

# ЗДРАВСТВУЙ, НОВЫЙ СТАДИОН!

«О спорт! Ты – справедливость! О спорт! Ты – мир!». Эти звонкие слова знакомы всем пассажирам петербургского метро. Они – часть художественного убранства станции «Спортивная». 9 августа, накануне Дня строителя, в самый разгар Олимпиады в Бразилии, крылатая фраза основателя современных Олимпийских Игр Пьера де Кубертена буквально пронизывала все пространство физкультурного комплекса ОАО «Метрострой» на Левашовском проспекте. В этот день здесь состоялось открытие нового стадиона. «Здравствуй, самый лучший на свете, стадион моей мечты!».



**СЕГОДНЯ В НОМЕРЕ:**

**КОНКУРЕНЦИЯ ПРИ СТРОИТЕЛЬСТВЕ  
СТОЛИЧНОГО МЕТРО**

**СТР. 4**

**«НОВОКРЕСТОВСКАЯ» –  
«ПРИМОРСКАЯ»:  
НА СТАРТЕ И НА ФИНИШЕ**

**СТР. 6**

**СПАСИБО ЗА ТРУД,  
МЕТРОСТРОЕВЕЦ!**

**СТР. 10**

Праздник



# ЗДРАВСТВУЙ, НОВЫЙ СТАДИОН!

**В**переди у метростроителей доведение «до ума» здания огромного спорткомплекса, ввод в строй всей «территории спорта»: бассейна, тренировочных площадок и залов, гостиницы для спортсменов... И большой подземной автостоянки, расположенной непосредственно под стадионом. А вы как думали? Неужели «Метрострой» не освоит свое собственное подземное пространство?! Конечно, освоит! И пусть шикарный спортивный комплекс Метростроя в полном объеме пока еще не готов, зато мы успеем обстоятельно рассказать о каждом новом спортивном объекте.

А пока...  
Общий сбор начался в 14 часов, а в 14:30 уже разгорелось первое состязание. Перетягивание каната! Двадцать крепких мужиков – две команды, представлявшие сборную Метростроя и сборную петербургских строителей, напряглись изо всех сил, чтобы стать первыми победителями на новом стадионе. Явили-таки простым смертным силушку богатырскую! Временами казалось, что скорее толстый канат лопнет, чем одна из команд хоть на сантиметр перетянет его на свою сторону. Но... Мощная поддержка болельщиков помогла сборной Метростроя выйти победителями в этой схватке.



Победа в дружеском состязании задала тон грандиозному празднику. В 15 часов – торжественный марш спортсменов. К центру стадиона направляются колонны спортсменов из всех подразделений Метростроя. Шествие возглавили мастера таких разных и по сути и по форме спортивных искусств – чемпионка Европы по шахматам, серебряный призер чемпионата России, двукратная обладательница Кубка России, международный гроссмейстер, Анастасия Бондарук и мастер спорта по баскетболу, тренер баскетбольной команды «Метрострой», тренер детской спортивной школы Центрального района Петербурга, Михаил Антропов.

Под «Гимн Великому городу» поднимается флаг «Метростроя». Слово берет **председатель Законодательного собрания Петербурга Вячеслав Макаров:**

– Открытие стадиона это очень важное событие не только для Петроградской стороны, но и для всего города. Сейчас спорт стал частью большой политики – подметил спикер петербургского ЗАКСа и поблагодарил метростроителей за «новый спортивный объект».

С приветствием к спортсменам и строителям обратился **вице-губернатор Санкт-Петербурга Игорь Албин:**

– В эти дни мы прикованы к экранам телевизоров. Спортивную честь России на Олимпиаде в Бразилии отстаивают тридцать два спортсмена из Петербурга. Но большой спорт

начинается во дворе, на спортивной площадке родного предприятия, завода, института, фабрики. Недаром, тринадцать лет назад за каждым крупным предприятием города закрепили спортивный объект.

Новый спортивный комплекс Метростроя – замечательный подарок Петербургу. И очень символично, что стадион для хоккея на траве открылся в дни проведения Олимпийских Игр. Уверен, что скоро этот прекрасный спортивный комплекс станет местом проведения соревнований и по другим видам спорта.



**Генеральный директор ОАО «Метрострой» Вадим Александров** был лаконичен:

– Мы умеем хорошо работать и хорошо отдыхать. Спорт и работа неотъемлемы! Теперь, когда мы открыли этот стадион, спорт займет еще большее место в нашей жизни.

В небо взвились сотни разноцветных воздушных шаров. Под марш из кинофильма «Вратарь республики», созданного по замечательной повести Льва Кассиля «Вратарь», спортсмены парадным строем покидают легкоатлетическую дорожку.



Начинается спортивная программа. Первыми освоили спортивное пространство дети. На старт! Выстрел! По-неслись на самокатах по беговой дорожке, только пятки засверкали...

Следующим номером стартуют легкоатлеты: эстафета 4 x 100 м и соревнования в беге на 400 м для ветеранов.

А в 16 часов состоялся женский хоккей с мячом – главный сюжет и кульминация спортивного торжества.

– Покрытие нового поля для хоккея на траве привезено из Голландии, укладка произведена по самым совершенным технологиям, – отметил перед началом матча директор стадиона **Петр Сергеевич Ефремов**.



Хозяева нового стадиона – спортсменки «Метростроя», занимающие лидирующие позиции в нынешнем первенстве страны по хоккею на траве, встретились в Кубке Открытия с 22-кратными чемпионками Белоруссии – клубом «Ритм» из города Гродно. В начале игры инициативу захватили гости и имели территориальное преимущество. Однако первый опасный момент возник именно у их ворот. Удар! Штанга. И как это часто бывает в спорте, не забиваешь ты, забивают тебе. Первый тайм закончился со счетом 1:0 в пользу гостей. Второй оказался на голы побогаче. Было забито три – еще один в ворота «Метростроя» и два – в ворота «Ритма». Мячи провели Кристина Имранова и Марина Федорова. Причем второй гол метростроевки забила, что называется, на флажке.

В результате – боевая ничья 2:2.

– Мы решили не пробивать пенальти и остановиться на ничейном результате, – сказал на церемонии награждения Николай Александров, президент Федерации хоккея на траве России. – Это как раз тот случай, когда, как говорят журналисты, действительно победила дружба.

Кто-то скажет, мол, специально договорились, ведь это неофициальная встреча, фактически товарищеский матч. Но сами хоккеистки отвергли всякие сомнения.

– Встречались две равные команды, поэтому неудивительно, что мы разошлись миром, – сказала капитан «Ритма» **Олеся Шинтарь**.

Мир, как водится, добывался в упорной борьбе, все 90 минут игры. И не заметить этого по мокрым и решительным лицам хоккеисток было просто невозможно. Факт, как говорится, на лицо.

Капитанам команд – **Ольге Шинтарь** и нашей **Олесе Петровой** вручили почетные Кубки. Капитаны, как положено, обменялись дружеским рукопожатием.

К слову, гости очень высоко оценили качество поля.

– Играть на вашем поле – одно удовольствие! – буквально хором говорили после матча хоккеистки «Ритма».

– На сегодняшний день – это лучшее поле для игры в хоккей на траве в нашей стране, хотя хорошие поля есть и в других городах, где развивается этот олимпийский вид спорта, – подтвердил главный тренер женской команды «Метрострой» **Алексей Викторович Бойцов**. – Оно позволяет показывать очень техничную игру, развивать большую скорость.

Неудивительно слышать такие слова. Сколько сил, а главное – души – было вложено в то, чтобы этот стадион стал лучшим стадионом для игры в хоккей на траве! Уже на май будущего года запланировано проведение на новом поле чемпионата Европы среди молодежных женских команд в возрастной категории до 21 года.

Мы уверены, что в этом шикарном комплексе можно и нужно проводить масштабные соревнования и по другим ви-

## СПРАВКА

*Новое поле имеет синтетическое покрытие топового уровня GreenFields TX. Реконструированный стадион Метростроя станет центром петербургского хоккея на траве. Здесь будут проходить матчи Российских Чемпионатов, международные соревнования, а также занятия воспитанников спортшкол. Поле имеет систему искусственного подогрева, но есть и проект по накрытию площадки в зимнее время, что обеспечит ее круглогодичную эксплуатацию.*

дам спорта. От минифутбола (имеется новое небольшое поле для игры 4 на 4), до городского спорта. Кстати, о городках. На стадионе открылись две новые площадки для занятий этим национальным видом спорта, о чем свидетельствовал и транспарант: «Городки – единственный исконно русский вид спорта! Верны традициям!»

Еще Александр Васильевич Суворов, великий русский полководец, не проигравший ни одного сражения, говаривал:

«Игра в городки развивает глазомер, быстроту, натиск: битую мечу – это глазомер, битую бью – это быстрота, битую выбиваю – это натиск».

На площадке тренировалась первая чемпионка России по городкам – **Александра Соловьянова**. С удовольствием наблюдали, как красивая стройная девушка выбивает различные городошные фигуры. Практически после каждого удара все рюхи вылетали из города. А это значит, что была Александра по-суворовски.

Для того, чтобы и городошные площадки были самого высокого уровня, в качестве эксперта был приглашен президент Федерации городского спорта Санкт-Петербурга **Евгений Михайлович Артамо-**



нов. И нас, журналистов, он успел приобщить к этой увлекательной игре, проведя небольшой мастер-класс. Сказать по правде, удары у нас получались не очень. Но будем тренироваться!

Итак, здравствуй, новый стадион! Стадион, где побеждает честь, добро и справедливость! Согласно заветам Пьера де Кубертена.

И как знать, может, именно это поле для хоккея на траве станет через некоторое время полем олимпийским, а сборную России составят спортсменки из петербургского «Метростроя». Надеемся на это. Ведь на таких прекрасных стадионах надежды сбываются.

**Алексей Ерофеев**



# «КОНКУРЕНЦИЯ ПРИ СТРОИТЕЛЬСТВЕ СТОЛИЧНОГО МЕТРО ОЖИДАЕМЫХ ПЛЮСОВ НЕ ПРИНЕСЛА»



Единственная в Санкт-Петербурге организация, занимающаяся

строительством метрополитена,

ОАО «Метрострой», надеется закончить нынешний год с прибылью.

О предпосылках для такого результата и планах дальнейшего развития рассказал

НИКОЛАЙ АЛЕКСАНДРОВ,

заместитель генерального директора

ОАО «Метрострой» по экономике

и финансам.

— Как бы вы сегодня охарактеризовали экономическое положение «Метростроя»?

— Портфель проектов, в которых сегодня участвует «Метрострой», достаточно большой. И у многих, к сожалению, складывается мнение, что «Метрострой» – богатая организация. Однако это дилетантская позиция. Специалисты, понимающие в сфере строительства, а тем более в такой специализированной сфере, как метростроение, ее не разделяют.

Действительно, общая сумма контрактов по четырем строящимся участкам метрополитена превышает 100 млрд рублей. Но при этом и расходы немалые. Для обеспечения имеющегося на сегодня объема строительства необходимо инвестировать в закупку техники, автотранспорта, бетона, стройматериалов, рельсов, шпал, электротехнического и эскалаторного оборудования.

Обслуживание одного только щита, с помощью которого сейчас ведется проходка двухпутного тоннеля на Невско-Василеостровской линии, исчисляется в сотнях миллионов рублей в год: ремонт, замена режущего инструмента, транспортной ленты, подшипники – десятки позиций по комплектующим. Да что говорить: содержание 11 площадок Красносельско-Калининской линии в прошлом году обошлись нам в десятки миллионов. Охрана, инженерное обеспечение (вода, электричество), работа людей на объектах – все это затраты, которые мы несем, хотя строительство там, по сути, еще даже не начиналось. То есть расходы есть, а доходов ноль.

Для развития предприятия необходимо иметь 10-процентный прирост прибыли ежегодно. Прибыль «Метростроя» последние два года имела отрицательную динамику. На это повлиял целый комплекс причин, среди которых отсутствие необходимого объема работ (прежде всего в области метростроения, но также и в других областях), однонаправленность деятельности и, соответственно, один основной источник финансирования (городской бюджет) и множество других факторов. Но мы надеемся, что с появившимися в 2015-2016 годах объектами ситуация улучшится и по итогам 2016 года мы увидим рост прибыли.

Предпосылки для этого есть. Ведь чем действительно богата наша организация, так это своими кадрами, производственными мощностями и технологиями. Причем эти активы собирались и готовились годами. Метрострой основан в 1941 году, к строительству метро в Ленинграде привлекались специалисты со всей страны, в том числе уже имеющие опыт московские метростроители. С момента основания и по сей день «Метрострой» держит марку высокотехнологичной, надежной городской организации. Не зря в логотипе использован пятиугольник – символ советского знака качества.

— На сегодняшний день строительством метро в Петербурге занимается только одна организация – «Метро-

строй». Руководство города не раз озвучивало мысль о необходимости развития конкуренции в этой области? Что вы на это скажете?

— В том, что в одной организации, т.е. в ОАО «Метрострой», сосредоточены все производства и субподрядчики по метростроению, я вижу только плюс. Финансово город ничего не теряет, т.к. ценообразование определяется госэкспертизой. Выбор подрядчика путем проведения тендера сильно на стоимость не влияет, но зато сильно затягивает сроки строительства. Другое дело, что развивать конкуренцию можно и нужно внутри структуры «Метростроя», среди строительно-монтажных организаций и производственных предприятий. Этим мы и занимаемся: устраиваем среди наших СМУ производственные соревнования, расставляем приоритеты при заключении договоров на субподряд на основе анализа деятельности каждой отдельно взятой организации. Словом, наоборот, город должен быть заинтересован в сохранении и развитии «Метростроя», так как является основным его акционером. Помимо этого опыт нашей организации, специалисты, прошедшие при строительстве метро в Петербурге «огонь, воду и медные трубы», мощная производственная база – все это можно и нужно задействовать. Зачем искать на стороне то, что в городе и так есть? Гораздо логичнее развивать имеющийся опыт, вкладываться в развитие своей городской организации. Тогда строить будут петербуржцы и, что немаловажно, налоги останутся в городе.

Говоря о необходимости конкуренции, многие приводят в пример Москву, где строительством метро занимается несколько организаций. Однако никто не говорит при этом, что конкуренция в столице не принесла ожидаемых плюсов. Качество строительных работ там резко упало, из-за чего уже не раз случались аварийные ситуации на площадках вплоть до обрушения уже построенных участков тоннелей. Причиной тому стало как раз отсутствие должного опыта у подрядчиков и нереально сжатые сроки строительства. Кроме того, объемы работ и объемы финансирования в Москве в разы выше, чем в Петербурге. Но даже если в нашем городе одновременно будет строиться 50 км тоннелей, наличие единственного, но опытного генподрядчика станет только плюсом. Строительство метрополитена должно управляться централизованно и, самое главное, людьми, имеющими в этой сфере, в этом конкретном городе богатый опыт.

— Кредиторская задолженность «Метростроя» сейчас насчитывает внушительную сумму – более 4 млрд рублей. Чем обусловлена такая цифра?

— Кредит – это норма не только для «Метростроя», но и для любой другой строительной организации. Он позволяет быть более мобильным и финансово не зависящим от внешних обстоятельств. Однако сегодня «Метрострой» открывает кредитные линии только в случае самой острой необходимости и, как правило, краткосрочные. Во-первых,

ставки по кредитам выросли. И значительно. Во-вторых, возросли риски невозврата. Если раньше, взяв кредит, мы точно понимали из какого источника будем его погашать, имели гарантии города, то сейчас ситуация резко изменилась. Экономический кризис в стране коснулся и Петербурга, городской бюджет вынужден экономить. Положение все время меняется, спрогнозировать что-то очень сложно. В-третьих, городом введена система банковского сопровождения. И она не позволяет нам перебрасывать финансы с одного объекта на другой, в результате чего иногда при задерживании процесса приемки и оплаты работ приходится брать краткосрочные кредиты для того, чтобы рассчитаться с подрядчиками хотя бы по зарплате. При этом проценты ложатся бременем именно на «Метрострой», городом они никак не компенсируются.

Сегодняшние кредиты – это заемные средства, привлеченные «Метростроем» 2-3 года назад на объекты метрополитена либо взятые под расходы, не связанные с метростроением. Так, например, нам пришлось использовать заемные средства для обеспечения строительства объектов Ленинградской АЭС-2. И для того чтобы погасить эти кредиты, сегодня мы вынуждены обратиться в суд с иском к заказчику, который катастрофически задерживает приемку и оплату уже выполненных работ. Что касается кредитов по метростроению, то они в основном связаны с Фрунзенским радиусом (участок от ст. «Международная» до ст. «Южная» («Шушары»)). В течение 2013 года мы строили эту линию полностью за свой счет. Когда город объявил тендер, выяснилось, что сумма контракта меньше на 30% по сравнению с суммой, утвержденной госэкспертизой. Нам ничего не оставалось, как идти на предложенные условия. Сегодня на достройку Фрунзенского радиуса необходимо дополнительно выделить не менее 4 млрд рублей, и мы надеемся, что город найдет эти деньги.

**– Каким образом расставляются приоритеты при распределении прибыли? Во что «Метрострой» инвестирует средства?**

– Прежде всего, полученная прибыль вкладывается в развитие производства. Для реализации проектов по метростроению необходимо делать это на постоянной основе. Именно за счет полученной прибыли в свое время были приобретены современный проходческий щит для проходки наклонных ходов и щит для прокладки двухпутных тоннелей.

Мы также вложились в строительство нового корпуса бетонного завода и в покупку новой производственной линии по изготовлению железобетонных блоков. Именно за счет этих вложений мы сейчас имеем возможность обеспечивать стройку необходимым количеством тьюбированного бетона высокого качества.

Кроме того, мы наладили сотрудничество с российскими заводами-изготовителями. В 2012 году по нашему заказу на Скуратовском опытно-экспериментальном заводе в городе Тула изготовлен щит для проходки перегонных тоннелей традиционного диаметра – 5,6 метра. Комплекс приобретался под строительство Красносельско-Калининской линии. Там же, в Туле, для нас изготавливается проходческий комплекс для сооружения вертикальных стволов.

Поскольку отечественная промышленность долгие годы находилась в застое, производство специализированного оборудования сегодня, по сути, в зачаточной стадии развития, заказы единичны и поэтому сопоставимы по стоимости с покупкой нового оборудования за рубежом. Но мы надеемся, что благодаря программе импортозамещения эта ситуация изменится. Метростроение – очень специализированная отрасль, которая требует применения уникального, нетипового оборудования. В нашей стране не так много метростроителей, поэтому очень важна централизация размещения заказов на изготовление оборудования. И в этом, нам кажется, может и должно сыграть свою

роль государство. Хотя, конечно, строительной отрасли полностью отказаться от иностранных поставщиков в ближайшее время не удастся.

Еще одним инвестиционным проектом «Метростроя» стало производство своих эскалаторов, чтобы обрести независимость от поставщиков эскалаторного оборудования. Ни для кого не секрет, что долгое время на все российские метро-стройки поставлялись эскалаторы только одного завода, что поставки в последнее время часто задерживались, а качество снизилось, и в результате завод вообще прекратил свое существование. Так вот для того чтобы ситуация с эскалаторами была стабильной и контролируемой с нашей стороны, мы сконструировали и наладили производство своих эскалаторов. Первые восемь ниток, по четыре в двух тоннелях, будут установлены на станции «Прспект Славы». В дальнейшем это оборудование может быть применено как на новых объектах, так и на реконструируемых станциях петербургского метро.

Кроме того, в 2016 году «Метрострой» принял решение выступить в новой для себя роли и стал одним из участников Ассоциации строителей по содействию развитию транспортной и спортивной инфраструктуры «Открытое пространство», инвестируя наряду с другими участниками Ассоциации в строительство Яхтенного моста. Этот мост является частью программы по подготовке и проведению чемпионата мира по футболу 2018 года, он крайне важен для города, и поэтому мы долго не раздумывали. На сегодня «Метрострой» уже перечислил 200 млн рублей. Таким образом, «Метрострой» выполняет целый комплекс работ на инфраструктурных объектах ЧМ-2018: строит участок Невско-Василеостровской линии метро, включая станцию «Новокрестовская», инвестирует в строительство Яхтенного моста и, решение об этом было принято совсем недавно, включится в строительство стадиона на Крестовском острове в части поставки оборудования. Хотя, конечно, сегодняшняя ситуация со стадионом не внушает оптимизма.

Разумеется, мы не забываем и о коллективе. У метростроителей очень насыщенная спортивная жизнь. Традиция вести здоровый образ жизни, заниматься спортом берет свое начало со дня основания «Метростроя». И по сей день это актуально и свежо. Наша организация одна из немногих, которой удалось сохранить советское наследие в виде спортивного комплекса со стадионом. Четыре года назад в Петроградском районе, на Левашовском проспекте, началась капитальная реконструкция нашего комплекса, которая преследовала две основные задачи: первая – обновить спортивную базу для занятий спортом метростроителями, вторая – построить стадион для проведения матчей по такому виду спорта, как хоккей на траве. Наша организация дружит с хоккейной командой Санкт-Петербурга на протяжении семи лет, и мы будем и дальше поддерживать наших хоккеистов.

**– Строительство метро дорого обходится городу. Какие варианты пути снижения стоимости существуют?**

– Во-первых, опыт других стран показывает, что финансирование развития сети метрополитена – задача не только регионального уровня, но и государственного. На одном из заседаний штаба по развитию метростроения вице-губернатор Игорь Николаевич Албин поставил задачу произвести сравнительный анализ стоимости строительства километра тоннеля в разных городах. По результатам анализа стоимость строительства километра метро в Санкт-Петербурге ниже, чем в таких мегаполисах, как Нью-Йорк, Токио, Амстердам, Берлин, Париж и пр. При этом во многих странах финансирование осуществляется, как минимум, из двух источников. Либо это схема «городской бюджет + государственная казна», либо схема «городской бюджет + частные инвестиции». Это нормальная практика, так как в развитии метрополитена – самого

удобного и эффективного вида общественного транспорта – объективно заинтересованы не только региональные власти, но и руководство страны и, конечно, бизнес.

В нашем городе применялись обе схемы. Но если раньше финансирование из федерального бюджета осуществлялось на постоянной основе, то сейчас федералы выделяют средства только под объекты федерального значения (например, под строительство Невско-Василеостровской линии). Все остальное город получается строит за свой счет. Был период, когда к финансированию строительства метро привлекались частные инвестиции. За счет ГЧП город получал станцию метро, а инвестор – здание над вестибюлем. Так было при строительстве станций «Звенигородская», «Обводный канал», «Адмиралтейская». На наш взгляд, это вполне рабочая схема, и при должном внимании со стороны города, при внедрении в дальнейшем этой практики в жизнь ее можно было бы довести до совершенства.

Что касается высокой стоимости строительства метро, то это объективно. Для того чтобы соорудить подземный объект, нужно выполнить большое количество трудоемких и специализированных работ с применением множества механизмов различной степени сложности. Не говоря уже о том, что это тяжелый физический труд. Тем не менее, и город, и проектный институт, и «Метрострой» ведут постоянную работу, направленную на поиск снижения стоимости и на увеличение скорости строительства метро. Прежде всего, за счет развития технологий и механизации.

За 75 лет существования метростроения в нашем городе степень механизации выросла очень значительно, за счет чего, соответственно, выросла и скорость проходки. «Метрострой» до сих пор является мировым лидером в скорости проходки: рекорд 1981 года 1250 колец тоннеля за месяц до сих пор никем не превзойден. А чем быстрее пройден тоннель, тем, соответственно, быстрее строится участок метрополитена, а значит, меньше средств тратится на обслуживающие процессы, такие как вентиляция, водо- и электроснабжение, работу горных комплексов и т.д.

Или, например, мы внедрили механизированную проходку эскалаторных тоннелей, что позволило отказаться от замораживания грунта. Благодаря этому вдвое сократились сроки проходки, отпала необходимость в использовании достаточно дорогих замораживающих рассолов и установок, с помощью которых грунт замораживается. Но надо отметить, что спешка в нашем деле, равно как и экономия ради экономии, недопустима. Метрополитен относится к технически сложным и уникальным объектам и стоит в одном ряду с такими объектами, как, например, атомные электростанции. Безопасность на них обязательно должна быть обеспечена как в строительный период, так и в период эксплуатации.

Еще один момент, который, к сожалению, многие забывают, когда говорят о дороговизне подземных объектов, – это стоимость земли. Ведь за счет расположения тоннелей метрополитена под землей сохраняется наземная поверхность. И если посчитать стоимость земли, которая не задействуется при подземном строительстве, то мы увидим разительную экономию. Не говоря уже о том, что подземный объект гораздо дешевле обходится в эксплуатации за счет стабильной положительной температуры воздуха и отсутствия осадков. Плюс ко всему метрополитен является самым экологичным видом транспорта.

Резюмируя все вышесказанное, можно выделить два основных фактора, влияющих на стоимость сооружения подземных объектов: планомерность выполнения строительных операций (бесперывность строительного процесса) и развитие технологий и механизации. Это что касается именно строительной точки зрения. Ну и со стороны городских властей, конечно, должна вестись работа по привлечению других различных источников финансирования. Если все эти условия будут соблюдены, метро в Петербурге будет развиваться стабильными темпами.



**Метростроение**

# «НОВОКРЕСТОВСКАЯ» – «ПРИМОРСКАЯ»: НА СТАРТЕ И НА ФИНИШЕ

## «НОВОКРЕСТОВСКАЯ». СВОЙ ВАРИАНТ



О новом варианте строительства последнего яруса станционного комплекса «Новокрестовская» рассказывают начальник участка СМУ-15 Максим Федоров и его заместитель, Константин Провалин. Но сначала...

### ...ПО ВЫСОТНЫМ ОТМЕТКАМ

– На отметке 15.600 возведение монолитных конструкций в основном закончено и если погода нам не помешает, скоро начнем гидроизоляцию плиты верхнего перекрытия. На перекрытии нам остается забетонировать

два участка траволаторной части, так называемые верхние подъемы. Сейчас на этих участках ведутся интенсивные арматурные и монолитные работы и к середине сентября оба подъема должны быть забетонированы.

На отметке 9.90 в бетоне 50% перекрытия, продолжается выемка грунта. Сейчас в разработке порядка 7-10 осей, до конца августа в планах подойти к последней, 36-й оси и таким образом закончить разработку грунта на втором ярусе.

– Параллельно продолжается обустройство стен станционного котлована от отметки 9.90 к отметке 15.600. Этот этап работ подошел к «экватору»: 11 августа на отметке 9.90 рабочие забетонировали перекрытие по оси 18/23, (середина станции), а 18 августа на этом отрезке залили бетон за опалубку стен.

Еще ниже – на отметке 6.400 в основном пока ведутся «земляные работы»: грунт разработан с первой по пятую ось, уложена подбетонка. Но и здесь уже началось строительство перекрытия – ведутся арматурные работы. К концу августа на этом участке начнем бетонировать первые «захватки» плиты.

### ВОТ ТАКОЙ ВАРИАНТ...

– Забегая вперед, скажу о предстоящих перспективах. Под защитой третьего перекрытия продолжится разработка грунта и начнется монтаж расстрельной системы, а затем – устройство основания станции. Технология работ на этом этапе будет существенно отличаться от варианта, взятого за основу на станции «Дунайский проспект». «Жестким основанием» на «Дунайском» фактически послужила обделка тоннеля – она же являлась и естественным распором. А мы планируем «прокатить» щит через котлован по временной платформе. Щит пройдет станционный котлован с монтажом только лотковой части обделки, то есть нижней половины диаметра кольца. Такой вариант позволит избежать трудоемкой разборки тубингов и выиграть время. Вот такой интересный вариант.

– Докопаться до дна по всему котловану планируем лишь к концу года, и то, если получится. На отметке 6.400 разработка грунта становится сложнее. Все больше времени тратится на «спасение» техники, которая конкретно тонет в воде. Приходится сооружать специальные деревянные гати, миниэксковаторы передвигаются по тоннелю, как на платформах. Откачиваем воду и собираемся установить на машины специальные, «болотные» гусеницы. Ну и продолжаем выбирать грунт.

### А ПОКА ЧТО, ТОНЕМ В ВОДЕ

– Докопаться до дна по всему котловану планируем лишь к концу года, и то, если получится. На отметке 6.400 разработка грунта становится сложнее. Все больше времени тратится на «спасение» техники, которая конкретно тонет в воде. Приходится сооружать специальные деревянные гати, миниэксковаторы передвигаются по тоннелю, как на платформах. Откачиваем воду и собираемся установить на машины специальные, «болотные» гусеницы. Ну и продолжаем выбирать грунт.



– Еще начали достраивать демонстрационный котлован и готовимся к проходке 14-метровой горизонтальной штольни, которая соединит котлован со станцией. Зачем это делается? Во-первых, это позволит в определенный момент разгрузить пространство станции и примыкающего участка двухпутного тоннеля и тем самым ускорить работу. Во-вторых, штольня будет играть роль своеобразного упора при проходке щитом станционного котлована.

– И, наконец, на втором этапе проходки щита наша площадка будет реорганизована под спуск тубинговой обделки, установку бетонного узла, демонтированного крана и тепляка. Поэтому, уже сейчас строим подкрановые пути и готовим бетонную площадку для сборки тепляка.

## НА ПОДСТУПАХ К «ПРИМОРСКОЙ». ДЕМОНТАЖНАЯ КАМЕРА

На 467 шахте продолжается строительство демонстрационной камеры для приемки тоннелепроходческого комплекса S-782 «Надежда». Уже вовсю готовимся!

Из руднора мы топаем по откаточным путям к демонстрационной камере. Транспортный ходок №2 пробивался вручную, с установкой рам временного крепления. Его устройство – тяжелый труд и неблагодарное занятие. Какое-то время ходок послужит для откатки породы, а потом его завалят бетонным боем и залыют раствором. И таких «ходков» в метростроении ешь – не хочу. Имя им легион. Сколько сил и здоровья пошло на эти «временные выработки» – никто не считал и не сосчитает.

Через тесную фурнелю поднимаемся к своду. На маленькой, с боем отвоеванной площадке, пашет бригада проходчиков и звено плотников.

**Максим Шендрик**, исполняющий обязанности заместителя начальника участка №1 СМУ-10 Метрострой:

– Продолжаем разработку породы и бетонирование сводовой части демонстрационной камеры. Проходчики вскрыли камеру в центре забоя, и расходятся заходками в противоположные стороны. Вся камера разбита на заходки по четыре рамы.

На лесах два здоровенных парня в наушниках, чтоб нарочно не оглохнуть, берут породу под установку очередной рамы. Под ними еще трое, восточного вида: лопатами сбрасывают отвал вниз, каменный дождь льется в вагонетки. Грохот молотков заглушает любой разговор, но Максим, напрягая связки, продолжает рассказывать:

– Две заходки уже забетонированы, на третьей связан арматурный каркас, монтируется опалубка, готовимся к укладке бетона. А здесь, сами видите, разрабатывается порода. Заходки расположены в шахматном порядке, поэтому мы можем одновременно вести и разработку породы, и армирование и бетонирование. В общем цикле участвуют проходчики, арматурщики, бетонщики, плотники.

Видим. Строят нам метро. Серые от глиняной пыли, но неунывающие, крепкие душой и телом мужики. О чем их спрашивать? И зачем отвлекать? Зарабатывают, торопятся, не до нас. И вообще-то, правильно.

– По мере удаления от центра сводовой части, проходка начинает аккуратно опускать ядро – продолжает



Максим, – скоро можно будет установить погрузочную машину и тогда дело пойдет побыстрее. Конечно, машинной лучше, чем лопатой.



**Максим Каргу**, звеньевой плотников, работает в «подземке» восемь лет. Почему под землей, Максим?! Плотником можно и на поверхности неплохо зарабатывать...

– Я сам с Кузбасса! Отец работал на шахте, а я взял и сюда приехал. Закончил училище и работал станочником. Не мое. Вот решил по отцовским стопам. Гены, наверное.

Гены генами, а работать надо. Звено у Максима крепкое. Командовать тут – дело пустое. Все и так все знают. И умеют. И хотят. А поэтому пашут. То есть, извините, работают как единый живой гармоничный организм. Как духовой квартет. Тяжеленные фанерные щиты опалубки один за другим вручную поднимаются под свод и поджимаются домкратами к арматуре. Чтобы закрепить такую опалубку по своду всей заходки, уйдут сутки или двое. Работа тяжелая и ко многому обязывающая. Потому что, когда придет черед бетонировать свод, бетонщики будут невольно прислушиваться, как ведет себя опалубка – не трещит ли дерево под тяжестью залитого, но отслоившегося бетона. А как же? Многолетний опыт работы под землей... Когда над тобой сто кубов сырого бетона, хочешь – не хочешь, а будешь прислушиваться. Если где отождмет бетоном лист опалубки, значит плотники напортачили. Однако такого никогда не бывает. Получается, что за свою работу звено отвечает. А отвечать за свою работу в Метрострое могут и умеют.

Параллельно с разработкой демонстрационной камеры большая комплексная бригада СМУ-10 начинает проходку перегонных тоннелей в направлении станции Приморская. Но об этом в ближайших номерах.

### Поздравляем!

### ВАЛЕНТИНУ СЕРГЕЕВИЧУ ИНОЗЕМЦЕВУ – 70!



Заместитель начальника отдела финансов и ценных бумаг ОАО «Метрострой», Валентин Сергеевич Иноземцев родом из Воронежской области. А учиться любимому делу – экономике, будущий финансист отправился в Ленинград, где с успехом закончил экономический факультет Ленинградского горного института по специальности «Экономика и организация горной промышленности».

Уже тогда будущего высококлассного специалиста отличали живое стратегическое мышление, высокая работоспособность, прекрасная логическая память, умение концентрироваться на главной проблеме, организованность, и... прекрасный юмор.

С 1972 года Валентин Сергеевич Иноземцев в команде Метростроя. С той поры вся трудовая жизнь Валентина Сергеевича – Метрострой. Старший бухгалтер Управления Ленметростроя, инженер отдела организации труда и заработной платы, начальник финансового отдела управления Ленметростроя, заместитель главного бухгалтера ОАО «Метрострой», начальник отдела финансов и ценных бумаг ОАО «Метрострой» – за всеми новыми назначениями стоит большая, напряженная работа, требующая полной отдачи, постоянного контроля, сосредоточенности, мобилизации энергии и ума.

Уважаемый Валентин Сергеевич! Ваша плодотворная работа – реальный вклад в развитие надежной финансовой базы предприятия. Вы по праву заслужили авторитет ответственного и компетентного сотрудника. Эффективно решаете поставленные задачи, умеете четко определять приоритеты, видеть перспективы развития экономики крупнейшей строительной организации, лидера метростроения Петербурга. Ваши ответственность, высокий профессионализм и богатый опыт способствуют созданию жизнеспособной экономической стратегии предприятия.

А вот что о Валентине Сергеевиче говорит коллега, работник канцелярии Управления, Любовь Григорьевна Долгова:

– Это не единственный юбилей Валентина Сергеевича, в этом году у них с супругой Тamarой Александровной 40 лет совместной жизни! Весельчак и балагур, при этом настоящий, надежный друг и коллега, обладает пытливым умом и феноменальной памятью во всех сферах (политике, истории, культуре, спортивной жизни и разумеется в работе). Единственный мужчина в женском коллективе финансового блока. Хобби – любимая дача, где и отдыхает душой. С удовольствием занимается землей, помнит о своих корнях, не забывает, откуда он родом.

Дорогой Валентин Сергеевич! От всего сердца желаем Вам здоровья, семейного благополучия, успехов в решении сложных рабочих задач. Пусть всегда рядом с Вами будут близкие люди, друзья и наша профессиональная команда единомышленников – Метрострой! С юбилеем!

**Коллектив ОАО «Метрострой»**

# ФРУНЗЕНСКИЙ РАДИУС. ПО ТОННЕЛЮ ДО «ДУНАЙСКОГО ПРОСПЕКТА»

## «ЖЕСТКОЕ ОСНОВАНИЕ» – ЖЕСТКИЙ АККОРД

8 августа бетонщики СМУ-15 закончили заливку жесткого основания и укладку путевого бетона на очередном участке перегона «Южная»–«Дунайский проспект».



**Константин Марченко**, заместитель начальника участка №1 ЗАО «Управление-15 Метрострой»:

–Неделя получилась очень напряженной. Работать пришлось круглосуточно сразу на двух участках трассы: «добивали» последний отрезок жесткого основания за НВУ-627, и параллельно заливали путевой бетон у станции «Южная», на участке прилегающем к открытой галерее.

250 м (300 куб. м) путевого бетона у станции «Южная» залили одной заходкой. Смонтировали рельсошпальную решетку и шпалы. Теперь на этом участке остается установить штатные рельсы и все «подрихтовать». Одновременно забетонировали 140 м (1500 куб. м) жесткого основания за НВУ-627. В «аккорде» участвовало всего 15 человек, уложились в четыре суток, но Константин признается: «могли и быстрее».



Задержки в работе случались в основном из-за нечетких поставок бетона на станцию «Южная». Зато по тоннелю бетон доставляется с «Южной» автомиксерами, быстро и удобно.

Добавим, что предварительно, до укладки путевого бетона на участке была выполнена трудоемкая установка множества колонн для прокладки кабельных трасс.

Итак, на отрезке «Южная»–«Дунайский» залито 1120 м путевого бетона. Остается еще около двух километров по одной колее и столько же, соответственно, по другой. Рабочие СМУ-15 готовятся к следующей заходке: раскрепляют опалубку, переносят ее на следующий участок трассы. Фактически, путевой бетон положен на прямом километровом участке. Впереди – поворот. На повороте трассы укладка путевого бетона имеет свои нюансы и стандарты, поэтому этот участок пока обойдут. За поворотом, на следующем прямом участке (150 м) тоннельщики ТО-3 устанавливают рельсошпальную решетку, на это уйдет неделя. Следом за ними бетонщики СМУ-15 за двое суток залиют путевой бетон.

Выравнивание поверхности путевого бетона производится вручную – обычными штукатурными мастерками. Четыре человека, кто на коленях, кто на корточках, кто согнувшись в три погибели за метром метр «выглаживают» бетон, чистят водосточные канавки. Последний готовый отрезок – 250 м гладильщики СМУ-15 «проползли» с мастерком в руках за двое суток. Гладильщик – самая «ломовая» работа в цикле путеукладочных операций. Обычно в помощь «старикам» сюда бросают практикантов из училищ и институтов, тут как раз и научишься «родину любить».

К концу 2017 года подземная железная дорога на участке «Южная»–«Дунайский» должна быть готова.

## НА СТАНЦИИ «ДУНАЙСКИЙ ПРОСПЕКТ» ХОРОШАЯ ПОГОДА

А на станции, собственно, продолжается демонтаж обделки тоннеля. Из 114 колец демонтировано 86. Остается, соответственно, 28. Можно сказать, заканчиваем мы это дело. Замыкаем плиту 6.4. Разрабатываем грунт под отметку -2.6 (днище станционного котлована). И уже армируем первые сорок метров днища очень толстой арматурой. Параллельно на этом же участке последнего яруса готовим к бетонированию стены.

Так, «мелкими перебежками», проходчики, арматурщики, бетонщики попеременно сменяя друг друга продолжают «отламывать у матери-природы куски подземного пространства». Что бы у нас, грешных и сонных обитателей шушарских болот появилась в пешей доступности еще одна «кайфуха» – станция подземной железной дороги.

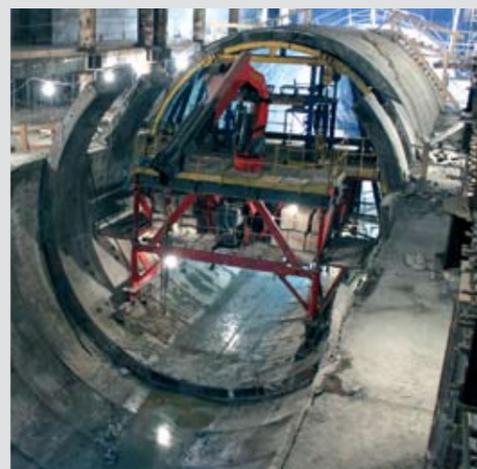
На площадке «Дунайского проспекта» горячие денечки. Круглосуточно работают 200 человек, «зашевелились» пешеходные переходы – началось строительство форшахты первого спуска.

Так неужели сказка станет былью? Кто бы мог подумать, не прошло и тридцати лет, просто волшебство, не иначе. Эх, спасибо вам, правители, «что плюнули, да дунули...»!

Остыньте, жалкие обыватели, жители деревни Купчино. Придется подождать. К началу следующего года будет залита плита днища, забетонированы стены и платформа, таким образом контур несущих конструкций замкнется. А тогда можно переходить к следующему этапу строительства – например, к возведению перегородок служебных помещений.

Так что же остается «на сегодняшний, текущий момент» метростроителям? Маленько еще все-таки остается. Добрать грунт с последнего

яруса – всего ничего, 20000 кубов, только начали... Залить метровый монолит днища – 5200 кубов бетона, забетонировать по периметру станции стены, построить платформы и лестничные спуски, установить и смонтировать эскалаторы – траволаторы, проложить тонну-другую кабеля... Все, рука бойца строчить устала, там уже по мелочи – отделка, флаги, ленты, речи, брызги шампанского...



## Поздравляем!



### У ГЕНЕРАЛЬНОГО ДИРЕКТОРА ЛИТЕЙНО-МЕХАНИЧЕСКОГО ЗАВОДА ОАО «МЕТРОСТРОЙ» – ЮБИЛЕЙ!

**В**ладимир Николаевич Филиппов – потомственный метростроитель, его знаменитый отец, Николай Михайлович Филиппов, выпускник Горного института, метростроевец «первого призыва» в тяжелейшие годы войны и блокады работал в строительстве №5 НКПС: строил Дорогу Жизни, причалы и пирсы на Ладоге, под

бомбежками восстанавливал разбитые пути высоководных мостов, а после войны продолжил работу в Метрострое.

Сам Владимир Николаевич получил первоклассное техническое образование – закончил машиностроительный факультет Ленинградского Военно-механического института, мечтал стать конструктором летательных аппаратов, но по семейным обстоятельствам был вынужден оставить «небесную» карьеру и открыть новую, «подземную» страницу своей биографии. 1974 год – начало «метростроевского» пути Владимира Николаевича. Автотранспортное предприятие Метростроя встретило нового главного механика сложными, но интересными задачами – техническими и организаторскими. Под руководством Владимира Николаевича, назначенного начальником автоколонны, транспортное предприятие Метростроя осваивало совершенно новую по тем временам технику – автобетоносмесители. На трассе «размыва», благодаря энергичным усилиям Владимира Филиппова уже работало 12 таких машин.

В 1981 году Владимир Филиппов, 35-летний инженер-конструктор, за плечами которого семь лет работы главным механиком транспортного предприятия, назначается директором Кузнецко-Механического завода Ленметростроя. А в 1985 году КМЗ был объединен с Литейно-механическим заводом Метростроя и производственной площадкой на Васильевском острове. В 1991 году все производство было сконцентрировано «под крылом» Литейно-механического завода. Все эти годы Владимир Николаевич Филиппов бесменно руководил объединенным предприятием – главным поставщиком уникальных металлоизделий для метростроения. На строительные площадки Метростроя завод поставлял и поставляет тубинговые крепления, детали и узлы верхнего строения пути, металлоформы для заводов ЖБК, металлоконструкции горных комплексов, элементы архитектурной отделки станций из алюминия, бронзы и стали – от витражей, до решеток, светильников, карнизов вестибюлей. Ограды садов, парков и набережных Петербурга украшают решетки, изготовленные на ЛМЗ. Фонари освещения на Московском проспекте, Биржевой и Сенной площадях, в пешеходной зоне 6-7 линии Васильевского острова и многое другое – дело рук высококлассных специалистов ЛМЗ. В наше время завод, руководимый Владимиром Николаевичем Филипповым участвовал в оформлении новых красивейших станций – «Звенигородской», «Адмиралтейской», «Международной».

Сегодня под руководством В.Н. Филиппова при неизменной поддержке генерального директора Метростроя, В.Н. Александрова происходит радикальное обновление производственной базы завода. Приобретается и внедряется новейшее импортное оборудование: сварочный робот Motoman; кромко-фрезерный станок SM-60 (Италия); установка гидроабразивной резки WS 3020 (Швейцария); система охлаждения ванн гальваники SCAE-62 (Италия); резбонакатный станок JDU-50 (Тайвань). ЗАО «ЛМЗ Метростроя» под руководством бесменного директора, остается незаменимым звеном всей производственно-технической структуры Метростроя.

Уважаемый Владимир Николаевич! Примите самые искренние поздравления со знаменательной датой, выражение нашей признательности и глубокого уважения за Ваш труд.

От всей души желаем дальнейших достижений и побед. Пусть всегда хватает сил и энергии на реализацию любых творческих планов.

Коллектив ОАО «Метрострой»

## Назначение

### НА НОВОЙ ДОЛЖНОСТИ

Руководителем Проекта обособленного подразделения (ОП) «Управление по строительству Многофункционального Музейного Центра» в поселке Рождественно назначен **Харенков Алексей Владимирович**.

Ранее Алексей Владимирович работал в должности заместителя начальника Управления ОП «Управление по эксплуатации Комплекса Защитных Сооружений Санкт-Петербурга от наводнений».

Руководителем Проекта ОП «Управление по завершению строительства футбольного стадиона в западной части Крестовского острова» назначен **Мозеров Павел Владимирович**.

Ранее Павел Владимирович работал в должности исполнительного директора Проекта ОП «Управление по реализации проекта ЛАЭС-2»

Генеральным директором ЗАО «АТП Метростроя» назначен **Печенков Вячеслав Олегович**. Образование высшее, ИНЖЕКОН 2002 г., специальность «стратегический менеджмент», экономист-менеджер.

Ранее Вячеслав Олегович работал в должности: 2012–2015 ООО «Лазер Технологии» – генеральный директор, 2015–2016 ООО «Петроторг» – генеральный директор.



**Метростроение**

# «КРАСНОСЕЛЬСКО-КАЛИНИНСКАЯ» ЛИНИЯ. БУРИТЬ ПОКА НЕЧЕМ



**Р**уководитель работ от Управления Механизации **Виктор Павлович Рожков:**

– 843 шахта – это вентствол. Любая подземная выработка, глубиной свыше 20 м должна обеспечиваться воздухом, а иначе там, извините, дышать будет нечем. Без вентстволов ни проходку, ни строительство станции вести никак нельзя: даже насосы принудительного нагнетания на трассе свыше двух километров уже не эффективны. Вентстволы можно использовать для спуска оборудования, стройматериалов. Короче говоря, вентстволы – это первое, что мы строим на будущем участке метро. На этом участке Красносельско-Калининской линии их будет четыре: возле станции «Казаковская» (ш. 842), наша – 843, 844 (ограждающую конструкцию уже построили) и 845, у метро «Кировский завод».

Перед нами стоит задача обустроить вентствол шахты 843 буросекционными сваями и построить таким образом ограждающую конструкцию. Высота сваи 29,5 м, диаметр 1200 мм. Они надежно удерживают наши текучие грунты.

20 июля мы начали бурение первой сваи, сейчас готовы 24, осталось 8. Мы должны закончить бурение в установленные сроки и передать площадку для сооружения оголовка, ростверка и последующей выборки грунта. Но есть большие проблемы.

**Для бурильщиков УМа Метрострой закупил новый режущий инструмент и обсадные трубы, но они – в Люберцах.**

На глубине порядка 12-25 м простирается плотный двухметровый валунный пояс. При бурении камни дробятся, выкручиваются шнеком и что бы работать быстро нужен исправный инструмент. Наш инструмент мы получили на «Адмиралтейской». Потом была «Спасская», «Южная», «Беговая», «Новокрестовская», 844 шахта. И вот мы «приплы-



ли» сюда. А здесь бурить просто нечем. Необратимый износ металла. Толщина стенки режущей части должна быть 40 мм, а у нас – 10. Ножевые секции рвутся, ломаются, деформируются. Чего мы хотим от такого инструмента? Ни одна труба не проходит глубже 20 м... Трещины в теле трубы, обрыв зубов. Режущие части ремонтируем по два раза в день, спасает только опыт людей. Вторая машина тронуться не может – просто нечем бурить. Осталось всего две режущие коронки.

Управление Метростроя утвердило нашу заявку на новый инструмент. На заводе в Люберцах уже идет отгрузка. Должны привести 36 метров обсадных труб и три комплекта режущих секций. Ждем – не дождемся. Нельзя доводить буровой инструмент до такого состояния. Это не дальновидно и не мудро.

**Сварщик Алексей ОВЧИНИКОВ.**

*Настоящий мастер своего дела. Маринский Театр, Набережная Европы, станция «Проспект Славы», площадка на Туристской улице и еще много метростроевских строек помнят его золотые руки... «Управление Механизации – отличный коллектив. Дружеское отношение, достойная оплата, требовательный подход к качеству. Работать – хочется, но режущие секции – дайте!»*

**Трудовые будни**

## ОТ СТАДИОНА К СТАДИОНУ



Начали газету «от стадиона», так и продолжим о стадионе, только уже о «Зенит-Арене», бывшем им. С.М. Кирова, нашего «мэра» 30-х, убиенного, между прочим, при странных обстоятельствах... В общем, стадион этот придется доделывать нам.

Мог бы рассказать что именно Метрострою досталось «на сладкое», но воздержусь. Вот официальная информация, почерпнутая из «доступных источников», как выразились бы сегодня наши информированные коллеги – журналисты.

Городские власти доверили Метрострою завершение самого крупного петербургского долгостроя. 19 августа наша организация – ОАО «Метрострой», подписала Госконтракт на завершение строительства «Зенит Арены» стоимостью почти 8 млрд руб.

До конца 2016 года Метрострой достроит стадион за 5,39 млрд рублей, а так же обустроит прилегающую к нему территорию – еще за 2,39 млрд рублей. Оба тендера проводил Комитет по строительству Петербурга. Таким образом, за четыре месяца предстоит осваивать в среднем по 2 млрд рублей в месяц. «Метрострой» становится уже третьим генподрядчиком стадиона, приказ о строительстве которого был подписан аж в октябре 2004 года губернатором Санкт-Петербурга Валентиной Матвиенко. Контракты с двумя предыдущими строительными компаниями были расторгнуты в основном из-за «неоднократных требований увеличить финансирование». С тех пор стоимость строительства главной футбольной поляны Северной Столицы подросла с 6,9 до 40 млрд рублей. Впрочем, подросли и ее основные параметры: площадь стадиона увеличилась со 170 до 280 тыс. кв. м, а вместимость – с 60 до 68 тысяч зрителей. Таковы требования FIFA, которая в 2018 году проведет в Санкт-Петербурге чемпионат мира по футболу.

23 августа в медицентре правительства Санкт-Петербурга состоялась первая пресс-конференция Комитета по строительству и ОАО «Метрострой». Конечно, главный вопрос, волнующий журналистов, успеют ли метростроители закончить работы за четыре месяца и сдадут ли «объект» в сроки, указанные в контракте.

– Объект сложный, но ничего страшного нет, – считает генеральный директор ОАО «Метрострой» Вадим Александров. – Бывало и пострашней, например, когда мы вышли на КЗС после 20-летнего застоя этой масштабной стройки. «Метрострой» на 50 с лишним процентов принадлежит городу, управляется городом, и мы не раздумывали при принятии решения об участии в тендере. Сделаем все, чтобы гордиться новым стадионом, спортивным объектом мирового уровня.

«Метрострой» уже заключил договоры с подрядчиками, которые будут привлечены к работе на стадионе: ЗАО СМУ-9 «Метрострой», ЗАО «Управление № 10 Метростроя», ЗАО «СМУ-11 Метрострой», ЗАО «Управление-15 Метрострой», ЗАО «Семнадцатое управление Метрострой», ЗАО «Управление-20 Метрострой», ЗАО «Тоннельный отряд-3». А также с тремя филиалами ОАО «Метрострой»: Управлением

механизации (УМ), Ремонтно-эксплуатационным управлением (РЭУ) и Управлением производственно-технологической комплектации (УПТК). Ежедневно количество рабочих на стадионе будет увеличиваться минимум на 60 человек. На момент подготовки публикации там работало 1400 человек. Мало!

Аванс «Метростроем» еще не получен, но УПТК уже осуществлена закупка оборудования с длительным сроком поставки на сумму более 600 млн рублей. Руководством «Метростроя» поставлена задача по мере возможности максимально сокращать сроки поставки.

Пожоже, придется в авральном режиме не только доделывать, но и переделывать работу предшественников. В первую очередь необходимо к концу сентября закрыть крышу и замкнуть тепловой контур. Этим уже занимаются специалисты УМа, имеющие большой опыт монтажа сложного оборудования. Не готовы инженерные конструкции раздвижной крыши и выкатанного поля, нет системы электроснабжения, теплоснабжения, кондиционирования, зато есть большие проблемы с монтажом лифтов и эскалаторов, отделкой помещений и многим другим. Как заявил глава Комитета по строительству Петербурга Сергей Морозов, предыдущий генподрядчик допустил «огромные нарушения» по качеству выполнения работ, в связи с чем от имени Смольного к нему будут предъявлены судебные иски.

Ну а пока Заказчик судится с бывшим генподрядчиком, Метрострой засучив рукава приступил к делу. Впереди четыре месяца плотной и насыщенной работы. «Метростроитель» будет внимательно следить за ходом строительства.

**Трудовой семестр**

## ЯРОСТНЫЙ СТУДОТЯД «СТРОИТЕЛЬ» ПОРАБОТАЛ НА СТРОЙКЕ МЕТРО И ЗАНЯЛ ПЕРВОЕ МЕСТО

30 июня на помощь питерским строителям прибыли студенты. Подтянулись со всех концов страны: из Барнаула, Екатеринбурга, Краснодара, Калмыкии, Архангельской, Воронежской, Вологодской областей и других. Вот так и «заварилась» первая межрегиональная студенческая стройка «Санкт-Петербург».



Студотрядовцев приветствовал вице-губернатор Игорь Албин: «Мы тут строим школы, больницы, сады, заводы и фабрики. Вам предстоит работать в лучших компаниях города. Спасибо за то, что откликнулись на призыв!». Вице-губернатор вспомнил, что оказывается и сам был комиссаром советско-германского отряда «Москва-2» на шелковом комбинате имени Розы Люксембург. Получил рабочую специальность каменщика и водителя электрокара.

На следующий день студенты разошлись по стройплощадкам. На строительство станций метро «Новокрестовская» и «Южная» Метрострою достались бойцы ССО «Строитель» из Пермского края и ССО «Ударник» (Воронежская область). Студенты выполняли арматурные и штукатурные работы, убирали строительный мусор и даже подключались к бетонным работам. Короче, вкалывали. Получали рабочую специальность. Изучали жизнь, так сказать, с натуры.

Через два месяца, 25 августа на строительной площадке стадиона «Зенит-Арена» поджарые командиры ССО рапортовали о достигнутых успехах. По итогам трудового семестра были объявлены лучшие отряды. То-есть самые трудоголики. Выясняется, что самым «работягой» оказался «Строитель» из Пермского края. Ну еще бы, у «Метростроя» особо не забалуешь. Зато, «сермяжную суть» рабочей специальности усвоишь до мозга костей и, кстати, за такое безобразно короткое время белых ночей... Так что, милости просим, приезжайте к нам еще!



## ОН БЫЛ ПРЕКРАСНЫМ ЧЕЛОВЕКОМ И МАСТЕРОМ ВЫСОЧАЙШЕГО КЛАССА

Не стало Анатолия Ивановича Черного, бессменного генерального директора ЗАО «СМУ-19 Метрострой».

Свою трудовую деятельность в системе Ленметростроя Анатолий Иванович Черный начал в 1966 году бетонщиком и прошел большой профессиональный путь до генерального директора крупной строительной организации – ЗАО «СМУ-19 Метрострой».

Это была школа истинного метростроителя: Анатолий Иванович владел многими рабочими профессиями. Работал и бетонщиком и плотником и электромонтером. Закончил ЛИИЖТ, много и упорно трудился, стал мастером, затем начальником участка, начальником ПТО, заместителем генерального директора, главным инженером. В 2011 году Анатолий Иванович Черный возглавил СМУ-19, организацию, которой посвятил без малого пятьдесят лет.

Сколько прекрасных зданий и станций построено и украшено за эти полвека! Анатолий Иванович принимал участие в строительстве и реконструкции Дома мод на Петроградской стороне, завода ЖБКД-2 в Коломягах, развязки Большеохтинского моста, Ушаковской набережной, вестибюлей метро «Гражданский проспект», «проспект Ветеранов», «Выборгской», «Лесной», «Площади Мужества», «Площади Александра Невского-II», «Озерков», «Пионерской», «Удельной», «Политехнической», «Приморской», «Удельной», «Черной речки», «Спортивной», «Крестовского острова», «Старой деревни», «Чкаловской», «Парнаса», «Звенигородской», «Адмиралтейской», «Международной».

Большой производственный опыт, твердый характер, энергичность и принципиальность позволили Анатолию Ивановичу мобилизовать вверенный ему коллектив на выполнение сложных и ответственных работ на конечных этапах строительства и реконструкции сооружений метрополитена. Отделочные работы, основная специализация СМУ-19, а они никогда не остаются незамеченными пассажирами, ведь петербургское метро – одно из самых красивых в мире. И это, несомненно, благодаря художественному оформлению.

На станции метро «Звенигородская» под руководством А.И. Черного выполнялись отделочные работы по облицовке путевых стен и полов. На этой станции при непосредственном участии Анатолия Ивановича была применена технология изготовления железобетонных панелей, облицованных камнем, а затем осуществлен их монтаж на путевые стены. Такая инновация дала 20% экономический эффект, повышенное качество облицовки, существенное увеличение объемов выполняемых работ, сокращение времени облицовки втрое. До этого материал панелей – мрамор «Indiana Grin» не применялся в отделке ни на одной станции метро.

Большая помощь была оказана Анатолием Ивановичем при монтаже мозаичного панно «Семеновский полк», изготовленного в мастерских монументальной живописи Российской академии наук.

Во многом благодаря большому опыту Анатолия Ивановича, железобетонные панели на переходе между станциями «Пушкинская» и «Звенигородская» удалось облицевать тем же мрамором, что и на «Пушкинской» – для сохранения архитектурного облика станции, построенной в 1955 году. Работы были проведены в кратчайшие сроки и получили самую высокую оценку комиссии.

Осуществляя руководство отделочными работами на станции метро «Адмиралтейская» в условиях действующего метрополитена, Анатолий Иванович передавал свой богатейший опыт организации отделочных работ молодым специалистам.

Анатолий Иванович всегда поддерживал спорт. Команда СМУ-19 регулярно выступала на Спартакиаде Метростроя, была обязательным участником всех турслетов.

Мастер высочайшего класса и мудрый руководитель, Анатолий Иванович обладал тактом и природной интеллигентностью, всегда находил общий язык с коллегами, не допускал конфликтных ситуаций. Благодаря его трудолюбию, сдержанности, отзывчивости, умению оперативно и грамотно решать сложные задачи, он заслужил огромный авторитет, уважение и доверие коллектива.

Государство оценило его вклад в строительство метрополитена и наградило званием «Ветеран труда Метростроя» в 1997 году, знаком «Почетный строитель России» в 1998 году, медалью «В память 300-летия Санкт-Петербурга» и медалью ордена «За заслуги перед Отечеством» II степени в 2011 году.

Трудовой коллектив ЗАО «СМУ-19 Метрострой» глубоко скорбит об утрате и приносит соболезнования родным и близким.

Коллектив ЗАО «СМУ-19 Метрострой»



## ЗА ЧТО БЫ ОН НИ БРАЛСЯ – ОТДАВАЛСЯ ВЕСЬ, ИЛИ НЕ ЗАНИМАЛСЯ ВОВСЕ...

Есть на свете такие люди, которые, за какое бы дело или занятие ни взялись, отдаются ему полностью, без остатка, болеют за него всей душой. Их немного, но когда вам в жизни встречается такой человек – это большая удача. Все это – о Дмитрии Плауме...

Еще будучи школьником, Дмитрий играл в собственной музыкальной группе. Освоил электрогитару, репетировал в гараже... Это увлечение было с ним всегда – рок и электрогитара, AC/DC, Deep Purple, Queen... Любовь к музыке перенял его сын Сергей, который, заразившись от отца этим драйвом, освоил сам не один музыкальный инструмент и создал свою музыкальную группу. Дмитрий в этом увлечении всегда поддерживал сына, а сын в благодарность находил для отца редкие видеозаписи рок-конcertов, под которые Дмитрий любил подбирать аккорды на слух. Отец и сын – и одно увлечение.

В детские годы, живя на севере, Дмитрий любил горные лыжи. Досадная травма, полученная им в 13 лет на подъемнике, лишь на время оторвала его от этого вида спорта. Как только появились возможности, уже в Петербурге, Дмитрий, не побоявшись старой травмы, вновь стал заниматься горными лыжами, ходил в горнолыжную школу в Юкках, участвовал в соревнованиях в Финляндии. Это увлечение Дмитрия Плаума передалось и его младшему брату Александру.

Дмитрий невероятно любил все, что связано с природой, но любил исключительно созерцать, ни о какой охоте и речи быть не могло – как можно истреблять то, что любишь? Анатолий Иванович Плаум, отец, говорит, что Дмитрий никогда не сидел без дела, но за что бы он ни брался – отдавался весь. Или не занимался вовсе.

...Дмитрий всегда любил учиться – учеба давалась ему легко, и Анатолию Ивановичу, когда тот ходил на родительские собрания, иногда даже было неловко выслушивать бесконечные похвалы в адрес своего сына. Когда пришла пора выбирать ВУЗ, Дмитрий Плаум поступил в Военмех на факультет управления автоматическими системами полета. С тем усердием и увлеченностью знаниями, которые были у Дмитрия, он мог позволить себе выбрать вуз не по возможности, а по желанию. Но вдруг, отучившись лишь семестр, – отчислился, чтобы пойти работать. Дмитрий и его жена ждали первенца. Будущий молодой отец – а ему было лишь 18 лет – осознавая всю ответственность, прекрасно понимал, что учеба – это важно, но обеспечивать семью он должен уже сейчас, а не потом, когда отучится на дневном факультете. Так Дмитрий стал работать в СМУ-17 Метростроя электромонтажником. Как вспоминает Анатолий Иванович, в то время бывший главным механиком СМУ-17, строили станцию «Крестовский остров». На работу Анатолий Иванович ездил на машине, и за два года

Дмитрий ни разу – хотя это было и быстрее, и удобнее – не поехал с ним. Вставал на час раньше и ехал на метро. Работал он в бригаде Николая Ивановича Горяинова, и буквально через год тот сделал Дмитрия своим заместителем. А уже позже появилась возможность вернуться к высшему образованию – Дмитрий окончил Экономическую академию им. Плеханова. Вскоре в качестве самостоятельной организации в системе Метростроя появился Метромаш и Дмитрий стал работать вместе с отцом, Анатолием Ивановичем Плаумом. А позже – с братом Александром и сыном Сергеем. Работать бок о бок с сыном для Анатолия Ивановича, по его собственному признанию, всегда было счастьем: счастьем видеть успехи, счастьем анализировать ошибки, счастьем – просто находиться рядом. А для сына Сергея Дмитрий всегда был больше партнером, чем наставником, на работе. Нет, конечно, и советы давал, и подсказывал, как надо, но никогда не мешал постигать премудрости и сложности работы самому.

Вообще, Дмитрию всегда была свойственная невероятная выдержка: будучи руководителем, он никогда не повышал голос, всегда и во всем разбирался с достоинством, переживал ситуацию от начала и до конца. Никогда не принимал поспешных выводов: ему нужно было пережить проблему, обдумать, вынести взвешенное решение. Так, именно он был соавтором конструкции деформационных швов, которые успешно применялись при строительстве автодорожного тоннеля в составе Комплекса защитных сооружений. Полная автоматизация в управлении электровазми – уникальная по своей значимости задумка и ее реализация – тоже воплощение идей Дмитрия Плаума. И это лишь немногие из эпизодов, коих было немало в процессе работы.

Достаточно закрытый по характеру, «не любитель душевной экзальтации без надобности», Дмитрий всегда умел выслушать и помочь. Переключать свои проблемы на кого бы то ни было Дмитрий не любил никогда, даже на свою семью, несмотря на то, что для семейства Плаумов взаимопомощь и сочувствие – не пустые слова, и любой пришел бы на помощь без вопросов. Никогда не жил напоказ, хотя имел для этого и возможности, и средства – всегда жил для семьи, для близких... И никогда не любил жечь мосты: даже если с кем-то его пути расходились из-за разных взглядов на вопрос, он и тогда, обратись этот человек к нему, не отвернулся бы...

25 июня Дмитрия Плаума не стало... Но он – навсегда останется любимым сыном и братом, любящим и понимающим отцом для сыновей Сергея и маленького Артема, талантливым руководителем и просто человеком, который любит жизнь во всех ее проявлениях...

Родные и близкие Дмитрия Плаума

# СПАСИБО ЗА ТРУД, МЕТРОСТРОИТЕЛЕЦ!

10 августа в рамках празднования 60-го Всероссийского профессионального праздника День строителя состоялась традиционная церемония награждения лучших строителей Петербурга. И конечно же, среди истинных мастеров своего дела всегда много метростроевцев, вложивших свои знания, опыт и душу в строительство метрополитена в Санкт-Петербурге. ПОЗДРАВЛЯЕМ!

МИНИСТЕРСТВО СТРОИТЕЛЬСТВА  
И ЖИЛИЩНО-КОММУНАЛЬНОГО ХОЗЯЙСТВА  
РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ  
**ПРИКАЗ**

от 20 июня 2016 г.

**О награждении ведомственными наградами  
Министерства строительства и жилищно-коммунального  
хозяйства Российской Федерации по городу Санкт-Петербургу:**

За внедрение новейшей техники и технологии, использование передовых форм, методов организации производства, промышленных конструкций и конкурентоспособных строительных материалов, дающих значительный экономический эффект, наградить знаком «Почетный строитель России»:

**КАЗНАЧЕЕВА Александра Ивановича** — районного инженера группы строительного контроля производственно-распорядительного отдела ОАО «Метрострой».

За достигнутые успехи в работе и высокие производственные показатели объявить **Благодарность** Министерства строительства и жилищно-коммунального хозяйства Российской Федерации:

**ЛОСЕВУ Виктору Юрьевичу** электромонтеру по ремонту и обслуживанию электрооборудования Управления механизации филиала открытого акционерного общества по строительству метрополитена в городе Санкт-Петербурге «Метрострой»;

**ШПЕТУ Роману Владимировичу** машинисту буровой установки Управления механизации — филиала открытого акционерного общества по строительству метрополитена в городе Санкт-Петербурге «Метрострой».

*Министр строительства и жилищно-коммунального хозяйства  
Российской Федерации  
М.А. Мень*



Слева направо: районный инженер группы строительного контроля производственно-распорядительного отдела ОАО «Метрострой» **А.И. Казначеев**; мастер участка эксплуатации и ремонта горнопроходческого оборудования Управления механизации — филиала ОАО «Метрострой» **Е.А. Смирнов**; проходчик 5-го разряда на подземных работах ЗАО «Управление №10 Метростроя» **А.П. Дмитриев**; электромонтер по ремонту и обслуживанию электрооборудования Управления механизации филиала ОАО «Метрострой» **В.Ю. Лосев**; проходчик на подземных работах в шахте ЗАО «Строительно-монтажное управление-11 Метрострой» **В.Н. Токанов**; машинист буровой установки Управления механизации — филиала ОАО «Метрострой» **Р.Н. Шпет**; генеральный директор ЗАО «по строительству метрополитена строительно-монтажного управления №9 «Метрострой» **А.В. Уханов**

ПРАВИТЕЛЬСТВО САНКТ-ПЕТЕРБУРГА

**ПОСТАНОВЛЕНИЕ**  
**О награждении наградой Правительства Санкт-Петербурга**  
**почетным знаком «Строителю Санкт-Петербурга»**

В соответствии с Положением о награде Правительства Санкт-Петербурга — почетном знаке «Строителю Санкт-Петербурга», утвержденным постановлением Правительства Санкт-Петербурга от 07.02.2014 №77 «О награде Правительства Санкт-Петербурга — почетном знаке «Строителю Санкт-Петербурга», Правительство Санкт-Петербурга **ПОСТАНОВЛЯЕТ:**

Наградить за плодотворную работу и личные заслуги в области строительства и развития строительной отрасли в Санкт-Петербурге:

**Почетным знаком «Строителю Санкт-Петербурга» II степени**  
**УХАНОВА Алексея Валентиновича**, генерального директора ЗАО по строительству метрополитена строительно-монтажного управления № 9 «Метрострой».

**Почетным знаком «Строителю Санкт-Петербурга» III степени:**  
**Дмитриева Александра Петровича**, проходчика 5-го разряда на подземных работах ЗАО «Управление № 10 Метростроя»; **Смирнова Евгения Алексеевича**, мастера участка эксплуатации и ремонта горнопроходческого оборудования Управления механизации — филиала ОАО «Метрострой»; **Токанова Владимира Николаевича**, проходчика на подземных работах в шахте ЗАО «Строительно-монтажное управление-11 Метрострой».

*2 6.0 7.2 016  
Губернатор Санкт-Петербурга  
Г.С. Полтавченко*

ПРАВИТЕЛЬСТВО САНКТ-ПЕТЕРБУРГА  
**КОМИТЕТ ПО РАЗВИТИЮ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ**  
**САНКТ-ПЕТЕРБУРГА**

За высокие достижения и успехи, достигнутые в сфере развития транспортной инфраструктуры Санкт-Петербурга, и в связи с профессиональным праздником — День строителя, объявить **Благодарность** Комитета по развитию транспортной инфраструктуры Санкт-Петербурга заместителю генерального директора открытого акционерного общества по строительству метрополитена в городе Санкт-Петербурге заместителю генерального директора ОАО «Метрострой» **ПЕТРОВУ Александру Альбертовичу.**

*Председатель Комитета по развитию транспортной инфраструктуры Санкт-Петербурга  
С.В. Харлашкин*

ПРАВИТЕЛЬСТВО САНКТ-ПЕТЕРБУРГА  
**КОМИТЕТ ПО РАЗВИТИЮ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ**  
**САНКТ-ПЕТЕРБУРГА**

За высокие достижения и успехи, достигнутые в сфере развития транспортной инфраструктуры Санкт-Петербурга, и в связи с профессиональным праздником — День строителя, объявить **Благодарность** Комитета по развитию транспортной инфраструктуры Санкт-Петербурга следующим работникам **Управления механизации — филиала ОАО «Метрострой»:**

**КОШТЫРЕВУ Р.Н.**, заместителю директора по экономике и финансам;  
**ШПЕТУ Р.В.**, машинисту буровой установки.

*Председатель Комитета по развитию транспортной инфраструктуры Санкт-Петербурга  
С.В. Харлашкин*

ПРАВИТЕЛЬСТВО САНКТ-ПЕТЕРБУРГА  
**КОМИТЕТ ПО РАЗВИТИЮ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ**  
**САНКТ-ПЕТЕРБУРГА**

За высокие достижения и успехи, достигнутые в сфере развития транспортной инфраструктуры Санкт-Петербурга, и в связи с профессиональным праздником — День строителя, объявить **Благодарность** Комитета по развитию транспортной инфраструктуры Санкт-Петербурга:

**БАЛУЕВУ В.А.**, бетонщику 4 разряда ЗАО «Управление-20 Метрострой»; **ВЯЗАНКИНУ П.Ю.**, заместителю главного инженера по производству ЗАО «МЕТРОПОДЗЕМСТРОЙ»; **ГУДАЙТИСУ С.Л.**, буровому мастеру ЗАО «Строительно-монтажное управление 13»; **ЕСЕЧКО А.В.**, бригадиру проходчиков 4 разряда ЗАО «Тоннельный отряд-3»; **ЕФИМОВУ А.И.**, водителю ЗАО «Управление-15 Метрострой»; **ЗАХСУ В.Э.**, заместителю генерального директора ЗАО «Управление-15 Метрострой»;

**ЕРЕМЕНКО Е.В.**, проходчику ЗАО «Строительно-монтажного управления-11 Метрострой»; **МЕРНЕНКО Ю.И.**, формовщику железобетонных изделий и конструкций ЗАО «Метробетон»; **НОВИКОВУ Е.Н.**, заместителю начальника участка ЗАО «Управление № 10 Метростроя»; **САФРОНОВУ П.А.**, маркшейдеру участка ЗАО «Семнадцатое управление «Метрострой»; **СОРОКИНУ В.В.**, начальнику строительно-монтажного участка ЗАО «МЕТРОМАШ»; **ТУРЧЕНКО А.А.**, проходчику 5 разряда ООО «Спецтрансстрой №8»; **ФИЛИНУ А.И.**, электрослесарю-монтажнику подземного горнопроходческого оборудования 4 разряда ЗАО «Строительно-монтажное управление № 9 «Метрострой»; **ЧЕРНОМУ А.С.**, начальнику участка ЗАО «СМУ-19 Метрострой»; **ЮДАШЕВУ И.И.**, заместителю генерального директора ЗАО «Строительно-монтажное управление № 9 «Метрострой».

*Председатель Комитета  
по развитию транспортной инфраструктуры Санкт-Петербурга  
С.В. Харлашкин*



**АЛЕКСАНДР ПЕТРОВИЧ ДМИТРИЕВ, комплексный бригадир проходчиков СМУ-10:**

— Знаете, что главное скажу вам? На этом участке до молодых ребят наконец дошло, что работаем мы не ради начальства, а ради людей. Власть приходит и уходит, а память о тех, кто построил метро — остается. И люди вспоминают нас хорошим, добрым словом. Я за такую организацию труда. Считаю, что моя награда — за правильный подход к комплектации проходческих бригад на порученном участке. Здоровый, спаянный коллектив на проходке самое главное. Когда ребята довольны друг-другом у них вопросов нет, малейшая «руда» — стараюсь такого человека из бригады убрать. А проверить очень просто. Стоит лопата, говорю: «дай-ка мне лопату!». Один пойдет прямо — к лопате, другой вдруг находит камень в сапоге или впадает в глубокую задумчивость. Таких «пассажиров» к стволу и наверх. Хитрость штука мерзкая и «новые времена» здесь ни причем. Как тебя родители воспитывали, вот что главное, в любые времена. А наша задача проще — научить правильно работать на щите и понимать, что, зачем и почему. Вникать в дело или «тупо» выполнять, что тебе говорят, вот еще в чем вопрос... «А зачем мне что-то понимать? Я что, дачу себе строю?». Такая «придурковатость» делает человека практически неуязвимым, но к строительству метро с таким подходом лучше не соваться, поэтому «умников» тоже — наверх.

Приходят новые бригадиры и новые инженеры — толковые ребята, хотя, конечно, совсем еще пацаны... Но всему научатся. Начинается щитовая проходка финишного участка к станции «Приморская». Первый тоннель пойдем ясиноватским щитом, второй — «классикой»: с укладчиком, на отбойных молотках. Ребята хотят строить, а это главное! Все в наших руках!

Есть конкретное предложение к начальству по организации работ на проходке тоннелей за демонтажной камерой: усилить наши, уже скомплектованные четыре проходческие бригады до 10 человек и передать им проходку правого и левого тоннелей в полном объеме. Тогда обойдемся без дележки вагонов и других ненужных конфликтов, а темпы проходки, наоборот, поднимем.

ПРАВИТЕЛЬСТВО САНКТ-ПЕТЕРБУРГА  
КОМИТЕТ ПО РАЗВИТИЮ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ  
САНКТ-ПЕТЕРБУРГА

За высокие достижения и успехи, достигнутые в сфере развития транспортной инфраструктуры Санкт-Петербурга, и в связи с профессиональным праздником День Строителя наградить Почетной грамотой Комитета по развитию транспортной инфраструктуры Санкт-Петербурга:

**БОГАТЫРЕВА К.В.**, электрослесаря-монтажника подземного горнопроходческого оборудования участка монтажа подземных горнопроходческих машин и механизмов Управления механизации – филиала ОАО «Метрострой»; **БОНДАРЕНКО В.А.** – начальника смены ЗАО «Строительно-монтажное управление №9 «Метрострой».

*Председатель Комитета по развитию транспортной инфраструктуры Санкт-Петербурга,  
С.В. Харлашкин*

ОТКРЫТОЕ АКЦИОНЕРНОЕ ОБЩЕСТВО  
ПО СТРОИТЕЛЬСТВУ МЕТРОПОЛИТЕНА  
В ГОРОДЕ САНКТ-ПЕТЕРБУРГЕ «МЕТРОСТРОЙ»  
14 августа 2016 года – День строителя. Это наш день!

Труд работников Метростроя востребован городом и обществом. Петербуржцы по праву гордятся своими строителями за введенные в эксплуатацию новые станции метрополитена, за многие и многие другие объекты промышленной инфраструктуры. Жители нашего города благодарны метростроителям за их нелегкий созидательный труд. В настоящее время Метростроем ведется строительство новых станций метрополитена на Невско-Василеостровской, Лахтинско-Правобережной и Красносельско-Калининской линиях, начато строительство Многофункционального Музейного Центра в поселке Рождествено.

Поздравляю метростроителей с праздником, желаю всем крепкого здоровья, благополучия и профессиональных достижений!

*Генеральный директор ОАО «Метрострой»,  
В.Н. Александров*

СОЮЗ СТРОИТЕЛЬНЫХ ОБЪЕДИНЕНИЙ И ОРГАНИЗАЦИЙ  
ПРИКАЗ

За добросовестный труд, значимый вклад в развитие строительного комплекса Санкт-Петербурга и в связи с профессиональным праздником День строителя  
ПРИКАЗЫВАЮ:

Наградить Почетной грамотой Союза строительных объединений и организаций:

КАРАБАЧА А.А., электрослесаря-монтажника подземного горнопроходческого оборудования ЗАО СМУ-9 «Метрострой»; СЕРГЕЯ М.М., электросварщика ручной сварки ЗАО СМУ-9 «Метрострой»; АВДЕЕВУ С.В., начальника отдела кадров ЗАО «Управление №10 Метростроя»; ФОРСИЛОВА Я.А., бригадира проходчиков ЗАО «Управление №10 Метростроя»; ПУШКИНА А.А., проходчика на подземных работах ЗАО «Строительно-монтажное управление-11 Метрострой»; СИДОРОВА А. Ю., машиниста бурового кранового самоходной машины ЗАО «Строительно-монтажное управление-11 Метрострой»; СЫЧЕВА Н.С., механика участка ЗАО «Строительно-монтажное управление №13 Метрострой»; БУДАРИНА А.В., водителя ЗАО «Управление-15 Метрострой»; ГОЛУБЕВА В.И., водителя-экспедитора ЗАО «Управление-15 Метрострой»; НЕЧАЕВА С.Г., начальника отдела материально-технического снабжения ЗАО «Управление-15 Метрострой»; МАЛКОВА А.С., заместителя начальника участка ЗАО «Семнадцатое управление «Метрострой»; КОНДРАТЬЕВА А.Н., проходчика ЗАО «Семнадцатое управление «Метрострой»; ЛАНСКИХ А.Н., столяра ЗАО «СМУ-19 Метрострой»; ЧУГУНОВА А.В., электромонтера по ремонту, эксплуатации и обслуживанию электрооборудования ЗАО «УПРАВЛЕНИЕ-20 МЕТРОСТРОЙ»; АНИСИМОВА В.Г., горнорабочего подземного ЗАО «Тоннельный отряд-3»; ВАСИЛЬЦА И.Ф., заместителя начальника участка ЗАО «Тоннельный отряд-3»; ДОВБИЙ Ю.А., горного мастера ЗАО «МЕТРОПОДЗЕМСТРОЙ»; ГАЛОЧКИНУ А.А., ведущего инженера ЗАО МЕТРОКОН»; КРЕМНИЦЫНА С.В., слесаря по сборке металлоконструкций производственной базы ЗАО «Метромаш»; ПОДЖАРОВА Ю.В., бригадира формовщиков железобетонных изделий и конструкций ЗАО «Метробетон»; КОПЦЕВА Р.В., начальника бетонно-сырьевого цеха ЗАО «Метробетон»; ВАСИЛЬЕВА В.И., машиниста буровой установки Управления механизации – филиала ОАО «Метрострой»; ДАЛГАТОВА Н.В., начальника аварийной группы Ремонтно-эксплуатационного управления, филиала ОАО «Метрострой»; ИГНАТКЕВИЧА В.В., старшего механика участка эксплуатации и ремонта горнопроходческого оборудования Управления механизации – филиала ОАО «Метрострой»; КУЛЕШ Е.С., главного специалиста по корпоративному управлению ОАО «Метрострой»; МУДРИЦКОГО С.С., сменного механика участка монтажа подземных горнопроходческих машин и механизмов Управления механизации – филиала ОАО «Метрострой»; ОВСЯНКО К.А., заместителя начальника экономического отдела ОАО «Метрострой»; СТАТКЕВИЧ Д.А., начальника отдела продаж металлопроката Управления производственно-технологической комплектации – филиала ОАО «Метрострой».

*Исполнительный директор Союза строительных объединений и организаций,  
О.А. Бритов*

ЗА ДОБРОСОВЕСТНЫЙ ТРУД, ПРОФЕССИОНАЛЬНОЕ МАСТЕРСТВО И В СВЯЗИ С ПРАЗДНИКОМ «ДЕНЬ СТРОИТЕЛЯ» ПРИКАЗЫВАЮ:

НАГРАДИТЬ ПОЧЕТНОЙ ГРАМОТОЙ ОАО «МЕТРОСТРОЙ»:

**По ЗАО СМУ-9 «Метрострой»:** Дворникова В.В., слесаря по сборке металлоконструкций; Клинова С.К., электросварщика ручной сварки; Соколова А.В., начальника участка; Черногорова Е. В., электрослесаря-монтажника ПГПО; Шешняева С.Ф., слесаря по ремонту бурового оборудования. **По ЗАО «Управление №10 Метростроя»:** Алексею Г.А., горнорабочего на маршейдерских работах; Бескорвайного С.А., электрослесаря-монтажника ПГПО; Выдрина С.В., сменного маршейдера; Кравцова Н.М., проходчика; Соловьева Е.Ю., проходчика. **По ЗАО «СМУ-11 Метрострой»:** Алексеева А.С. сменного механика; Борисова А.В., токаря; Колесникова А.С., инженера по подготовке производства, Овчинникова И.Н., проходчика; Улитина С.Н., проходчика. **По ЗАО «СМУ №13 Метрострой»:** Арсеньева А.В., проходчика; Гунько П.В., проходчика; Кочергу А.А., крепильщика; Петрову А.В., руководителя сметно-договорного отдела; Фриауфа Е.Р., проходчика; Шкурина П.В., проходчика. **По ЗАО «Управление-15 Метрострой»:** Белола С.М., проходчика; Гладыгина М.А., проходчика; Залогина А.В., электрогазосварщика; Костина В.А., горнорабочего; Семенова В.И., проходчика. **По ЗАО «Семнадцатое управление Метрострой»:** Голованова С.А., электрослесаря-монтажника ПГПО; Гончарова В.Н., электросварщика; Камалова И.Р., горного мастера; Махову Н.Л., рабочую производственных бань; Фидровского Н.В., бригадира проходчиков. **По ЗАО «СМУ-19 Метрострой»:** Жгуна О.П., главного инженера; Тихонова Ю.П., камнетеса. **По ЗАО «Управление-20 Метрострой»:** Вихарева А.Д., специалиста отдела кадров; Прокопчика В.В., электросварщика ручной сварки 5 разряда; Романова Ю.Н., руководителя режимно-секретного подразделения; Трубачева С.А., механика. **По ЗАО «Тоннельный отряд-3»:** Александрова В.Е., начальника ПТО; Киберева В.И., электрослесаря; Орехова С.А., горнорабочего; Терехова В.В., проходчика; Тимашева М.М., электрослесаря-монтажника ПГПО. **По ЗАО «Метроподземстрой»:** Жеманова А.В. главного механика; Костылева Е.Н., проходчика. **По ЗАО «АТП Метростроя»:** Шамшина С.В. водителя автомобиля; Озолина К.И., слесаря по ремонту автомобилей. **По Управлению механизации – филиалу ОАО «Метрострой»:** Александрова А.В., машиниста автобетононасоса; Алькевич Е.И., рабочую по уборке помещений; Дюдяева В.С., машиниста буровой установки; Коконова Д.А., машиниста буровой установки; Мошкова А.С., водителя автомобиля; Попова И.П., машиниста экскаватора; Скорика В.В., слесаря-ремонтника; Суховицкого М.С., слесаря-ремонтника; Шарлая В.А., бетонщика; Тишкину Т.Г., машиниста крана. **По РЭУ – филиалу ОАО «Метрострой»:** Долгову О.Н., старшего специалиста по кадрам; Мацукатова П.Я., начальника участка. **По УПТК – филиалу ОАО «Метрострой»:** Калинин С.Б., менеджера по закупкам, продажам и комплектации металлопроката; Морозову С.В., машиниста крана. **По Управлению ОАО «Метрострой»:** Ершову М.Е., ведущего инженера отдела по управлению имуществом; Жданова С.Ю., заместителя начальника ПРО, руководителя группы строительного контроля; Казнина Н.В., заместителя первого заместителя генерального директора ОАО «Метрострой», заместителя по производству; Молочникову Н.И., инженера-химика лаборатории промсанитарии и охраны окружающей среды ИЦИиК; Степанова С.А., начальника ОГД – главного диспетчера ОП «Управление по эксплуатации КЗС»; Стороженко Н.Д., ведущего инженера отдела по управлению имуществом. **По ЗАО «Метромаш»:** Егорова Н.А., слесаря механосборочных работ; Шевченко А.А., слесаря механосборочных работ. **По ЗАО «Метробетон»:** Губанова А.В., транспортировщика инертных материалов; Каминского Е.Э., бригадира формовщиков ж/б изделий и конструкций;

Самохина М.И., начальника производства сухих строительных смесей; Шкиля И.Л., начальника бетонно-сырьевого участка «Сосновый Бор»; Яковлева И.А., слесаря-ремонтника.

ОБЪЯВИТЬ БЛАГОДАРНОСТЬ ОАО «МЕТРОСТРОЙ»:

**По ЗАО СМУ-9 «Метрострой»:** Бекмурзаеву Р.Б., оператору станков с программным управлением; Боброву С.Н., электрослесарю-монтажнику ПГПО; Селиной О.В., заместителю главного бухгалтера. **По ЗАО «Управление №10 Метростроя»:** Глазову В.Н. крепильщику; Кашину А. Б., горному мастеру; Савченко Ю.Г., стропальщику. **По ЗАО «СМУ-11 Метрострой»:** Запелову А.А., проходчику; Каторгину О.О., проходчику; Лапардину С.С. электрослесарю на проходке. **По ЗАО «СМУ-13 Метрострой»:** Баеву Г.М., проходчику; Бухарину А.С., проходчику; Брутовой Т.И., машинисту подъемных машин; Карманову В.И., электрослесарю; Карпову С.М., изолировщику; Кузину Д.Е., проходчику; Семенову В.Н., изолировщику. **По ЗАО «Управление-15 Метрострой»:** Андреевой Н.А., бухгалтеру; Нечаеву С.Л., горному мастеру; Сизовой Т.С., секретарю руководителя; Сунко И.И., начальнику отдела кадров. **По ЗАО «СМУ-19 Метрострой»:** Габдрахманову И.Ф., инженеру ПТО. **По ЗАО «Управление-20 Метрострой»:** Атчало А.Н., бетонщику 5 разряда; Горячеву А.Н., распределителю работ. **По ЗАО «Тоннельный отряд-3»:** Жуковскому И.М., электрослесарю-монтажнику ПГПО; Сергеевичу М.А., горнорабочему; Мавликаеву В.Р. крепильщику. **По ЗАО «Метроподземстрой»:** Гиравенко С.Д., инженеру по подготовке производства и проектированию; Цветкову С.А., проходчику. **По ЗАО «Метрокон»:** Корзинину Н.М., начальнику электротехнического отдела; Усовой И.С., начальнику архитектурно-строительного отдела. **По ЗАО «АТП Метростроя»:** Мартыненко Е.И., водителю автомобиля; Хандожко Д.А., слесарю по ремонту автомобилей. **По Управлению механизации – филиалу ОАО «Метрострой»:** Веселову А.В., электрослесарю-монтажнику ПГПО; Еремину В.Б., электрослесарю-монтажнику ПГПО; Мурзаку И.Н., инженеру-механику; Сысоеву С.В., электрослесарю-монтажнику ПГПО; Таболову С.Х., машинисту автобетононасоса. **По РЭУ – филиалу ОАО «Метрострой»:** Галабурде В.Г., руководителю проекта ОП «Управление по эксплуатации КЗС»; Голубевой Н.И., уборщице; Помелову А.Т., рабочему по комплексному обслуживанию; Смирнову И.Ф., дворнику. **По УПТК, филиалу ОАО «Метрострой»:** Горбачёву С.А., электромонтеру по ремонту и обслуживанию электрооборудования грузоподъемных кранов и механизмов; Пелюхову С.А., столяру. **По Управлению ОАО «Метрострой»:** Буркову В.Б., районному инженеру группы строительного контроля производственно-распорядительного отдела; Гурьяновой В.А., секретарю генерального директора, Мокринской Ю.В. главному бухгалтеру; Рожкову Е.В., инженеру II категории сметного отдела, Старателевой О.А., ведущему экономисту по труду экономического отдела. **По ЗАО «Метромаш»:** Курмановой Л.И., маляру; Матусу И.В., фрезеровщику; Шорину М.Н., маляру. **По ЗАО «Метробетон»:** Петрову В.А. машинисту погрузчика; Шестаковскому М.В., электромонтеру; Щеглякову В.Л., водителю автомобиля.

В соответствии с Положением о награждении Почетной грамотой ОАО «Метрострой» от 31.12.2010 г. выплатить денежную премию в размере трех минимальных размеров оплаты труда (МРОТ), принятой в Российской Федерации на момент награждения, за счет средств организации по месту работы.

*Генеральный директор ОАО «Метрострой» В.Н. Александров;  
Председатель Территориальной профсоюзной организации В.В. Зорька*



День строителя

# НАМ ПЕСНЯ СТРОИТЬ И ЖИТЬ ПОМОГАЕТ...

Концертную программу юбилейного, 60-го Дня Строителя в «Ледовом» открыли главные официальные лица Санкт-Петербурга и лидеры строительного бизнеса. На сцену вышли губернатор Санкт-Петербурга Георгий Полтавченко, вице-губернатор Игорь Албин, председатель Законодательного собрания Санкт-Петербурга Вячеслав Макаров, президент Российского Союза строителей Владимир Яковлев, президент Ассоциации Строителей Санкт-Петербурга Александр Вахмистров и другие.

**Губернатор приветствовал петербургских строителей. Он в частности сказал:**

– Я хотел бы особо отметить, что нередко наши строители работают в самых сложных условиях. Такие строители являются помощниками городского правительства в решении очень непростых задач. Некоторые же, не петербургские «строители» пытались поколебать мое уважение и к строителям и к их делам. С этими людьми мы расстались. Но к петербургским строителям уважение осталось. А почему? Потому что петербургские строители сразу откликнулись на нашу просьбу помочь. Сделать так, что бы город имел прекрасный стадион на Крестовском острове. Уверен, что стадион будет достроен в срок и петербургские строители еще раз докажут, что они – самые лучшие!

Губернатор вручил генеральному директору ОАО «Метрострой» Вадиму Николаевичу



Александрову Кубок за I место в играх «За труд и долголетие–2016».

**В ответном слове В.Н. Александров сказал:**

– Приятно получать призы и кубки! Но не менее приятно отметить, что последние соревнования в рамках городской программы спортивных мероприятий в честь профессионального праздника строителей состоялись на новом стадионе Метростроя! А вчера Метрострой был признан и победителем тендера на достройку главного стадиона Санкт-Петербурга – Зенит-Арены. Мы приложим все силы, что бы в следующем году все присутствующие в этом зале могли его посетить.

Кульминацией праздника стал концерт. Перед строителями выступали Елена Ваенга, Олег Газманов, Василий Герелло, Денис Майданов, Татьяна Буланова, ансамбль «Верасы», Игорь Корнелюк, ансамбль «БИС-КВИТ», балет «ТОДЕС». Одни словом – все звезды в гости к нам!



Спорт

## СПОРТ ПОКОЛЕНИЙ – 2016: МЕТРОСТРОЙ В ТРОЙКЕ ЛИДЕРОВ!

Команда Метростроя завоевала право участвовать в финале Международных игр Спорт Поколений – 2016, став бронзовым призером регионального этапа по Северо-западному региону.

В Санкт-Петербурге на стадионе «Локомотив» прошел отборочный тур международных игр Спорт Поколений, организованных Дорожным Комитетом профсоюза на Октябрьской железной дороге. С каждым годом игры РЖД набирают все большую популярность, количество участников ежегодного сетевого проекта зашкаливает за 200 000. Большая спортивная семья, созданная отраслевым профсоюзом разрастается. Сегодня это не просто всероссийский проект одной компании – это международные игры работников стальных магистралей и транспортных строителей. И так, «разогрелись» на сдаче норм ГТО, продолжили в личных и командных дисциплинах. Силовое многоборье, игровое многоборье, командное многоборье, флорбол, стритбол. Схватка за призовые места шла очень по-серьезному, оказалось, что каждый этап командного многоборья это реальная проверка на прочность. «Неолимпийские виды спорта» получились очень даже олимпийскими, в смысле – суровыми. Гремучая смесь кроссфита с «веселыми стартами». Поэтому грамотная подготовка, правильный командный настрой и вера в победу – только так можно на что-то рассчитывать. А биться есть за что: финал межрегиональных соревнований пройдет в олимпийской столице – Сочи. За пять лет нашего участия в играх, родилась настоящая КОМАНДА! Сборная Метростроя, регулярно попадающая в тройку призеров, и в этом году показала всем, что такое крепкие спортивные корни и настоящий спортивный дух. Так что, даешь Сочи, вперед Метрострой!



Конкурс

## ДЕТИ МЕТРОСТРОИТЕЛЕЙ РИСУЮТ ЛУЧШЕ ВСЕХ!

В конкурсе участвовали дети в возрасте от 6 до 12 лет. Рисовали. Трудились. Нарисовали более 100 рисунков. Жюри выбрало трех победителей и определило лучшие работы в номинациях «Портрет строителя», «На стройке», «Город будущего», «Быть строителем – здорово!» и др.

Первое место за действительно сильный акварельный рисунок «Город будущего», выполненный с хорошим знанием разнообразной техники акварельной живописи, завоевала девятилетняя Катя Черенкова. Помогал ей дедушка, Николай Иванович Власов, гендиректор ЗАО «Управление-15 Метрострой» или не помогал, этого мы не знаем, но если не помогал, то Катя – большой молодец, потому что про-



В Большом аукционном зале Фонда имущества торжественно наградили маленьких победителей конкурса детского рисунка «Мои родители – строители». И тут, понимаешь, мы опять-таки первые.

зрачная акварель, это сложная техника и не терпит никаких исправлений.

Третье место за гуашь «Быть строителем здорово!» заслуженно получила Настя Игнатъева, 11 лет (мама Насти, Наталья Павловна Соболева работает в ТО-3). Рисунок выполнен грамотно.

Считается, что гуашь пригодна лишь для оформительских работ и детского творчества, мол ее в качестве серьезного материала для живописи использовать нельзя. Но это не так. К технике гуаши обращались великие художники XX века – Пабло Пикассо, Анри Матисс, Марк Шагал и др. Так что Насте есть на кого ровняться.

Маленькие художники-победители конкурса получили в подарок планшеты, всем без исключения участникам организаторы подарили игрушки, книги и сувениры.

## ЮБИЛЕИ ВЕТЕРАНОВ МЕТРОСТРОЯ

### СЕНТЯБРЬ

1	Хохлов Александр Николаевич (УМ) – 55 лет	19	Мошкарёв Алексей Алексеевич (СМУ-17) – 75 лет
	Тимошин Сергей Алексеевич (УМ) – 60 лет	20	Кальменс Маргарита Яковлевна (Поликлиника) – 85 лет
	Персинен Лидия Николаевна (СМУ-15) – 60 лет	21	Ерофеева Валентина Павловна (СМУ-11) – 70 лет
5	Сухарев Сергей Михайлович (СМУ-9) – 85 лет	22	Цедилина Вера Михайловна (СМУ-9) – 85 лет
	Свищева Мария Степановна (СМУ-13) – 55 лет		Жигонова Татьяна Владимировна (Управление) – 70 лет
	Трусов Борис Григорьевич (УМ) – 65 лет	23	Березина Нина Васильевна (УМ) – 55 лет
7	Хазов Николай Владимирович (СМУ-9) – 65 лет	25	Ким Валентина Павловна (Поликлиника) – 65 лет
	Нечаев Сергей Георгиевич (СМУ-15) – 60 лет	26	Шиловская Галина Александровна (СМУ-13) – 60 лет
9	Новик Зинаида Залмановна (СМУ-19) – 85 лет	28	Иванов Анатолий Михайлович (СМУ-17) – 70 лет
10	Косачев Валентин Николаевич (СМУ-17) – 70 лет	28	Стариков Аркадий Иванович (УМ) – 65 лет
13	Птушкина Зинаида Сергеевна (СМУ-15) – 70 лет	30	Буданова Вера Алексеевна (ЖБКиД) – 95 лет
14	Лапшин Юрий Леонидович (СМУ-11) – 80 лет		Блоков Григорий Савельевич (ТО-3) – 75 лет
16	Иванов Геннадий Федорович (ЖБКиД) – 70 лет		
18	Чистякова Тамара Андреевна (СМУ-11) – 75 лет		

УЧРЕДИТЕЛЬ:

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



Редактор: Андрей Бергнер  
Фото: Виктор Чумаков  
Верстка и дизайн: Елена Тальянова

Номер подписан в печать 02.09.2016 г. 11.00 ч.  
Газета отпечатана в типографии «Кириллица», Санкт-Петербург, Синопская наб., д. 64, литера А.

АДРЕС РЕДАКЦИИ:  
190013, Санкт-Петербург, Загородный пр., д. 52а  
Телефон: (812) 635-77-28  
metrostroitel@mail.ru  
www.metrostroy-spb.ru  
Отзывы направлять по адресу редакции.  
Тираж 1 700 экземпляров.