояли перед выбором: или так, или уходить с объекта, в который уже вложено огромное количество финансовых и технических средств. Более того, уход с площадки означал бы нарушение обязательств перед городом и его жителями, которые наша организация выполняет уже более 70 лет. Для нас это дело чести, которая нынче, к сожалению, не в почете. Надеюсь, что пока идет строительство, ситуация изменится в лучшую сторону.

«П.Г.»: В рамках программы подготовки к проведению в 2018 году в РФ чемпионата мира по футболу произошла корректировка отраслевой схемы метрополитена в части строительства двух станций Невско-Василеостровской линии – «Новокрестовской» и «Улицы Савушкина», где поставлены жесткие сроки по их вводу в эксплуатацию. Каким вам видится вариант решения проблемы намывных территорий «Новокрестовской», грунт на которых к моменту проведения работ может еще полностью не осесть?

Алексей Старков: Мы еще не видели проекта и не знаем конкретики, связанной со строительством данного участка. Поэтому комментировать ситуацию с тем, как это будет, не возьмемся. Но одно знаем точно: сроки строительства очень сжатые. И если не начать строительство прямо сейчас, реализовать данный проект к 2018 году не сможет никто.

О КОНКУРЕНЦИИ И ГЧП

«П.Г.»: Совсем недавно на рынок Санкт-Петербурга вышел московский «Метрогипротранс». Как вы оцениваете появление нового сильного игрока в области подземного проектирования?

Вадим Александров: Ленинградский «Метрогипротранс» в свое время вырос из московского. Как и ленинградский «Метрострой», он в первое время в основном состоял из

столичных специалистов. Для меня, как для человека, который проработал в метростроении полвека и застал времена, когда специалисты двух городов работали бок о бок, высокий профессионализм этих проектных институтов не вызывает сомнений. С тех пор прошло уже, конечно, много времени. Каждый институт работал в своем городе и с годами стал самостоятельным, обособленным предприятием. В советское время существовало, можно сказать, братство метрогипротрансов и метростроев, где основой отношений были взаимовыручка, поддержка, обмен знаниями и опытом. Сейчас во главе угла стоит забота о выживании, обеспечение востребованности конкретного коллектива специалистов. Этому есть объективные причины, но это не может не огорчать.

«П.Г.»: Как вы относитесь к тому, что и в сфере метростроения Санкт-Петербурга могут появиться компании из других регионов?

Алексей Старков: Конкуренция в любой сфере, а тем более в метростроении в отдельно взятом городе, имеет как плюсы, так и минусы. Если рассматривать конкретно Санкт-Петербург, то здесь, на мой взгляд, конкуренция не принесет положительного результата. По крайней мере, в ближайшие годы. Для вхождения в структуру метростроения любой подрядной организации потребуется время на обновление парка оборудования (оно у нас специализированное, заточенное под наши геологические условия), формирование штата, создание материальной базы. Например, для изготовления обделки тоннелей необходимо особое производство. Мы же сейчас имеем собственную, самую современную на сегодня линию производства блоков. На ее монтаж и пусконаладку в новом корпусе завода мы потратили два года, не говоря уже о немалых финансовых вложениях.

Крайне важным вопросом, которым должны озадачиться все, кто имеет отношение к метростроению, являются кадры. Недопустимо использовать при строительстве метро некавалифицированный персонал. К чему это может привести, мы видим на примере Москвы, поэтому не должны допустить, чтобы то же самое произошло у нас.

Остановлюсь на еще одном важном моменте. Если город имеет свою компанию по строительству метрополитена, он может быть уверен в том, что она никуда не уйдет из данного региона. И метро будет строиться бесперебойно. В случае с привлечением к проектированию или строительству иногородней организации, чья заинтересованность ограничивается получением прибыли или в лучшем случае кратковременным профессиональным интересом, город рискует получить

некачественную услугу или некачественно выполненную работу.

Хочется также привести один показательный пример выгоды для города в отсутствие конкуренции. Весь 2013 год «Метрострой» вел работы на Фрунзенском радиусе на привлеченные средства. В результате город сэкономил год на строительстве и выполнил свои обязательства по выполнению адресно-инвестиционной программы в составе метростроения. Разве любая другая организация пошла бы на кредит в размере более 3 млрд рублей?

«П.Г.»: В настоящее время активно обсуждается идея использования механизма ГЧП в качестве одной из инвестиционных схем для строительства петербургского метро. Жизнеспособна ли она?

Алексей Старков: Учитывая отсутствие федерального финансирования и достаточно ограниченные возможности городского бюджета, средства частных инвесторов, конечно, могут стать тем самым источником, которого не хватает. У города уже есть опыт ГЧП, который появился за счет строительства нескольких торговых комплексов, совмещенных с вестибюлями метро. Какова финансовая выгода применения данного механизма – это вопрос к заказчику. Что касается «Метростроя», то у нас появился опыт одновременного с компанией-инвестором строительства объектов со смешанным финансированием. И нам удалось выстроить работу так, чтобы мы не зависели друг от друга (практически на всех объектах вестибюль станции сдавался раньше,



чем торговый комплекс вводился в эксплуатацию).

«П.Г.»: Продолжает ли «Метрострой» заниматься работами по микротоннелированию?

Вадим Александров: К работам по микротоннелированию мы приступили еще в 1990-х годах. Метростроители были первопроходцами данного направления. За это время реализованы проекты десятков тоннелей различного на-

значения. У данной технологии большие перспективы, т.к. она позволяет вести строительство в стесненных условиях без перекрытия движения, с минимальным влиянием на городскую среду. С помощью микротоннелей решаются и экологические задачи. Так было, например, при сооружении двух участков Северо-Европейского газопровода: под Невой и под Сайменским каналом. Большой и социально значимый проект был реализован нами в Гатчине, где был построен городской канализационный коллектор. В данный момент реализуются переходы под ж/д путями, в перспективе – ряд других объектов. Несмотря на достаточно высокую конкуренцию в сфере микротоннелирования, нам удается удерживать лидирующие позиции, и мы будем продолжать развивать это направление.

ОБ ОТВЕТСТВЕННОСТИ И РИСКЕ

«П.Г.»: Вадим Николаевич, вы являетесь Президентом НП «Объединение подземных строителей». Если говорить вкратце, какое достижение в рамках Партнерства считаете главным?

Вадим Александров: Объединение решает очень важную практическую задачу – обеспечивает доступ на рынок компаниям, которые являются профессионалами в своей области и имеют опыт, гарантирующий высокое качество работ. В сфере подземного строительства не может быть случайных людей или организаций. Это очень высокотехнологическая и сложная отрасль, требующая серьезной инженерной подготовки. Степень ответствен-

ности оправдываются. При освоении подземного пространства город неизбежно столкнется с рядом существенных проблем: высвобождением площадок под строительство, выносом инженерных систем, бесконечным согласованием проектов и получением экспертиз. Иначе говоря, с теми же проблемами, которые сопровождают метростроение. Помимо этого, есть в Петербурге ряд мест, в которых строительство на сегодня нежелательно. Это относится, например, и к площади Восстания. Для сооружения подземных конструкций под ней на многих участках необходимо будет перекрыть движение на поверхности. Альтернативы данному перекрестку центральных городских магистралей в настоящий момент нет. Кроме того, потребуются колоссальный вынос инженерных коммуникаций.

В этом месте располагаются наиболее слабые грунты, которые по периметру площади нужно будет в буквальном смысле забетонировать полностью, а это неоправданно дорого и небезопасно. Почти всегда в горном деле присутствует и остается риск. Он может быть совсем незначительным, но надо оценить, во имя чего можно подвергать этому риску исторические и культурные памятники. И только потом принимать решение.

В то же время, надо немедленно начать заниматься планированием подземных перспектив. Необходим комплекс мер. Подземная инфраструктура могла бы сыграть значительную роль в улучшении ситуации, но, опять же, на это нужно время. Я думаю, что именно длительность строительства во многом отпугивает и заставляет город отказываться от принятия конкретных мер в этом направлении.

О ВОЗМОЖНОСТЯХ

«П.Г.»: К 2020 году в Санкт-Петербурге планируется построить 13 станций метрополитена и 25 км подземных путей. Готов ли «Метрострой» в одиночку справиться с этой задачей? Существует ли сейчас на предприятии кадровая проблема? В какой мере идет пополнение коллектива выпускниками Колледжа Метростроя?

Алексей Старков: Отвечая на первую часть вопроса, скажу, что «Метрострой» готов на 100%. У нас есть необходимая для этого техническая база (цехи, укладчики, общестроительная техника), производственная база (производство ж/б изделий, товарного бетона, литейно-механическое производство), парк автотранспортной техники, включая спецтранспорт для перевозки крупногабаритных грузов... Есть кадры. И мы бы хотели сохранить все это, чтобы структура «Метростроя» и дальше приносила реальную пользу городу.

Вы упомянули о Колледже Метростроя. На сегодня – это единственное в городе образовательное учреждение, выпускников которого готовят к работе в метростроении. Учащиеся колледжа во время обучения получают дополнительную стипендию, проходят практику на наших объектах, мы снабжаем их необходимым оборудованием, а после окончания гарантированно трудоустроиваем в подразделения компании. Такое сотрудничество продолжается с 1970-х годов, со дня основания СПТУ-66 Ленметростроя. Благодаря этому, мы пополняем наш коллектив молодежью, имеющей рабочие специальности.

Валерий Чекалин



СОРЕВНУЕМСЯ НЕ ПО-ДЕТСКИ!



«М»: Как обстоят дела на Вашем участке сейчас?

– Вполне удовлетворительно, пока лидируем. Проходку второго временного участка начали 11 марта. За оставшиеся дни марта было установлено 12 колец, в апреле – 20, в мае 22, на 16 июня

берем одиннадцатое кольцо (или 89-е из 161 с начала строительных работ). Подчеркну, что лидер будет определен по итогам проходки всей трассы с учетом разных дат старта проходческих работ. Поэтому подводить итоги еще рановато, но наша организация нацелена только на победу и никаких других вариантов мы не рассматриваем.

«М»: Породопогрузочная машина – хороший помощник в соревновании?

– Да, у нас есть породопогрузочная машина, а на участке Управления-15 такой машины нет. Безусловно, такая машина удобна и отчасти облегчает работу. Но любой механизм подвержен поломкам, вот и сейчас, в очередной раз, машина отправилась на ремонт в Управление механизации. Проходчики выполняют погрузку породы вручную. В свою очередь, тьюбингоукладчик в Управлении-15 оснащен так называемым погрузочным «полком», который значительно упрощает ручной добор породы и, в отличие от погрузочной машины, не ломается. Этот нюанс обсуждался на заседании комиссии, и участники обсуждения решили, что с учетом всех плюсов и минусов разного технического оснащения никаких понижающих коэффициентов вводить не следует. И это правильно. Напомню, что в 2008 году наклонный ход станции «Волковская» наши бригады шли «на полке». Именно тогда был поставлен рекорд скорости проходки, который пока так и не побит – 24 кольца в месяц. Иными словами, я хочу сказать, что наличие породопогрузочной машины не является определяющим в технологическом цикле проходки.

«М»: Как ведется учет результатов работы бригад?

– Ежемесячно мы определяем лучшую бригаду и помещаем информацию о результатах проходки на специальном стенде. По окончании проходки наклонного хода будет объявлен



на бригада-лидер, которую обязательно поощрим особо. Пока на строительстве наклонного хода лидирует бригада Сергея Александровича Огурцова.

«М»: А какая бригада их «поджигает»?

– В настоящее время бригада Сергея Огурцова уверенно и с хорошим отрывом опережает своих коллег, остальные с переменным успехом ведут бескомпромиссную борьбу за второе место.

«М»: Игорь Олегович, Ваше личное отношение к таким соревнованиям – каковы, по-Вашему, перспективы этого начинания?

– Мне кажется, что это очень полезная вещь, но при условии хорошей загрузки проходческих бригад на других, новых строительных объектах. То есть при условии работы без простоев. При постоянной загрузке работой производственное соревнование с хорошим призовым фондом – это то, что надо!

«М»: Как проводились соцсоревнования в Метрострое в 1980-х годах?

Заместитель генерального директора ЗАО «Управление-15 Метрострой» Виктор Эдуардович Захс:



– В основном, соревновались комплексные бригады проходчиков. Победа присуждалась бригаде, превысившей норму установленного плана. Бригада-победитель награждалась премией. В начале восьмидесятых заработная плата проходчиков на проходке ствола составляла 10–15 рублей за смену, а вот, например, перед пуском станции «Черная речка» зарплата с переработкой уже подтягивалась к 20–25 рублям, но объемы предпусковых работ были очень серьезными. Премия за превышение нормы составляла около 10-12% от зарплаты. Никогда проходчики не работали только за «переходящее красное знамя», всегда был определенный материальный интерес. И это правильно: люди стараются, потому что знают, что за хорошую работу они получат материальное вознаграждение.

«М»: Как по-Вашему, в сегодняшних реалиях есть у производственного соревнования какие-либо перспективы?

– Пока трудно сказать, посмотрим, во что это выльется. Но главное в Положении о соревновании отражено: победитель будет награжден материально. Когда это положение составлялось комиссией, все прекрасно понимали, что сумма премиального фонда должна попасть именно проходчикам и инженерно-техническим работникам, занятым на строительстве наклонного хода. Ведь от начальника участка, его заместителей на строительном объекте зависит очень многое. Я считаю, что хороший начальник участка – основа успешного строительства.

«М»: Как Вы считаете, стартовые условия проходки наклонных ходов были одинаковыми или все же не совсем равными?

– Комиссия для того и создана, чтобы разобраться в технических условиях проходки и, если потребуется, ввести понижающие коэффициенты. В целом же, мое мнение сводится к следующему: главный, определяющий критерий победы – не скорость проходки, а именно качество! Наклонный ход метрополитена – это особый строительный объект, и, если скорость его строительства ставится в ущерб качеству, результаты такого подхода к соревнованию могут иметь весьма неприятные последствия. Мне кажется, что ручной способ проходки наклонных ходов вообще постепенно уходит в прошлое и скоро будет полностью вытеснен щитовой технологией. Кстати, соревноваться можно и в этом случае. Есть и еще немаловажный момент – общая загруженность строительных организаций проходческими работами. Она должна быть достаточно высокой, в противном случае такие соревнования теряют смысл.



Заместитель начальника участка ЗАО «Управление-15 Метрострой» Юрий Юрьевич Укусов:

– На 16 июня поставили 58-е кольцо. Об отставании от Управления №10 говорить вообще смысла никакого не вижу. Во-первых, они раньше начали, во-вторых, согласно условиям конкурса, отставание по скорости проходки нас и не должно особенно интересовать – мы делаем свою работу, и эта работа должна быть прежде всего качественной. По условиям соревнований, проходка должна вестись согласно установленному графику с соответствующим качеством, без каких-либо претензий к технике безопасности. В конце мая на нашем участке проходка замедлилась: на глубине 12–13 метров мы вошли в валунную зону. Эта морена, обводненный слой глинистых песчаников с большим скоплением крупных валунов, распространена по всей трассе строящегося участка Фрунзенской линии. Проходчики Управления №10 преодолели его раньше, так как раньше начали проходку. У нас же условия пока тяжелые, в скорости тягаться с «десяткой» трудно. Породопогрузочная машина справляется с крупными

Проходчик с 40-летним метростроевским стажем Михаил Александрович Дюхов (ЗАО «Управление-15 Метрострой»):



– На проходке наклонных ходов пора внедрять более современную технику, а что касается соревнований, дело это хорошее, но, по-моему, их лучше проводить между проходческими бригадами внутри каждой строительной организации.

Начальник строительного участка Управления №10 Сергей Сергеевич Абдулин:



– Занимаемся установкой 89-го кольца. Из 113 постоянных колец поставлено 40. Прошли валунную зону и лотком уже подсекаем кембрий. Но включения твердого песчаника и валунов встречаются пока еще часто. Хочу сказать, что желание руководства сравнить работу проходческих коллективов разных строительных организаций Метростроя – правильное. Рабочие коллективы в целом относятся к такому начинанию с интересом, ведь для рабочего человека правильная оценка его труда не менее важна, чем для инженера или начальника участка. Мы у себя на участке для учета результатов проходки изготовили специальный стенд, где регулярно обновляем данные по проходке каждой бригады.

Таким образом, к концу соревнований будет известен не только победитель, но и лучшая проходческая бригада Управления-15. На сегодняшний день первенство пока за бри-

ЗАО «УПРАВЛЕНИЕ №10 МЕТРОСТРОЯ»		УЧАСТОК №2	
ПРОХОДКА НАКЛОННОГО ХОДА №1 СТ. «ПРОСПЕКТ СЛАВЫ»			
ЛУЧШАЯ БРИГАДА МАЯ МЕСЯЦА 2014 Г.			
БРИГАДА ОПЕРАТОРА		СОСТАВ БРИГАДЫ	
БРИГАДА ОПЕРАТОРА		ПРОИЗВОДИТЕЛЬНЫЕ ПОКАЗАТЕЛИ БРИГАД ПО МЕСЯЦАМ ПРИ ПРОХОДКЕ НАКЛОННОГО ХОДА СТ. «ПРОСПЕКТ СЛАВЫ»	
1. Огурцов С.А.	Промышленность	1. Метрострой	10,5 м/сут
2. Александров В.И.	Промышленность	2. Метрострой	10,5 м/сут
3. Воробьев С.Т.	Промышленность	3. Метрострой	10,5 м/сут
4. Ковалев А.С.	Промышленность	4. Метрострой	10,5 м/сут
5. Шереметьев В.В.	Промышленность	5. Метрострой	10,5 м/сут
6. Шереметьев В.В.	Промышленность	6. Метрострой	10,5 м/сут
7. Шереметьев В.В.	Промышленность	7. Метрострой	10,5 м/сут
8. Шереметьев В.В.	Промышленность	8. Метрострой	10,5 м/сут
9. Шереметьев В.В.	Промышленность	9. Метрострой	10,5 м/сут
10. Шереметьев В.В.	Промышленность	10. Метрострой	10,5 м/сут



Управление-15 ведет строительство пешеходного перехода под улицей «Бухарестская» открытым способом. Впереди – перенос трамвайных путей. Движение транспорта будет сохранено: строительные работы на этом участке будут вестись поэтапно с одновременным восстановлением дорожного полотна.

камнями без затей: подцепил, погрузил, а мы вмержшие валуны выбираем и строим вручную. Да и на доборе породы машина – самое главное. На следующем кольце подойдем к торцевой стене вестибюля, бетон придется вырубать, это то же дело небыстрое. Как бы то ни было, в среднем мы пока ставим кольцо за пять рабочих смен. При такой скорости проходки в план укладываемся даже с запасом. Добавлю, что скорость нашей проходки значительно увеличилась после установки более мощной скиповой лебедки.



гадой Сергея Александровича Огурцова. В мае его бригада поставила 6,72 кольца. Это лучший майский результат.

Бригадир проходческой бригады Сергей Огурцов:

– Постараемся победить!

«ПРОСПЕКТ СЛАВЫ»: 20 САНТИМЕТРОВ ПРОХОДКИ



Подземные контуры станции «Прспект Славы» начнут постепенно проступать, когда будет пройдена часть среднего станционного зала, когда боковые тоннели переберутся на диаметр 8,5 м, когда между тремя тоннелями появятся проходы и начнется сооружение пилонов. А пока можно наблюдать за строительством лишь отдельных узлов. О работах на станции рассказал заместитель начальника участка ЗАО «Тоннельный отряд-3» Алексей Юрьевич Наумов.

В 2006 году заместитель начальника участка Алексей Юрьевич Наумов закончил Петербургский университет путей сообщения, известный и уважаемый большинством метростроителей факультет «мосты и тоннели». На четвертом курсе прошел производственную практику в ТО-3. Тогда Алексей попал в отличную проходческую бригаду Игоря Петрова, где не только теоретически, но и практически узнал, что же такое проходка – собственной спиной и руками. Около четырех лет проработал в Тоннельном отряде горным мастером. Принимал активное участие в строительстве станции «Звенигородская». На станции «Международная» Алексей вел строительство камер съездов уже в должности заместителя начальника участка. Продолжает работать в Тоннельном отряде-3 на строительстве станций Фрунзенской ветки.

«М»: Метростроение – это осознанный выбор?

А.Н.: Когда поступал в университет, это был скорее юношеский порыв, я, конечно, не представлял себе, чем в действительности буду заниматься. Тем не менее, это мое личное решение, и сейчас я уверен – правильное.

«М»: Жизнь – штука интересная во всем. Тебя что-нибудь интересует, кроме работы?

А.Н.: Английский язык и путешествия... Хочу довести свой английский до полного совершенства, чтобы свободно говорить и свободно путешествовать по миру.

«М»: Два слова о последнем путешествии. Где удалось побывать?

А.Н.: Две недели провел в Гималаях. Правда, не очень повезло с погодой. Еще побывал в Варанаси – городе мертвых...

ОТ РЕДАКЦИИ

Основанный за тысячу лет до Рождества Христова, Варанаси – один из старейших городов мира. Английский писатель Марк Твен, потрясенный посещением Варанаси, написал: «Бенарес (старое название) старше истории, старше традиции, даже старше, чем легенды и выглядит вдвое старше их всех вместе взятых». Во все времена паломники приезжали в город со всех концов Индии, чтобы искупаться в Ганге, очиститься от грехов и... умереть, дабы мгновенно вознестись к небесам. Больные и пожилые приезжают в город в ожидании смерти. Умереть в городе на берегу реки жизни означает умереть с надеждой на спасение, с надеждой на избавление от бесконечного цикла жизни и смерти (реинкарнации) и получить мокши, то есть вечное блаженство.

НАТЯЖНАЯ КАМЕРА №2

А.Н.: Мы с вами находимся в временной штольни, через которую осуществляется доставка всех материалов и отгрузка породы в ходе строительства натяжной камеры №2, а также среднего станционного зала станции «Прспект Славы». В дальнейшем из среднего станционного тоннеля начнется строительство натяжной камеры №1. Строительство натяжной камеры №2 практически закончено: выполнено устройство верхнего свода, подведены два яруса штросс, производится разработка породы и монтаж восьмого кольца обратного свода. На участке Тоннельного отряда-3 18 колец, всего же эта натяжная камера содержит 23 кольца, пять из которых поставят проходчики Управления-15, когда подойдут к натяжной по наклонному ходу. Бригады ТО-3 в этом месяце закончат сооружение обратного свода в сборной обделке и продолжат его строительство уже в монолитной части, где будут оборудованы и два зумпфа для откачки воды. Затем мы приступим к устройству эстакады для монтажа тубингоукладчика и где-нибудь к концу июля выйдем на проходку среднего зала. А вот сбойка натяжной с наклонным ходом произойдет нескоро, только после проходки самого наклонного хода и



Сергей Алексеевич Седов – один из лучших электромонтажников участка



На смене – ударная бригада изоляровщиков Александра Яковлевича Чижикова



Волшебники сверла и топора, плотники-крепыльщики П.В. Меркулов, Е.В. Шестопаль, П.Н. Сиводед

верной части натяжной камеры. Сейчас лоб забоя натяжной камеры закреплен временной торцевой стеной, которая будет вырублена проходчиками со стороны наклонного хода. Четыре проходческих бригады под руководством матерых бригадиров ведут работы в круглосуточном режиме по скользящему графику в полном соответствии с утвержденным планом работ. Многие из проходчиков принимали участие в строительстве станций пилонового типа. Однако их работу серьезно осложняет отсутствие утвержденной проектной документации. Очень надеюсь, что в ближайшее время она наконец появится на строительной площадке. Впрочем, может



Проходчик Валерий Анатольевич Пивоваров в натяжной камере №2: «блюз отбойного молотка...»

Андрея Есечкина монтирует 37-е кольцо, как видите, работа в самом разгаре. Скорее всего, мы закончим проходку в начале следующего месяца. Должен сказать, что на этом строительстве задействованы самые сильные бригады, во-первых, потому что здесь довольно сложная геология – 20% забоя занимают крепкие водонасыщенные песчаники. А во-вторых, это самый большой забой из имеющихся на участке. В среднем за смену хорошей бригаде удается пройти 20 сантиметров. На этом забое это лучший темп проходки.

РАССЕЧКА

На сопряжении МВУ со стволем 624 идет сооружение рассечки. Через этот 50-метровый ствол в дальнейшем будет производится строительство всех основных объемов станции «Прспект Славы» (средний зал, а также правый и левый станционные тоннели). Такой путь доставки материалов и отгрузки породы намного короче. Проходчики планируют запустить весь горный комплекс 624 шахты, включая строительство надшахтных сооружений и здания подъемной машины, уже в октябре-ноябре этого года. Параллельно с устройством рассечки проходчики занимаются обустройством шахтного подъема: монтируют деревянные проводники для установки клетей, а также выполняют контрольное нагнетание за монолитную обделку ствола.

так оказаться, что мы получим только чертежи уже построенной натяжной камеры, а остальное придется ждать неопределенное время. Мы, например, до сих пор не знаем, как выглядят чугунные перемычки, которыми оформлены проходы между пилонами со среднего зала на боковые тоннели. Их давно пора заказывать, ведь изготовление потребует много времени.

СТАНЦИОННЫЙ САНУЗЕЛ

А.Н.: Мы находимся в строящемся помещении станционного санузла диаметром 8,5 метра и длиной 40 метров (51 кольцо), совмещенном с блоком служебных помещений. Сейчас бригада

среди подземных туннелей благодаря использованию трехмерных моделирующих конструкций. Они научатся возводить те или иные сегменты тоннеля с использованием беспроводной системы управления», – прокомментировал официальный представитель делийского метро.

В ходе обучения большое внимание будет уделяться вопросам минимизации осадков зданий, находящихся на уровне дневной поверхности в точках проведения подземных работ.

Следует отметить, что Академия тоннелестроения в Куала-Лумпуре была основана в декабре 2011 года. За это время в ней прошли обучение 508 инженеров.

Как сообщили в руководстве DMRC, в ближайших планах – создание собственной национальной Академии тоннелестроения в Дели.

Новости с сайта metrotunnel.ru

Метромир

ИНДИЙСКИЕ СПЕЦИАЛИСТЫ ПОВЫШАЮТ КВАЛИФИКАЦИЮ В АКАДЕМИИ ТОННЕЛЕСТРОЕНИЯ В МАЛАЙЗИИ

Для достижения высоких результатов по повышению квалификации специалистов в области тоннелестроения, компания Metro Rail Corporation (DMRC) объединилась с Академией транспортного тоннелестроения (Tunnel Training Academy), находящейся в г. Куала-Лумпур, столице Малайзии.

Инженеры DMRC будут обучаться современным технологиям тоннелестроения, осваивать методы механизированной проходки тоннелей с использованием тоннелепроходческих комплексов. Первая группа, состоящая из 10 инженеров, отправится на обучение в следующем месяце,

что позволит DMRC увеличить собственный штат высококвалифицированных специалистов в области тоннелестроения.

Как сообщает руководство DMRC, 53 км из 143 км дельтского метрополитена планируется строить механизированным способом с применением современных ТПМК, при этом самая глубокая точка заложения составит 29 м.

На реализации проектов по строительству метрополитена в Дели будет задействовано 35 тоннелепроходческих комплексов, каждый из которых весит около 450 тонн и составляет в длину от 60 до 80 метров.

«Интенсивное строительство метрополитена в Дели требует от наших сотрудников специальных инженерных навыков в различных аспектах щитовой проходки. В Малайзии они получают практическую подготовку в классе, имитирующем реальную

Лицей

ЛУЧШИЙ КАМЕНЩИК-2014

В 2014 году площадкой для проведения конкурса стал строящийся ЖК «Кантемировский», возводимый ЗАО «ЦДС». На церемонии открытия в числе почетных гостей присутствовал и генеральный директор ЦДС Михаил Медведев.

Традиционно, конкурс проходил в двух номинациях – «лучший каменщик» и «лучший учащийся по специальности каменщик» и собрал 16 участников в обеих номинациях. Конкурсантам нужно было выполнить в качестве задания кладку из кирпича. Начинаящих каменщиков оценивали профессионалы, а опытных мастеров – педагоги учебных профильных заведений. НПО «Колледж Метростроя» делегировал

на конкурс трех представителей: Романа Васильева (1 курс), Алексея Потокина (1 курс) и Татьяну Дунько (2 курс). Татьяна участвует в «лучшем каменщике» во второй раз (в 2013 году она заняла второе место среди учащихся). Получив хорошую закладку на WorldSkills Russia в Казани, набравшись мужества и уверенности в собственных силах, Татьяна поразила жюри своим стремлением к победе и легко обошла в мастерстве остальных участников, продемонстрировав качественно и быстро выполненное конкурсное задание. Итог стараний – безоговорочное первое место в номинации «лучший учащийся по специальности каменщик».



На торжественной церемонии награждения победителей, состоявшейся 5 июня во Дворце Труда, было сказано немало теплых и искренних слов в адрес участников. Все члены жюри не могли не отметить то, что с каждым годом престиж рабочих профессий, в частности, каменщиков, неизменно повышается, а подобные конкурсы



4–5 июня в Петербурге в четвертый раз прошел конкурс профессионального мастерства «Лучший каменщик-2014», организованный силами НОСТРОЙ, Профсоюза строителей, профильных объединений работодателей при поддержке Правительства Санкт-Петербурга.

лишь благоприятствуют такому росту.

Особенно проникновенные слова, обращаясь к юным каменщикам, произнес Президент Национальной Федерации профессионального образования Юрий Павлович Панибратов, приведя в качестве цитаты слова Сатина из пьесы М. Горького «На дне»: «Талант – это вера в себя. Вы, молодые, не очень опытные по-

верили в свои силы и не побоялись. Пусть так будет всегда! Верьте в себя!».

Все участники конкурса получили дипломы и памятные сувениры от спонсоров и организаторов, а победители – ценные призы и подарки.

Поздравляем Татьяну Дунько с победой и желаем дальнейших успехов!

ТАТЬЯНА ДУНЬКО

Произнося слово победителя, Татьяна поблагодарила Колледж Метростроя за возможность участвовать в конкурсе и своих обучающихся мастеров за подготовку и поддержку.



ПОБЕДИТЕЛИ

В номинации «Лучший каменщик»

1 место – Роман Комаровский (ООО «ГСК №1»)

2 место – Олег Жизневский (ООО «ГСК №2»)

3 место – Василий Гринюк (ООО «ЛенСтройУправление»).

В номинации «Лучший учащийся по специальности каменщик»

1 место – Татьяна Дунько (НПО «Колледж Метростроя»)

2 место – Никита Николаев (СПО «Колледж строительной индустрии и городского хозяйства»)

3 место – Сергей Зотиков (ГБПОУ «Индустриально-строительный лицей»)

Стандарты и правила

ОТ ПРИВЫЧНОЙ ПРАКТИКИ К СОВРЕМЕННЫМ ТРЕБОВАНИЯМ



В конце 2012 года введен в действие в качестве национального стандарта РФ межгосударственный стандарт ГОСТ 18105-2010 «Бетоны. Правила контроля и оценки прочности» с неэквивалентной степенью соответствия (NEK) европейским стандартам. Этот стандарт заменил ГОСТ Р 53231-2008 (вступил в действие в 2010 году) аналогичного содержания.

Как утверждается в тексте стандарта, «выполнение требований настоящего стандарта гарантирует обеспечение принятых при проектировании расчетных и нормативных сопротивлений бетона конструкций».

В стандарте даются определения таким понятиям как «фактический класс бетона по прочности», «фактическая прочность бетона», «партия монолитных конструкций», «контролируемый участок конструкции», «единичное значение прочности», «прямые (и косвенные) неразрушающие методы определения прочности бетона».

В стандарте установлены следующие виды нормируемой прочности, подлежащие контролю: прочность в проектном возрасте, отпускная и передаточная прочность, а также прочность в промежуточном возрасте.

Контроль прочности вообще должен производиться по схемам А, Б, В и Г. Для монолитных же конструкций – по схемам В и Г.

Поскольку схема В должна применяться при контроле прочности в проектном возрасте, в этой статье она не будет рассмотрена. Наиболее сложным (с моей точки зрения) является контроль по схеме Г применительно к опалубочной прочности, т.е. к прочности бетона перед снятием опалубки, которая относится к промежуточной прочности.

Основным методом контроля прочности бетона по ГОСТ 18105 установлен неразрушающий (как правило, косвенный) по ГОСТ 22690 или ГОСТ 17624 (последний применим только при контроле внутренних конструкций). Результаты контроля косвенным методом необходимо сопоставлять с нормируемой, т.е. получить переводной коэффициент или составить градуировочную зависимость, для чего испытать этим методом образцы бетона с известной прочностью в МПа. Стандартом допускается использование контроля по образцам, изготовленным на строительной площадке, «при невозможности проведения сплошного контроля прочности... с использованием неразрушающих методов» (такой вариант я вижу, например, при применении переставной опалубки и при укладке путевого

бетона). В этом случае такой вариант придется предусмотреть в ШПР. А в СТО на разработку ШПР с контролем распалубочной прочности неразрушающим методом придется вносить изменения.

Применение неразрушающего метода в операционном контроле – дело новое, применение его в сооружении монолитных конструкций, тем более в тоннельном строительстве, мне неизвестно. Организация такого контроля в условиях сменности работ потребует наличия обученных кадров, способных грамотно применять современные электронные приборы, обрабатывать и регистрировать результаты контроля прочности. Предстоит большая подготовительная работа по созданию технологических документов, определяющих порядок выполнения контрольных операций, в том числе, определение контролируемых участков на каждом объекте. Обеспечение максимальной достоверности результатов контроля прочности бетона монолитных конструкций – главная трудность в его организации.

Думаю, что разработка регламента проведения неразрушающего контроля прочности бетона, была бы далеко не лишней.

При первых же шагах на пути даже ознакомления с этой проблемой столкнулись с необходимостью разъяснения некоторых понятий и терминов по прочности бетона.

Что означает показатель класса прочности, например В25? Сам показатель означает прочность в мегапаскалях (МПа), причем прочность минимально допустимую (скажем, гарантированную) в любом контрольном образце или контрольной точке. Учитывая неоднородность состава бетонной смеси, применяют коэффициент вариации, получаемый при статистической обработке результатов испытаний. При проектировании в расчет принимается повышающий коэффициент, установленный стандартом (для данного примера он повышает расчетную прочность до 30 МПа). С учетом однородности партии бетона рассчитывается требуемая прочность, которая является допустимым пределом при приемке.

Разъяснение мое весьма поверхностно (твердение бетона – сложный физико-химический процесс, является предметом специальной дисциплины – бетоноведения; требования к производству, применению бетона и контролю его свойств содержатся в серии нормативно-технических документов), но изложить его считаю необходимым, как призыв к более глубокому пониманию требований стандартов, а также процесса контроля качества и технологии бетонирования.

Инженер по качеству
А. Шафер

Выставки и конференции

МОСКВА 2014: NO DIG



Президент РОБТ и представители Испанского Общества Бестраншейных Технологий (IbSTT) договорились об информационном сотрудничестве на международной выставке No Dig Москва 2014.

6 июня 2014 года завершила свою работу выставка и конференция No Dig Москва 2014, которая традиционно проходит в России с 2008 года и собирает российских и зарубежных специалистов, представителей компаний, специализирующихся на применении и производстве материалов для бестраншейных технологий. В рамках выставки прошла рабочая встреча представителей Российского Общества по Внедрению Бестраншейных Технологий (РОБТ), Международной Ассоциации Горизонтального Направленного Бурения (МАС ГНБ) и Испанского Общества Бестраншейных Технологий (IbSTT).

Представители испанской стороны оценили как экономическую привлекательность российского рынка, так и профессионализм местных специалистов. Они прибыли в Россию с целью обсудить пути сотрудничества в области горизонтального направленного бурения и заинтересованы в подписании соглашения о сотрудничестве между Российским и Испанским Обществом по Внедрению Бестраншейных Технологий. Представители IbSTT отметили качество подготовки такого масштабного международного мероприятия, как московский No Dig, и, в свою очередь, пригласили принять участие в No Dig Madrid 2014.

Кроме того, российская и испанская сторона обговорили ряд вопросов, касающихся проведения международной профессиональной конференции Объединения исследовательских центров подземного пространства мегаполисов (ACUUS), которая пройдет в Санкт-Петербурге в 2016 году. Предполагается осветить широкий круг вопросов, в том числе, бестраншейные методы прокладки и ремонта инженерных коммуникаций. Свое видение выскажут авторитетные специалисты со всего мира.

Совместно с НП «Объединение подземных строителей» Российское Общество по Внедрению Бестраншейных Технологий (РОБТ) выступает соорганизатором секции «Бестраншейные технологии» на международной конференции ACUUS 2016. Коллеги из Испании хорошо понимают важность подобных мероприятий для начала плодотворного международного сотрудничества и готовы оказать содействие в дальнейшем развитии в области применения бестраншейных технологий.

Награждение

Владимир Филиппов: 40 ЛЕТ НА СЛУЖБЕ МЕТРОСТРОЮ

«М»: Как же так получилось, Владимир Николаевич?

В.Ф.: Рассказывают, что когда Дмитрий Медведев стал президентом России, он отменил награждение производственников Орденом Дружбы. Мол, с какой стати? Через четыре года Владимир Путин орден вернул, устаревшие документы пришлось переделывать и посылать в Москву еще много раз. Интересная деталь: о том, что указ о награждении подписан, я узнал от генерального директора Метростроя, Вадима Николаевича Александрова в день его рождения – 21 февраля.

Должен сказать, что Вадим Николаевич всегда помогал нашему производству, а значит, и мне. Директором Кузнечно-механического завода Метростроя, который размещался когда-то на улице Егорова, я ведь стал довольно рано – в 35 лет, Вадим Николаевич был тогда начальником Тоннельного отряда-3. С тех самых пор я чувствую его постоянную поддержку. Неоценимую помощь Вадим Николаевич оказывает заводу в его переоснащении. Всегда позитивно воспринимались любые наши предложения и просьбы о расширении парка станков, о внедрении новых технологий. Вспоминается еще одна история. Осенью 1987 года на Кузнечно-механическом заводе произошел взрыв бойлера. Обвалилось перекрытие второго этажа и часть крыши. По тем временам меня можно было без разговоров уволить, и делу конец. Вместо этого Вадим Николаевич организовал экстренную помощь заводу: выделил людей, технику, к ремонтным работам подключились наши СМУ. Благодаря активной помощи Александрова, до зимы успели восстановить разрушенный цех и приступили к работе.

Метрострой всегда помогал заводу – и в тяжелые 90-е, и сейчас. Сегодняшнее экономическое положение сложное, работы мало. Пришлось снова обратиться к Вадиму Николаевичу за помощью. Завод получил ссуду на два миллиона рублей. Эти деньги нас очень выручили.

«М»: С чего начинался Ваш путь в Метрострое?

В.Ф.: Я родился в 1946 году, в Ленинграде, в семье метростроителя первого призыва. Мой отец, Николай Михайлович Филиппов, до войны окончил Горный институт и по распределению в феврале 1941 года попал в Метрострой. Всю войну и всю блокаду отец работал в строительстве №5 НКПС: строил Дорогу Жизни, причалы и пирсы на Ладоге, под бомбежками восстанавливал разбитые пути высоковольтных мостов, а после войны продолжил работу в Метрострое.

В 1965 году я окончил 366-ю школу и поступил в ленинградский Военмех на машиностроительный факультет. Моя будущая специальность – воплощение романтики шестидесятых: «беспилотные летательные аппараты на твердом топливе». Это и сегодня серьезный институт, но тогда, в эпоху первых полетов в космос, он был, без преувеличения, уникальным вузом. Я получил первоклассное техническое образование и в 1971 году, закончив институт с отличием, по распределению был направлен в КБСМ – конструкторское бюро средств механизации, бывшее ЦКБ-30. Бюро занималось пусковыми установками, в мою же задачу входили расчеты температурных режимов подземных шахт этих установок. Успел сдать кандидатский минимум, но через три года по семейным обстоятельствам вынужден был оставить «космическую» карьеру и по просьбе отца перейти в сферу подземную – в метростроение. 25 апреля 1974 года я перешел в автотранспортную контору Ленметростроя на должность главного механика.

«М»: Не хотелось уходить из науки?

В.Ф.: Понимаете, предстояла живая работа, общение с рабочими коллективами, передо мной ставились разнообразные задачи – и технические, и организаторские, поэтому как-то сразу стало интересно. И еще одно обстоятельство: я шел по стопам отца, что для меня

10 июня 2014 года в Смольном дворце в торжественной обстановке пономственному метростроевцу, генеральному директору ЗАО «Литейно-механический завод Метростроя» Владимиру Николаевичу Филиппову губернатор Санкт-Петербурга вручил Орден Дружбы. Отвечая на вопросы корреспондента, Владимир Николаевич признался, что был представлен к награде еще четыре года назад, а вот орден получил только сейчас.



всегда оставалось очень важным. В то время отец был начальником КЭПРО (Управления механизации), эту должность он занимал с 1957 года. Вообще, мой отец – интереснейший человек, один из первых основателей ленинградского Метростроя, создатель уникальной школы метростроевского УМа, больше сорока лет жизни посвятил метростроению.

«М»: Как складывалась Ваша судьба на автопредприятии Метростроя?

В.Ф.: Мне помогали старшие коллеги, поэтому я довольно быстро освоился в новом

технике нас здорово выручала. В автоколонне сформировался крепкий молодой коллектив: Валерий Мазанов, Алексей Петров, Николай Федосенко, Алексей Иванов и другие отличные ребята. Всегда здороваемся и никогда не забываем, как трудно приходилось на «размыве» – все работали без выходных и праздников.

Когда положение стабилизировалось, я снова приступил к обязанностям главного механика АТП, а через некоторое время, в 1981 году мой отец решает уйти на пенсию. Пора, за плечами война, сорок лет работы, инвалидность. На имя начальника Метростроя я написал заявление с просьбой перевести меня в УМ – детище отца, но оказалось, что на меня у начальства другие виды. Вызвал начальника Ленметростроя Георгий Александрович Федоров и без особых прелюдий спрашивает: «Хотим назначить тебя директором Кузнечно-механического завода. Ты как?». Мне тридцать пять, в активе семь лет работы главным механиком автотранспортного предприятия. Маловато для директора завода, поэтому решил посоветоваться с отцом. «Ну а что, пробуй, тебя поддержат», – сказал отец. Так, 29 июля 1981 года я стал директором Кузнечно-механического завода Метростроя.

«М»: Что же Вы получили «в наследство»?

В.Ф.: Все наше заводское производство «заточено» на выпуск метал-



коллективе. Начальник автопредприятия, требовательный руководитель Константин Васильевич Пыжов, главный инженер, замечательный специалист Виктор Александрович Грищенко, опытные бригадиры, настоящие мастера своего дела Юрий Владимирович Барышников, Анатолий Александрович Вертман – вот такая была моя основа и опора в начале пути.

Перед самым «размывом» я был назначен начальником колонны новых автобетоносмесителей. Предстояло впервые осваивать эту технику. В Ленинграде мы одни из первых оценили все преимущества бетона, который в пути перемешивается, а не отстаивается в самосвале. Поначалу же натерпелись – дальше некуда. Срывало редукторы, ломались и глохли дизельные двигатели, шoferам приходилось долбить замерзший бетон внутри бетономешалок. Но зато в период восстановления пострадавшего участка на трассе размыва работало более 12 автобетоносмесителей. Эта

лоизделий для метростроения: чеканки, пико-лопатки для отбойных молотков, изделия верхнего строения пути, различного рода оборудование и т.д. Но основной производственный объем приходится на пуск – к пуску наш завод готовит металлические элементы архитектурной отделки. В 1980-е годы пускали до пяти станций в год. Это был настоящий бесперебойный конвейер. Чтобы успеть к пуску, приходилось размещать заказы на других заводах, собственных мощностей не хватало, и здесь мне неоценимую помощь оказали предыдущий директор КМЗ Е.А. Миронов и бывший зам. начальника Ленметростроя Б.Д. Максимов. В 1985 году завод был объединен с Литейно-механическим заводом Метростроя на Роштинской улице и с производственной площадкой на Васильевском острове в единый металл-производственный комбинат. В 1991 году все оборудование было сконцентрировано на территории Литейно-механического завода. Должен сказать, что

старшее поколение рабочих восприняло переезд «в штыхы». «Старики» не поехали на Роштинскую. Их можно понять – привыкли. А ведь специалисты были уникальные, «праотцы Метростроя», талантливые слесари, механики, у них бы учиться и учиться. Один кузнец Абрам Михайлович Бирг чего стоил. «Я за всех евреев отковал» – любимая была присказка. На завод пришел в блокаду, уже умирал от голода. У кузнечного молота прислонился к печке, отогрелся, с тех пор лет до 75 на этом молоте так и ковал. Мудрый был человек, спокойный, небольшого роста, сухой. Настоящий кузнец делом руководит, маленьким молотком показывает, куда и как надо ударить, а молотобоец или как говорят, подкуец, только кувалдой машет... Уход таких людей, как Бирг, конечно, болезненно сказался на производстве.

«М»: Тем не менее, завод свои задачи выполнял...

В.Ф.: Безусловно. Правда в 90-е, чтобы как-то выжить, брались за все: отливали сковородки, могильные ограды, кресты. Но на мелочевке производство не сохранить, нужна плановая продукция. Завод продуманно построен под метростроевские запросы, и перестраивать его под разовые, пусть даже крупные заказы, – дело неблагодарное. Многие считают, что до пуска можно заниматься одним, а пуск подойдет, и, мол, быстро перестроиться на заказ Метростроя. Не получится. Перестроить оборудование и оснастку, прервать договорные отношения без конфликтов не выйдет. А делать и то, и другое – нет мощностей. Правда, был один эпизод в нашей биографии, когда завод всю Америку подковал... Объявился как-то американец и предложил изготавливать подковы для американских лошадей. Между прочим, поставил все обо-

рудование, в том числе, отличный компрессор. Дело пошло, года три гнали подковы в огромнейших количествах. Многие стоят, наш завод в Метрострое работает в три смены. Правда, кончилось все довольно быстро: американца свои же и «придушили», слишком цену опустил на подковном рынке. Негр за смену получает 80 долларов, а русская штамповщица 3. Почему бы не демпинговать? Но ничто не вечно под Луной. А планово было громадьё, и в Африку, и в Австралию хотел подковы поставлять, не судьба...

«М»: Главное, что завод выжил...

В.Ф.: Это верно. Настоящая работа началась в 2004 году. С 2004 по 2009 год завод участвовал в оформлении новых красивейших станций – «Звенигородская», «Адмиралтейская», «Международная». В качестве декоративного металла там использовался уже не алюминий, а более благородный металл – латунь. Я считаю, что «Адмиралтейская» – это шедевр оформительского искусства в метро. Лучшей станции с моим участием назвать не могу. А возьмите «Международную», тоже красивейшая станция! Я думаю, что орден – это оценка работы нашего завода именно в тот период. Работа была очень интересная и напряженная. Иногда казалось – не успеем. Но все получилось.

«М»: Какковы перспективы завода?

В.Ф.: Сейчас у Метростроя сложный период, но оптимизм ни в коем случае терять нельзя. Коллектив завода надеется на участие в строительстве и оформлении Фрунзенской и Красносельско-Калининской линий. Правда, Фрунзенскую линию теперь проектирует Москва, поэтому здесь сложно что-либо предположить, скажу только, что Ленметрогипротранс обычно проектировал оформление станций с учетом производственных возможностей завода. Пока же на любых планерках Метростроя задается один и тот же вопрос: где документация, где чертежи? Получается, что до пуска новых станций остается все меньше и меньше, а мы до сих пор не знаем, какая архитектурная отделка вестибюлей предстоит, будем ли мы участвовать в ее изготовлении? В такой ситуации оптимизм просто необходим.

Спорт

ДАЕШЬ СПАРТАКИАДУ!



ПЕРВЕНСТВО ПО ВОЛЕЙБОЛУ

Больше месяца длилось первенство ОАО «Метрострой» по волейболу, в котором приняло участие 15 команд. После группового этапа определились команды-победители групп, претендующие на призовые места: Управление №10, СМУ-19 и прошлогодний победитель, команда УМа. В первом матче финала встречались команды СМУ-19 и Управления №10. В упорной борьбе победу одержали волейболисты Управления №10 со счетом 2:0 (игры проводились до 2 побед). Во втором матче команда УМа уверенно победила СМУ-19 со счетом 2:0. В решающем поединке за 1 место встречались команды Управления №10 и УМа. В интересной и содержательной игре прошли обе партии, где в концовке сильнее оказались волейболисты УМа (25:22, 25:23). В итоге, победителями первенства во второй год подряд стали представители УМа в составе: И. Кубанова, Д. Афиногенова, С. Соловей, В. Золотарева, Д. Дюкарева, Д. Федорова, Л. Щербакова, Д. Орлова, В. Левкина. Волейболисты Управления №10 на втором месте, «возмутители спокойствия», команда СМУ-19, заняли третье место. Дальнейшие места распределились следующим образом: 4 место – ЛМГТ, 5 место – Метробетон, 6 место – ТО-3, 7 место – Управление-15, 8 место – СМУ №13, 9 место – Компакт, 10 место – СМУ 9, 11 место – Семнадцатое управление, Метроподземстрой на 12 месте, Управление – на 13 месте, Метрокон – на 14 месте, а ЛМЗ – на 15 месте.

ПЛАВАНИЕ

4 июня на голубых дорожках бассейна «Динамо» прошло первенство ОАО «Метрострой» по плаванию. Спортсмены 13 организаций боролись за звание сильнейшего в личном и командном первенстве на дистанции 50 метров вольным стилем. Среди мужчин все три победителя – представители Управления-15: Теплов Александр (1 место, 26,19 сек), Миловидов Максим (2 место, 27,65 сек), Вересов Алексей (2 место, 27,65 сек). Среди женщин победу одержала представительница Управления №10 Колосова Анна с результатом 31,55 сек, на втором месте – Шокина Александра (ЛМГТ, 32,97 сек), третье место у Петряевой Ольги (СМУ №13, 33,36 сек). В эстафете 4x50 м прекрасный результат показали пловцы Управления-15 (1 мин 52 сек), на втором месте – спортсмены СМУ №13, представители УМа – третьи. В командном зачете 1 место у Управления-15, на втором месте команда СМУ №13, команда Семнадцатого управления на третьем месте.

ЛЕГКАЯ АТЛЕТИКА

Прохладная погода и сильный ветер испортили настроение участникам соревнований по легкой атлетике. На традиционном построении прошло торжественное награждение за прошедшие виды соревнований по программе 28 Спартакиады ОАО «Метрострой». Мужчины соревновались на дистанциях 100, 400, 1000 метров и эстафете 4x100 м.

Фоторепортаж Веры Гурьяновой

Женщины стартовали на дистанциях: 100, 200, 500 метров и эстафете 4x100 м. По предварительным результатам (в зачет шли 10 лучших результатов) в командном зачете победили спортсмены ТО-3, бегуны УМа – на втором месте, легкоатлеты Управления №10 – третьи. Технические результаты победителей – в следующем номере газеты.

МЫ ПРОСТО ЛЮБИТЕЛИ...

Итоги первенства Санкт-Петербурга по волейболу среди любительских команд 2014 года

В 2012 году сразу 2 команды ОАО «Метрострой» при поддержке Профсоюзного комитета и Спортивного клуба приняли участие в первенстве СПб среди любительских команд. Существует 4 лиги, которые соответствуют разному уровню мастерства и подготовки команд: Лайт, Медиум, Хард и Высшая. Наши команды по итогам сезона 2014 года показали хорошую игру и сумели за три сезона (2012, 2013 и 2014 года) закрепиться. Первая сборная прочно обосновалась (большая часть состава – игроки Упр. №10 и УМа) в Хард лиге «А» (5 место), а вторая сборная (основа из игроков Комплекта и ТО-3) заняла третье место в Медиум лиге, что дает право на участие в Хард лиге «В» в сезоне 2014–2015 гг. Поздравляем наших ребят и желаем дальнейших побед!

Поздравляем!



Ветерану Метростроя, полковнику запаса ИГОРЮ НИКОЛАЕВИЧУ ТАРАСОВУ – 80!

В Управление Ленметростроя Игорь Николаевич Тарасов пришел на должность старшего инженера по ГО в 1987 году. В тот период в Ленинградском Ленметрострое трудилось 10500 человек. Полковник Тарасов организовывал занятия по ГО, проводил проверки и учения в подразделениях, составлял отчеты в Министерство транспортного строительства, ежемесячно на совещаниях руководства и начальников подразделений Ленметростроя информировал о новых постановлениях Правительства о состоянии ГО и качестве проводимых мероприятий. Неоднократно организовывал учения совместно со штабом ГО Ленинграда и Ленинградской области. На протяжении этого периода на учениях по ГО Ленметрострой получал только отличные оценки. С 1992 года Игорь Николаевич Тарасов исполнял также должность инспектора по мобилизационной работе и секретному делопроизводству. Полковник запаса Игорь Николаевич Тарасов награжден многими орденами и медалями.

Уважаемый Игорь Николаевич! Примите искренние поздравления с юбилеем! Желаем крепкого здоровья, неиссякаемой энергии и благополучия!



10 июня отметила 55-летие главный специалист отдела планирования и автоматизации ОАО «Метрострой» ОЛЬГА ЕВГЕНЬЕВНА ИВАНОВА

Ольга Евгеньевна окончила ЛИЭИ им. П. Тольятти по специальности «экономика и организация городского хозяйства» и долгое время работала в ОАО «Ленэнерго». В дружный коллектив Управления ОАО «Метрострой» Ольга Евгеньевна влилась не так давно: 1 мая 2008 года, но, несмотря на это, знают ее многие: она увлекается плаванием и регулярно участвует в соревнованиях по плаванию Спартакиады Метростроя. Как отзывчивый, ответственный и грамотный сотрудник, Ольга Евгеньевна пользуется заслуженным уважением среди коллег.

Уважаемая Ольга Евгеньевна! Примите искренние поздравления с 55-летием и пожелания здоровья, благополучия и всяческих успехов!

ЮБИЛЕИ ВETERANОВ МЕТРОСТРОЯ ИЮЛЬ

3	Жумабеке Муксимовна МАНЦЕВА (Управление-20) – 60-летие
6	Галина Николаевна МИХАЙЛОВА (Семнадцатое упр.) – 70-летие
8	Александр Дмитриевич ВИХАРЕВ (Управление-20) – 65-летие
9	Евгений Егорович РУМЯНЦЕВ (СМУ-9) – 60-летие
10	Александр Васильевич ЩЕГЛОВ (Семнадцатое упр.) – 85-летие
11	Ирина Кирилловна НУЙКИНА (ТО-3) – 55-летие
15	Сергей Васильевич ПРОКОФЬЕВ (ТО-3) – 60-летие
19	Юрий Сергеевич ПАШКОВ (СМУ №13) – 75-летие
20	Алексей Иванович ГИРЮШТА (УМ) – 75-летие
23	Татьяна Борисовна МОРОЗОВА (Управление-20) – 65-летие
24	Ранса Максимовна ДЕНИСЕНКО (Управление-15) – 80-летие
26	Станислав Феликсович ЖИБКО (СМУ-11) – 80-летие
27	Нина Павловна АМОСОВА (СМУ-9) – 75-летие
31	Александр Сергеевич БЕЛЕЦКИЙ (Семнадцатое упр.) – 65-летие

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 27.06.2014 г. 11.00 ч.
Газета отпечатана в типография «Кириллица», Санкт-Петербург, Синопская наб., д. 64, литера А.

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