

БЕЗ ШУМА И ТРЕСКА

26 мая, накануне 315-летия Петербурга «Новокрестовскую» и «Беговую» открыли для пассажиров. Станции выполнены блестяще. Выглядят современно, модно, изысканно. На следующий день, в ходе торжеств по случаю дня рождения Санкт-Петербурга, к ним устремились десятки тысяч горожан. Судя по отзывам (стр. 2-3), народу станции очень понравились.

Вот и открылась для пассажиров долгожданная «Беговая». Оранжевый, яркий, позитивный и солнечный цвет. Хромированные колонны, объемные рисунки на стенах, треугольные скамейки – словом, праздничная станция. И нужная. Она перераспределит пассажиропотоки со «Старой деревни», «Комendantского проспекта» и «Пионерской», переведет на себя часть пассажиров от «Черной речки», из Сестрорецка и Кронштадта. Настоящая работяга. Ура СМУ №13! Ура СМУ-15! Ура Метрострою! Ура всем, кто ничего не обещал, не выступал на митингах и собраниях, не жаловался по инстанциям, не трещал в соцсетях, а просто изо всех сил работал.



Начальник второго участка СМУ №13 Игорь Евгеньевич Котов:

«А что сказать? Мы никогда не отделяли себя от города. По первому зову приходили на помощь Ленинграду – и на строительство первой линии, и во время войны на главные рубежи обороны. Петербургу нужны новые станции? Будут! Срочно? Сделаем! Напряжемся, мобилизуем все внутренние резервы, но поставленную городом задачу – выполним.»



СЕГОДНЯ В НОМЕРЕ:

**СОЦОПРОС
«МЕТРОСТРОИТЕЛЯ»**

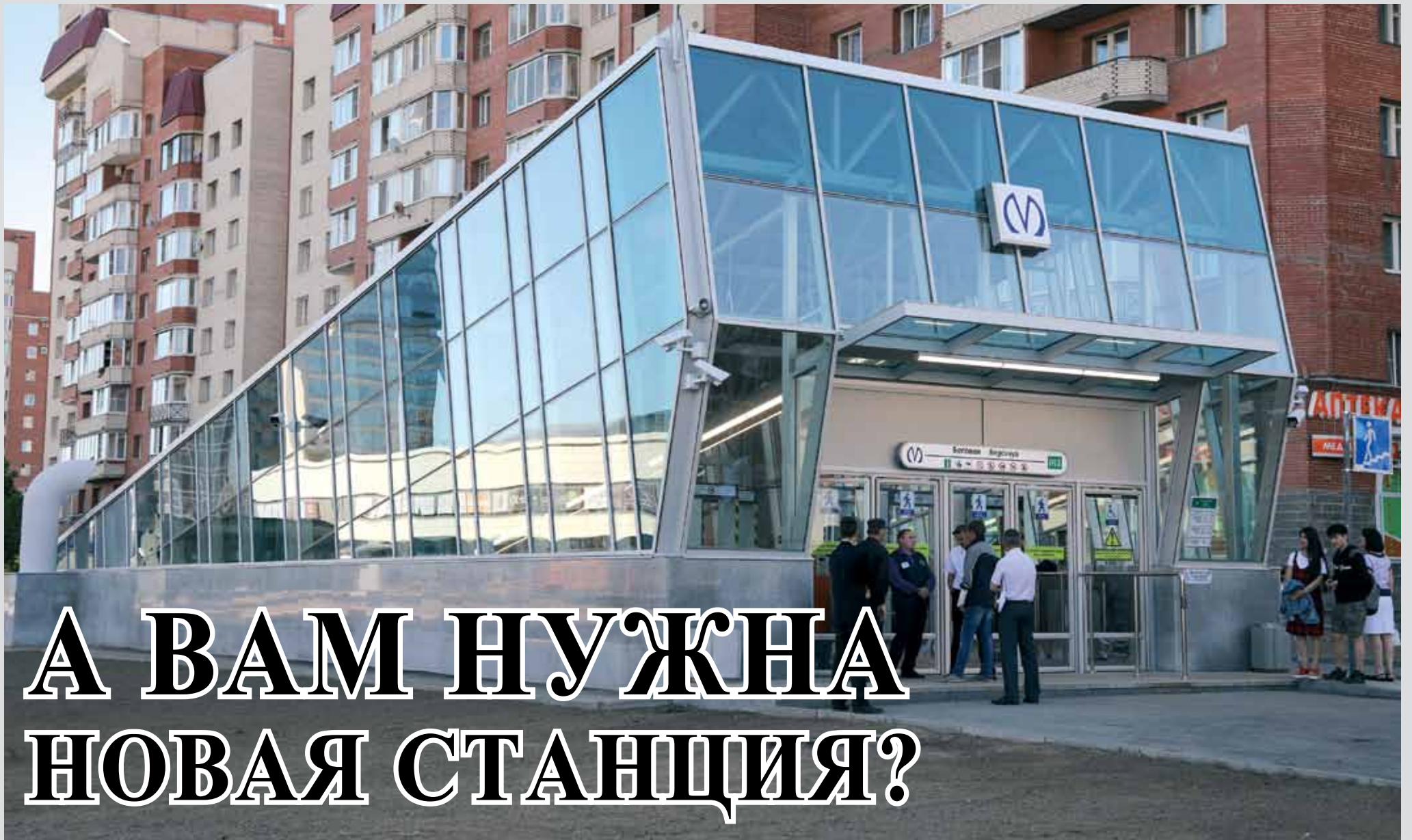
СТР. 2-3

СТР. 4-6

КАК МЫ СТРОИЛИ

**КОШМАР
ЗАМДИРЕКТОРА**

СТР. 9



А ВАМ НУЖНА НОВАЯ СТАНЦИЯ?

Сразу после открытия «Беговой» корреспонденты «Метростроителя» обратились к народу с вопросами: нужна ли им новая станция? Понравилась ли? Знаете, сколько физических и душевных сил отдали метростроители, чтобы она появилась? Разумеется, обычные люди проще относятся к пуску – у каждого своя жизнь, свои радости и свои заботы. Им неведомы метростроевские «тяготы и лишения». Но ясно одно: станция нужна, петербуржцы ее ждали и очень рады, что наконец-то она у них есть.

Ирина (учитель химии):

– Я знала, что «Беговая» строилась в рекордно короткие сроки и что работы были сопряжены с огромными трудностями, была информация, что следующая за ней «Новокрестовская» строится на намывной территории. На том, что поезда метро будут идти прямо под дном Финского залива, внимание не заостряла, не задумывалась, наверное,

об этом, хотя и следила за новостями, знала, что строителям пришлось нелегко.

Несомненно, станция метро в нашем растущем районе очень нужна, и я с трепетом ждала ее открытия. Постоянные пробки на Савушкина утомляют, до метро «Старая деревня» даже в выходные дни добираться на автобусах и маршрутках

очень непросто. Как и все жители Приморского района, надеялась, что ожидания не обманут, проект не отменят и не остановят на полпути.

Станция мне очень понравилась: просторная, яркая, необычная. Прозрачные раздвижные двери смотрятся очень эффектно, совсем не мрачно и не угнетающе, как, к примеру, на «Петроградской». Так что спасибо Метрострою и пожелание строить как можно больше новых станций, они нам просто необходимы!



Анастасия (бухгалтер):

– Очень рада появлению новой станции в 10 минутах от дома. Теперь добраться до центра я смогу всего за полчаса. У меня маленький ребенок и ответственная работа, поэтому каждая минута на счету. Я знаю, что

станции «Беговая» и «Новокрестовская» строились к Чемпионату мира по футболу, поэтому им уделялось особое внимание: и деньги нашлись, и сроки жестко контролировались.

О том, что станция строилась ускоренными темпами, не знала, по крайней мере, мне так не показалось. О том, что между «Беговой» и «Новокрестовской» линия идет под дном Финского залива знала, но никаких опасений не испытывала, потому что строителям нашего метро полностью доверяю.

На «Беговую» я спустилась в числе первых пассажиров. Очень понравилось! Много света, комфортный вестибюль, новые эскалаторы, красивое оформление, нарядный вид.

Настроение отличное! Хочется поблагодарить наших метростроевцев, пожелать им всем здоровья, благополучия и дальнейшей успешной работы.



**Михаил (водитель),
Наталья (парикмахер)
и сын Никита:**

– Вышли с ребенком на прогулку, а тут сюрприз – открылась «Беговая». Ура, дождалась! Станция красивая, и тематика у нее правильная – нашим военным летчикам посвящается.



Социальный опрос

В Приморском районе метро катастрофически не хватает, пробки на каждом шагу, выехать семьей хоть в центр, хоть на природу – целое событие. С открытием «Беговой» жизнь станет проще, ярче и интереснее. Кстати, в жару в метро гораздо комфортнее, чем в машине: быстрее, и ребенок меньше капризничает.

О том, что станции строятся по ускоренной схеме, мы знали, ведь их торопились сдать к началу футбольного чемпионата. А мы с женой заядлые болельщики, не пропускаем ни одного крупного матча, и сына скоро будем с собой брать, чтобы приучался.

То, что линия идет под заливом – для нас не новость. А как иначе? Ведь стадион и «Новокрестовская» находятся на другом берегу. Мы уже и вестибюль «Новокрестовской» рассмотрели. Теперь 5 минут – и мы на стадионе, пусть все футбольные фанаты нам завидуют.

Метростроители молодцы, строят новые станции, несмотря на все трудности. Людям очень сложно без метро в таком большом городе, как наш.

Сергей (фотограф):



– Шикарная современная станция, очень достойная работа архитекторов и строителей! Мне приходится часто бывать на разных строительных объектах, но новые станции метро всегда снимаю с огромным интересом. Невольно проникаешься верой в торжество прогресса. Я снимал «Беговую», когда она строилась, так что подробности о сжатых сроках, новых технологических

схемах и особенностях двухпутного тоннеля, который проходит под дном Финского залива, мне известны. О сложностях работы в таких условиях много говорили и писали, но наши метростроители, как всегда, оказались на высоте. Так что поздравляю Метрострой с успешной сдачей объекта, а жителей Приморского района – с новой станцией метро!

Максим (литейщик) с женой Ольгой:

– Мы с женой живем в другом районе, а здесь у меня старики-родители. По городу передвигаюсь, в основном, на автомобиле. И все равно я очень рад открытию новой станции. Мо-

жет, чаще буду оставлять машину и спускаться в метро, чтобы внуков к бабушке с дедом привезти. Да и транспорта станет меньше, надеюсь, воздух чище будет, на улицах спокойнее – для пожилых людей это важно.

О том, что были поставлены жесткие сроки, знаем: стройка здесь шла и днем и ночью, сами и видели, и слышали. В общем, строителям несладко пришлось. Про тоннель под Финским заливом тоже знаем, в новостях об этом много говорили, что он такой у нас единственный – двухпутный и подводный, что было много сложностей с проходкой, но их удалось преодолеть.

Понравилась ли станция? Еще как! В Питере вообще нет некрасивых станций, только это редко кто замечает, все спешат по своим делам. Лопасты пропеллера на колоннах понравились, двери раздвижные прозрачные очень понрави-

лись, самолеты на стенах – просто здорово. Смотрится современно, в духе времени. Теперь будем ждать открытия новых станций на Фрунзенской линии – они нам нужнее, потому что мы с женой живем на проспекте Славы!

Зинаида Сергеевна (пенсионерка, экономист завода «Электросила»):



– Честно сказать, не ожидала, что «Беговую» построят так быстро. Когда едешь в метро, размышляешь, конечно, о других вещах, мало ли забот у человека... Все-таки раньше станций больше открывали, хотя и строили медленнее. Как так получается? Не понимаю...

О том, что тоннель проходит под дном Финского залива, и о сложностях строительства я слышала по телевизору: вроде были какие-то проблемы и все время откладывали дату открытия. Но, это, наверное, обычное дело для Петербурга – строить под водой. Санкт-Петербург – это наша Северная Венеция... Сегодня вместе с первыми пассажирами спустилась на станцию. Впечатляет! Я не была за границей, не знаю, как у них, но, по-моему, наше метро – самое лучшее! Новые станции другие, в них нет советской романтики, зато они более светлые и удобные, новые вагоны прохладные... не душно. Очень приятно. Хотелось бы, чтобы таких станций в нашем городе было больше, а метростроители не простаивали без работы.

Нина Викторовна (пенсионерка, технолог объединения «Светлана»):

– Не знала, что станцию «Беговая» построили в 2 раза быстрее, чем обычно. Сейчас есть такие машины и инструменты, что, наверное, можно строить метро достаточно быстро. То, что линия проходит под дном Финского залива, конечно, знала. Об этом много писали в газетах, говорили по телевизору. Это, в общем-то, логично, как же еще на ту сторону строить? Только через залив. В Крыму – мост, а у нас – тоннель.

Когда увидела народ у входа, честно говоря, не поверила, неужели сегодня открывают? Что за станция! Красавица: просторная, светлая, яркая. А двери прозрачные какие красивые, просто что-то космическое или фантастическое. Хорошо, если теперь на всех станциях такие будут, прозрачные двери намного современнее. Это и безопасно, и видно, как поезд подходит. Намного приятнее, чем на старых станциях, на «Маяковской», к примеру. Так что строителям хочу сказать спасибо, благодаря их работе город наш хорошеет, развивается, комфортнее становится. Молодцы, так держать!



Дмитрий (школьник):

– Все круто, мне понравилось. И на футбол удобно ездить, и в центр с друзьями. У нас здесь много мест, где можно посидеть, кино посмотреть, до парка недалеко. А теперь еще и метро открылось. Меньше времени на дорогу – больше на учебу

(смеется). Ну и на другие полезные дела. Сама станция мне понравилась, везде пластик, металл, эскалаторы блестящие, освещение хорошее, выход удобный. Знал, что эту станцию построят быстро, потому что следующая – «Новокрестовская» – ведет к стадиону, где скоро начнется Чемпионат мира по футболу. Слышал, что тоннель уникальный, потому что идет под водой, и что на платформе можно видеть встречный состав. Здорово, что теперь у нас есть такая станция!

Николай Федорович (пенсионер):



– Все осмотрел, все понравилось, спасибо нашим строителям. Видел, как открывались первые станции Ленинградского метро, а вот теперь еще одна станция, новая, непохожая на те, что были раньше. Знал ли я про сжатые сроки строительства? Как не знать, живу недалеко, стройка гудела без перерыва, спать не давала. Ну да ладно, строители, конечно, молодцы, оправдали

ожидания, справились, город не подвели. Единственное, о чем можно пожалеть – так это о безликом названии. Гораздо правильнее было бы назвать ее «улица Савушкина» в честь известного советского летчика, героя Советского Союза Александра Петровича Савушкина. Тем более, на станции все посвящено летной тематике, даже есть изображение самолета, а в названии это никак не отражено. Но это особый вопрос, а к строителям претензий нет. Конечно, я уже в силу возраста нечасто бываю в метро, а вот людям молодым, которые каждый день едут на работу, без метро никак. Сейчас время такое, что о людях думают мало, хотелось бы, чтобы больше было зелени, скамеек, где можно присесть, чтобы машины не мчались с космической скоростью. Хотелось бы, чтобы жители других районов тоже не оставались забытыми, чтобы и для них открывались новые станции.

Вероника (студентка):

– Ждала, что станция откроется в июне, так что была приятно удивлена. Оригинальный дизайн, цвета лаконичные, но не мрачные, отделка необычная – такой, по-моему, у нас в метро больше нет. Двери раздвижные понравились, я была в Копенгагене, так вот, там похожие прозрачные двери установлены между платформой и поездами.

Станным показалось название «Беговая», ведь станция с таким же названием давно существует в Москве. Уж лучше была «Улица Савушкина».

И, конечно, хочется скорее проехать до «Новокрестовской», посмотреть, как там все устроено.

О том, что строительство велось в сложных условиях под дном Финского залива, о сжатых сроках и проблемах финансирования знала в общих чертах из открытых источников. Судя по этой информации, строительство метро дорого и сложно. И все-таки, хочется, чтобы новые станции открывались чаще, чтобы времени на дорогу уходило меньше. Например, моя сестра живет на Юго-Западе. Поездка к ней раньше была для меня большим испытанием. Теперь с открытием «Беговой» все будет проще. А мой парень очень ждет открытия станций на Красноселько-Калининской линии. Туда вообще невозможно добраться, встречаемся где-нибудь в центре. Надеюсь, что город не обманет наших надежд.





КАК МЫ СТРОИЛИ НОВЫЕ

«НАС ЗАВАЛИЛО!»

ВИКТОР МАСКАЛИК, начальник участка №3, Управление-15:



— Мы вели проходку под 66-м НВУ, соединяли станционные тоннели с демонтажкой. Единственная проблема была в том, что от днища НВУ нас отделяли всего полметра грунта. А грунты на «Новокрестовской» слабые, воды много, поэтому неудивительно, что все начало падать. Купол, который находился между металлическими рамами демонтажки и НВУ, рухнул. Тут же хлынула вода...

Был обед, приезжаю домой – мне звонок и крик из трубки: «Нас завалило!» Я лечу обратно на шахту. А там ребята поразбегались, не знают, что делать, у всех паника. Я видел, как забои падают, как грунт сплюсчивает 370-е трубы, поэтому мне ситуация не показалась критичной.

Начали вытаскивать все, что навалилось в тоннель, огораживать его, бутить, а в это время вода с НВУ фонтаном хлещет, щебенка летит со всех сторон. Спустя три часа удалось все разгрести, забетонироваться. Проходчики смотрят на меня раскрытыми от ужаса и удивления глазами и говорят: «Мы рубили, а тут как хлынет вода разом со всех сторон!»

Дальше шли с опаской, боялись, что снова начнется обрушение. Но в итоге все исправили, и щит вышел на поверхность без проблем.

тели приютили ее, пригрели, чтобы она с голоду не умерла. Васькой назвали. За год она отъелась, привыкла к метростроевцам, но когда на «Проспекте Славы» начали разбирать стройгородок, рабочие задались вопросом, что делать с кошкой. Забрать к себе домой никто не смог, а оставлять ее здесь одну – пропадет. Метростроители придумали следующее. Они сообщили на «Новокрестовскую», что в ночь вместе со стройматериалами на автопоезде к ним приедет ценный груз.

– Ребят, в кабине ценный груз едет, аккуратней с ним, пожалуйста, – сообщили по рации с «Проспекта Славы».

Приезжает поезд, распахиваются двери, и метростроители видят: в вагоне, забившись в угол, сидит серая испуганная кошка. Ее сразу же накормили, напоили и отнесли наверх, к рабочим. А позже оказалась, что кошка-то беременная.

– Так что теперь у нас на участке не одна кошка, а целых три, – с улыбкой добавляет Максим.

«ГЛАВНОЕ, НЕ ПОТЕТЬ»

АЛЕКСЕЙ АШУК, электрослесарь-монтажник, СМУ-9:



— Хороший совет мне дал ответственный за безопасность на участке. Он сказал мне следующее: «Главное правило – не потей. Под землей холодно, продует, и сляжешь на несколько дней, а работа не должна простаивать. Поэтому несешь что-нибудь – постой, отдохни, лучше лишний раз отдохнуть минутку, чем потом подвести бригаду». На первый взгляд, смешно звучит, а присмотреться, и выходит, что полезное правило. Мужики, которые работают в Метрострое десятки лет, всегда давали дельные советы. Помню, когда мы устанавливали траволаторы, что-то у нас пошло не так. Мы с парнями стоим, не знаем, что делать. Тут подходит мужик, который в Метрострое работает уже лет 30, забыл, к сожалению, его имя, и говорит: «Чего встали? Траволатор встал? Да что тут думать! Держи лом». И сует мне в руки лом, а сам подсказывает: «Уверенней дави! Да ничего ему не будет, нажимай!» Самое интересное, что в итоге все встало на свои места и заработало, как надо.

ГОНКИ С БЕТОНОМ

МАКСИМ ДЕМЬЯНОВ, крепильщик Управление-15:



— Летом прошлого года были поставлены сроки: как можно быстрее закончить монолитные конструкции. Выполнив гидроизоляцию на платформе, звено арматурщиков приступило к армированию плиты, после чего нам было необходимо установить опалубки и раскрепления. Бетон привезли на следующий день. Мы вышли в ночь после дневных арматурщиков. Сначала спокойно, без лишней спешки раскрепляли треноги, забуривали в платформу арматуру. И тут смотрим, а в самом начале уже бетоновоз собран. Мы кричим в конец тоннеля: «Да у нас же еще ничего не готово! Тут арматуры валом!» А нам в ответ только плечами пожимают. Мол, пашите. Стена заходки была длинная, метров 30. Мы с бригадой в середине, а бетоновоз в начале. И вот раскрепляем арматуру, а на нас неумолимо движется бетоновоз. Не успеешь принять – отставание по графику. Помню, нас с бетонщиками разделяет несколько метров, а работы осталось совсем немного. Мы все взмокли, одичали от спешки. В итоге бетон добирается до нас, мы раскрепляем последнюю арматуру и сразу же начинаем бетонирование. Вот такие гонки были у нас на участке.

БУЛЫЖНИК, ЗАСТРЯВШИЙ В ШНЕКЕ

ВЯЧЕСЛАВ ФРОЛОВ, электрослесарь-монтажник, оператор растворного узла:

— Оператор растворного узла контролирует, чтобы бетонный раствор был всегда нужной консистенции, потому что если проходка замедляется, он начинает быстро застывать. В таких случаях надо вызывать химиков, которые смогут «оживить» его с помощью каких-то присадок, и тогда мы получим час, чтобы успеть восстановить движение щита. Но успевали не всегда. Во время проходки под заливом в выработке постоянно попадались булыжники. Дело в том, что в шнеке есть задвижка, которая в случае чего перекрывает подачу выработки. Но если булыжник там встает, то шторка не может закрыться, и все безостановочно начинает вываливаться.

Кто-то сидел за пультом, следил за показаниями датчиков, я стоял рядом, и внезапно нас огушило. Это было похоже на удар грома, все начало реветь, дребезжать. И сверху на голову повалила глина вперемешку с водой и мелкими камнями. Булыжник застрял в шнеке, открыв дорогу грязи, «муляке», воде. Выработка космическими объемами вывалилась на конвейер, полилась вниз. Сбежались все, в руках лопаты, мешки, начали убирать то, что вырвалось наружу. Это был небольшой потоп, но мы быстро управились, главное, что бетонный раствор не потеряли, и щит продолжил ход.



ЦЕННЫЙ ГРУЗ

МАКСИМ ЛУПА, горный мастер Управление-15:



Между 20-ти футовыми железными контейнерами, перепрыгивая через лужи, пробегает серая кошка. Максим Лупа, проследив за ней взглядом, отворачивается от окна.

— Эта кошка живет у нас уже год, а попала она к нам совершенно интересным образом, – и Максим начинает рассказывать.

На станции «Проспект Славы» в последний год строительства появилась кошка. Худенькая, грязная. Метрострой-





СТАНЦИИ И НОВЫЙ ТОННЕЛЬ

КТО ТАКОЙ «КОТОПЕС»

АЛЕКСЕЙ РОМАНОВ, машинист самоходной подземной машины, УМ:



— Я водил на «Новокрестовской» мультитранспортное средство с кабинами с двух сторон, по-нашему — «котопес». Он используется для перевозки тубингов. Помню, еще осенью нам дали указание ускорить проходку и вслед за щитом безостановочно заливать основание под рельс. Для этого соорудили эстакаду метров 50 длиной, чтобы удобней было доставлять материалы на машинах. Когда я в первый раз ехал на 160-тонном «котопсе», груженном тубингами, каждый весом по 20 тонн, по этой эстакаде, боялся смотреть вниз. Ты везешь груз, а под тобой двухметровая пропасть. Я ехал и молился, чтобы брюхом не провалиться в колею эстакады. Кстати, помню, когда в тоннеле один раз взорвалось колесо «котопса». Этот звук сложно описать, это как если бы из пушки выстрелили прямо у тебя перед ухом. По тоннелю прокатилось эхо, на щите все содрогнулись, думали, что стену пробило. «Что случилось?!» — орали все вокруг. Чтобы поменять колесо на груженном «котопсе», обычный домкрат ведь не подставишь. Бывало, «котопсы» и ломались, приходилось чинить самим, потому что времени не было, чтобы вытаскивать их на поверхность и отправлять изготовителю. «Котопсы» многие с нами пережили. Главное, что сейчас они стоят целехонькие, готовые к следующей проходке.

КАК УСЛЫШАТЬ «КОТОПСА»

ЕКАТЕРИНА КОРЕХОВА, маркшейдер участка №3, ЗАО «Тоннельный отряд-3»:

— Я до сих пор немного в шоке от тех объемов работ, которые были сделаны в перегонном тоннеле между «Приморской» и котлованом на Туристской. Мы сразу понимали, что будет тяжело, потому что такие грандиозные объемы за шесть месяцев легко не даются. Когда мы начинали с Туристской укладывать пути, в тоннеле еще велась проходка. «Котопес» постоянно разъезжал около нас. Он часто вносил свои коррективы в раскрепление пути. Мы вынуждены были согласовывать расстояние, которое нужно было оставлять «котопсу» для проезда. Получалось, что половину тоннеля занимаем мы, а на другой половине катается он. Когда я в первый раз увидела «котопса», груженного тубингами... Нет, сначала я его услышала, потому он так шумит! Кажется, что он сейчас задавит тебя потоком воздуха. И вот только после оглушительного рева двигателей, который поглощает все вокруг, появляется «котопес», груженный 20-тонными тубингами. Я боялась: не дай бог, у него перевернется этот тубинг. Понимаю, что это технически невозможно, но тогда мне казалось, что из-за любого толчка все может обрушиться на нас.

В постоянной спешке работать было очень сложно. Не представляю, каково было мужчинам. Они пахали целыми днями без выходных. Мужчины, которые работали в тоннеле, наверное, трехжильные или четырехжильные. Вспоминаю «Новокрестовскую», я до сих пор удивляюсь, как мы смогли за столь короткие сроки завершить работу.



ТИТАНИЧЕСКИЙ ТРУД МЕТРОСТРОИТЕЛЕЙ

ЕВГЕНИЙ БОРИСОВ, начальник участка №3, ЗАО «Тоннельный отряд-3»:

— Мы занимались укладкой путей по всему перегонному тоннелю, начиная от станции «Приморская» и заканчивая тупиками на Туристской. В начале ноября 2017 года, когда очередная комиссия проходила по тоннелю от демонтажной камеры, путей как таковых еще не было, только жесткое основание. А в конце апреля там, где шесть месяцев



назад ходили люди, пошли электрички. За шесть месяцев было сделано четыре километра трассы, а это и устройство верхнего строения пути, и укладка рельсошпальной решетки, бетонирование. Безумный объем работ для таких сжатых сроков. Когда я в первый раз увидел, сколько нужно сделать, то подумал, что это будет очень трудно, люди просто не осилят. Работа ведь тяжелая, все 50-килограммовые полушпалки, которые уложены в путь, приходилось носить на руках. Половина 25-метровых ходовых рельс, которая опускалась через стартовый котлован на Туристской, тоже переносилась по тоннелю на руках. Метростроители, на мой взгляд, проделали титанический труд. Когда мы увидели, что работа пошла этап за этапом, постепенно, к примеру, когда мы взяли нужный темп, то поняли, что успеем.

НЕ ГРУНТ, А ВОДА С ПЕСКОМ

АЛЕКСЕЙ СМИРНОВ, бригадир гидроизоляционщиков, СМУ №13:

Алексей на «Беговой» с самого ее зарождения. За долгое время работы в Метрострое он видел разное, но 2016 год запомнился ему сильнее всего.

Станция «Беговая». Алексей с бригадой изоляционщиков разрабатывают породу, устанавливают стену в грунте... И происходит «растрясение» пльвуна, на котором стоит «Беговая». Он превращается в жидкую массу, в буквальном смысле утекающую сквозь пальцы. Вода с песком начала затопливать станцию. — Это как на корабле, когда случается пробоина, и вода рвется внутрь. Представляете, насколько сложно устранить течь в корабле? Вот и мы слабо представляли, пока не столкнулись лицом к лицу с проблемой бесконечных протечек, — с серьезным видом произносит Алексей Смирнов.

Побеждали течи, что называется, «всем миром». Алексей с бригадой изоляционщиков по всем ярусам станции ставили специальные заглушки, щиты на анкера, затягивали их и потом нагнетали, перемешивая воду с цементным раствором. Иногда им приходилось возвращаться и делать все по новой, потому что вода пробиралась по холодным швам в бетоне внутри станции.

— Тяжело было, но главное, что все осталось далеко позади, и сейчас все с «Беговой» хорошо, — завершил рассказ Алексей.



КАК ВЫЛЕЧИТЬ СТЕНУ

АЛЕКСАНДР МАЛЫШЕВ, гидроизоляционщик, СМУ №13:



— Локальная точка воды находится на отметке 9 900, а мы сейчас стоим на отметке 1 600 и видим, что стена мокрая. То есть вода прошла несколько ярусов с верха и доползла сюда... Почему есть водопроявления? Представьте, что за стенами станции, в грунте, есть вода, которая просто стекает вниз и ищет щели. «Волосные трещины», холодные швы — это те места, за которыми следит каждый изоляционщик, потому что именно через них в первую очередь пойдет вода. Тогда мы их расширяем, устраняем давление и начинаем нагнетать туда цемент. Или «лечим» стену с помощью гидропломб, между которыми закачивается гель. А после остается только ждать: вернется вода или нет. В нашем деле нужно иметь чутье, интуицию, воображение. Нужно уметь представлять, как пойдет вода, где она может появиться. На «Беговой» было очень сложно. Никогда не забуду случай, когда...

(продолжение на стр. 6)



Производственные истории



«ВОДА УДАРИЛА, КАК ИЗ ШЛАНГА...»

ВАДИМ БОНДАРЕВ, бригадир изолировщиков ЗАО «СМУ №13 Метрострой»:



...В декабре 2017 года моя бригада попала в сложную ситуацию. 16 смен мы работали на нулевой отметке, там, где сейчас уже стоит платформа. Выгоняли воду за стенами котлована вниз. Но давление было таким мощным, что швы в основании просто не выдерживали. Пришлось сверлить отверстия, чтобы сбросить давление. И вот мы делаем первую дырку, как вдруг вода буквально начинает бить из нее фонтаном. Побежали за ведрами, подставили их под струю, которая вырывалась из-под основания почти на высоту одного метра. Мы стояли и ждали, двигали бадью за бадьей, пока напор не снизился, и вода не прекратилась литься, как из шланга. В какой-то момент мы даже засомневались: может, делаем что-то не так, потому что через несколько метров произошло то же самое: нескончаемый поток рвется внутрь станции. Когда вода на протяжении 10 минут хлещет из одного отверстия, как из крана, любой профессионал начнет волноваться. Мы боялись, что таких мест будет неисчислимо множество, но их оказалось только 20.

В сравнении с этим все водопроявления, которые мы устранили в последний месяц перед пуском, показались невинными детскими шалостями.

40 ТОНН ШПАКЛЕВКИ И 25 ФУР

ВИТАЛИЙ БЕЛОВ, начальник шахтной поверхности ЗАО «СМУ №13 Метрострой»:



—Моя задача – быстро принять и доставить строительные материалы и инструменты на участки. Строительство на «Беговой» шло быстро, объект все-таки «горячий», поэтому всем было важно, чтобы работа под землей не останавливалась ни на секунду. Когда станцию готовили к пуску, наступил самый сложный этап. В предпусковой период всегда увеличивается объем поставок отделочных материалов: цемента, камня, штукатурки. Каждый строитель должен вовремя получить необходимый инструмент: болгарку, перфоратор, шурупверт, циркулярку. Людей на станции было много, поэтому задача, конечно, сложная. Например, в начале апреля нам привезли 40 тонн шпаклевки и сказали: «Это только начало, ждите поставок в десять раз больше». На «Беговую» отправили тьму отделочников, поэтому те 40 тонн шпаклевки израсходовались буквально за день. В конце апреля нам начали завозить облицовочный камень с керамической плиткой. Помню, что в день я принимал по 25 фур, загруженных материалами, оборудованием и инструментом. Конечно, было сложно, но я знаю, что труды метростроителей не пропали даром, потому что теперь жители Санкт-Петербург получили в пользование новую станцию метрополитена.

Дмитрий Кофан,
главный инженер ЗАО СМУ-9 «Метрострой»:
«НАША КОМАНДА СРАБОТАЛА
НА 5 БАЛЛОВ!»



менение имеет ряд сложностей, главная из которых – невозможность оперативного ремонта, поскольку вся электроника обслуживается только сервисным центром производителя из пассажирской зоны. А это в условиях метрополитена – потеря драгоценного времени и толчея из пассажиров.

На новых станциях «Беговая» и «Новокрестовская» установлены 12 траволаторов: 4 – на первой и 8 – на второй. Траволаторы – не горизонтальные, а под наклоном в 30 градусов. Помимо них, на станцию ведут короткие эскалаторы производства Эс-Сервис, подобные эскалаторам в торговых центрах. Как они зарекомендуют себя – покажет время. Также предусмотрены лифты для маломобильных групп населения.

– СМУ-9 с 1949 года занимается монтажом эскалаторов, – подытожил главный инженер предприятия. – За это время накоплен колоссальный опыт, который позволил сконструировать собственные модели эскалаторов и траволаторов, отвечающие всем требованиям метрополитена. Во многом то, что траволаторы на новых станциях – наша собственная разработка, где понятен «каждый винт», нам удалось завершить монтаж в столь сжатые сроки. И это – непосредственная заслуга всех специалистов монтажного участка №1 под руководством Андрея Волкотруба и конструкторского бюро во главе с Марком Лозоватским. Эта команда сработала на 5 баллов!



Главный наш «позитив» на сегодняшний день – это успешный монтаж траволаторов, разработанных в СМУ-9, на новых станциях «Беговая» и «Новокрестовская», – рассказал главный инженер ЗАО СМУ-9 «Метрострой» Дмитрий Сергеевич Кофан. – Работали мы в непростых условиях: монтаж высокоточных систем пришлось вести параллельно с отделочными штукатурными работами.

Запараллелить эти плохо совместимые процессы пришлось из-за сжатых сроков строительства. Напомним, что станции «Беговая» и «Новокрестовская» построили за 29 месяцев вместо заложенных проектом 4 лет.

Установка траволаторов в петербургском метрополитене – само по себе не новшество: достаточно вспомнить второй выход со станции метро «Спортивная» на Васильевский остров. Однако на новых станциях Невско-Василеостровской линии – специальная разработка конструкторов СМУ-9, рассчитанная на применение именно в метрополитене – то есть, в условиях повышенных требований. Это и устойчивость траволаторов к грязи и соли, которой посыпает улицы зимой, и способность вынести максимальные нагрузки пассажиропотоком, и – одно из самых важных – возможность оперативной реанимации при поломке. Все эти пункты учтены при создании собственных траволаторов.

– Траволаторы на «Спортивной» специально не проектировались под метрополитен, – говорит Дмитрий Кофан. – И практика показала, что их при-

Поздравляем!



ПОЗДРАВЛЯЕМ
С ЮБИЛЕЕМ
СЕРГЕЯ ВИТАЛЬЕВИЧА
ИВАНЮШИНА!

Сергей Витальевичем Иванюшиным, руководителем службы ВГК (вспомогательных горноспасательных команд Метростроя), заместителем главного инженера ОАО «Метрострой» всю свою жизнь посвятил горноспасательной службе. Сейчас уже сложно подсчитать, сколько раз он участвовал в ликвидации аварийных ситуаций на опасных объектах горной промышленности и подземного строительства.

В профессиональном активе Сергея Витальевича 35 лет работы в венизированных горноспасательных частях, более 20 из которых связаны с метростроением!

В 2014 году Сергей Витальевич принял активное участие в организации Службы вспомогательных горноспасательных команд Метростроя (ВГК), а затем возглавил ее.

– Главная задача члена ВГК – спасение людей, оказание первой помощи, ликвидация аварии в начальный момент. Чтобы стать настоящим горноспасателем, нужно практически изменить свое сознание, сконцентрировать все свои физические и умственные возможности на спасении человека, – объясняет Сергей Витальевич курсантам Службы.

Такой отличной горноспасательной команды ВГК, которую создал в Метрострое Сергей Витальевич нет нигде в Петербурге, это подтверждает и начальник Управления ФГКУ «УВГСЧ в строительстве»: «У вас самая сильная команда!» – считает А.П. Срулевич.

Быть руководителем горноспасательной службы на объектах метростроения – это значит отлично знать организацию производства, современную горноспасательную технику, уметь оперативно решать организационные задачи в условиях повышенной опасности.

Неудивительно, что Сергея Витальевича отличают техническая наблюдательность, аналитический склад ума, твердость характера, целеустремленность, ответственность, способность грамотно организовать работу.

Уважаемый Сергей Витальевич! Поздравляем Вас с замечательным юбилеем! Желаем прекрасного настроения, крепкого здоровья, большого человеческого счастья и семейного благополучия!

Будь здоров, спасатель главный,
Служба пусть идет без бед,
Мы желаем в день твой славный:
«Ты живи, Сергей, сто лет!»

Мимо пусть идут ненастья,
Будут лад и мир в семье,
Пусть всегда и всюду счастье
Улыбается тебе!

Пусть удачи нить пунктиром
Вьется в жизни, как река,
Будь достойным командиром
Наших славных ВГК!

МЕТРОСТРОЙ ПОДВЕЛ ИТОГИ И ОПРЕДЕЛИЛ СТРАТЕГИЮ

18 мая состоялось отчетно-перевыборное собрание акционеров ОАО «Метрострой». Подведены итоги производственной деятельности в 2017 году, дана оценка финансового положения предприятия, утверждены годовая бухгалтерская отчетность и распределение прибыли по итогам 2017 года. Определены стратегические цели и задачи на год 2018. Избран и утвержден новый совет директоров ОАО «Метрострой». В кратком изложении «Метрострой» представляет основные положения докладов.



ИЗ ДОКЛАДА ГЕНЕРАЛЬНОГО ДИРЕКТОРА ОАО «МЕТРОСТРОЙ» Н.В. АЛЕКСАНДРОВА

В 2017 году велось одновременное строительство четырех линий метрополитена: Фрунзенско-Приморской, Невско-Василеостровской, Лахтинско-Правобережной, Красносельско-Калининской. Это требовало от коллектива мобилизации всех сил, корректировки

управления и производства.

Стратегической задачей Метростроя на 2017 год стало окончание проходки двухпутного тоннеля и строительство станций «Беговая», «Новокрестовская» на участке Невско-Василеостровской линии. Строительство этого участка было напряженным изначально. Причина в сроках государственного контракта – они оказались практически вдвое короче предусмотренных проектом. Для выполнения задачи была разработана и

внедрена программа оптимизации проходки тоннеля, основанная на параллельном ведении проходки и обустройства тоннеля.

Новый участок Фрунзенско-Приморской линии сдать раньше контрактного срока – в конце 2017 года – не удалось. Финансирование было недостаточным и несвоевременным. ОАО «Метрострой» неоднократно обосновывал необходимость увеличения цены контракта, однако урегулировать этот вопрос город смог лишь частично в марте 2018 года. Но задача сдать участок ФР со станциями «Проспект Славы», «Дунайская» и «Южная» в декабре 2018 года сохранилась.

В 2017 году активно велось строительство Лахтинско-Правобережной линии. Пройден первый перегон между станциями «Горный институт» и «Театральная», начат второй. Развернулась подготовка к сооружению наклонного хода «Горного института».

Красносельско-Калининская линия сооружалась в рамках бюджетного финансирования на 2017 год.

По прочим объектам 2017 год стал отчасти завершающим: закрыта строительная программа на ЛАЭС-2, завершена эксплуатация

объекта «Комплекс защитных сооружений СПб от наводнений». В то же время в 2017 г. продолжалось строительство Многофункционального музейного центра в Рождествено. В январе 2017 г. ОАО «Метрострой» стал исполнителем договора с АНО «Арена-2018» по поставке, монтажу, демонтажу сооружений временного назначения на Стадионе «Санкт-Петербург Арена». Работы по контракту были выполнены в срок. В конце 2017 г. заключены договоры с госучреждением «Дирекция по управлению спортивными сооружениями» на обеспечение работоспособности систем хладоснабжения и инженерии Стадиона, которые Метрострой также выполнил без претензий и в срок. 29 декабря 2017 года заключен договор строительного подряда с ПАО Судостроительный завод «Северная верфь» на возведение судостроительного комплекса.

В целом 2017 год был для нашего предприятия очень непростым, но все обязательства перед заказчиками ОАО «Метрострой» выполнены.

Подводя итоги необходимо отметить, что Метрострой продолжает внедрять новые технологии, выполняет мероприятия по снижению рисков, охране окружающей среды, труда и здоровья работников. Финансовые показатели в нормативном диапазоне.

Стратегические задачи ОАО «Метрострой на 2018 год – сохранение конкурентного преимущества в области подземного строительства за счет внедрения новых технологий, оптимизации проектных и технологических решений, расширение сферы деятельности и повышение капитализации компании.

ВАДИМ АЛЕКСАНДРОВ. ПРО САМОЕ ГЛАВНОЕ



— Уважаемые коллеги! Николай Вадимович отчитался за работу, но в 2017 году я еще оставался в должности генерального директора, поэтому это и мой отчет. Предлагаю дать нашей общей работе удовлетворительную оценку.

Почему я считаю ее удовлетворительной? Потому что были правильно расставлены приоритеты и определено самое главное.

Мы живем и работаем в непростое время. Многие компании в 2017 году выпали из строительной отрасли, а Метрострой свой коллектив сохранил. Да, мы сильны нашими старыми кадрами, но к нам приходят и молодые ребята. Их надо учить, активно работать с молодежью. Это – главное.

Не скажу, что в наших организациях сегодня все гладко. Но жизнь не лошадь – ее кнутом не побьешь. Тяжелое время надо перетерпеть и сохранить силы Метростроя, его «фундамент» и «несущие опоры». Я обращаюсь к руководству: Управлению необходимо внимательно следить за состоянием всех наших СМУ, не допускать ослабления. Например, в СМУ-20 было очень тяжело. Но сейчас организация окрепла, в том числе и потому, что ей была оказана поддержка. Задача Управления – всегда подставлять плечо любой нашей организации. И это – главное.

Очень непросто дался новый участок тоннеля НВЛ и новые станции. Но sokkal сделано за два с половиной года! Не знаю, кому такое по силам. Мы первые освоили комплекс для проходки двухпутного тоннеля, «обкатали» на Фрунзенском радиусе и с честью прошли сложнейшую трассу на северо-западе Петербурга. Пять километров двести метров, из них почти четыре – по дну Финского залива. В деталях об этой проходке знают только специалисты, люди же воспринимают подводный тоннель как данность. А я считаю, что эта проходка – подвиг Метростроя. Что если бы тоннель прорвала балтийская вода? Мы были готовы ко всему, но не дай бог даже подумать об этом!

В сложнейших условиях строились и станции. На насыпной территории «Новокрестовской» техника тонула в воде, стена в грунте ставилась буквально «всем миром» – Управление механизации, СМУ-15, СМУ-11, СМУ-13 проявили на

строительстве стены истинное мужество и настоящую рабочую солидарность. Вот что такое наше метростроевское братство! Работа была выполнена качественно и в предельно сжатые сроки.

А каково было СМУ-13 на «Беговой»? Ограждающая конструкция не держала периметр. Тиксотропное разуплотнение грунта – опасное явление, такие грунты тяжело поддаются консолидации и закреплению. Но в условиях жесткого цейтнота и систематических перебоев в финансировании станция была построена в срок, и надежность конструкции сомнений не вызывает. Петербуржцы должны знать, какими усилиями даются нам «подземные дворцы», хорошее не должно забываться!

Много разговоров было про Яхтенный мост. На собрании акционеров мы приняли совместное решение о выделении средств на его строительство, оторвали от себя 900 млн рублей. К сожалению, и такие вещи быстро забываются. А ведь это – главное.

Необходимо искать средства на развитие технической базы, останавливаться нельзя. Мы первыми освоили комплекс для проходки двухпутных тоннелей – прекрасно! Приобрели машину для проходки вертикальных выработок – здорово, но когда же начнем строить ствол? Пора! Я предложил губернатору строить подземные переходы: только на Московском проспекте целых семь опасных переходов на поверхности, их нужно ликвидировать. Мы заказали на Скуратовском заводе специальную машину – сделали еще один шаг в освоении новых технологий. Потому что это – главное.

Уже год я работаю в администрации губернатора специальным представителем по освоению подземного пространства. При всем моем уважении к КРТИ, специалистов-метростроителей там нет. Все специалисты в метрополитене и в Метрострое. В таком состоянии оставлять «подземку» нельзя. Поэтому я намерен обратиться к губернатору с предложением передать функции технического заказчика метрополитену. Именно метрополитен должен закупать оборудование, материалы, кабельную продукцию для строительства метро. Разве можно на безопасности людей бездумно экономить копейку?! Я также считаю, что метрополитену следует делегировать и право найма квалифицированных подрядчиков на строительные-монтажные работы. Надеюсь, что губернатор поймет и поддержит мое предложение. Ведь сейчас это – главное.

СОСТАВ РЕВИЗИОННОЙ КОМИССИИ ОАО «МЕТРОСТРОЙ» НА 18.05.2018 г.

№ пп	Фамилия, имя, отчество	Место работы
1.	ДМИТРИЧЕНКО Александр Иванович	Консультант ОАО «Метрострой» по вопросам бухгалтерского учета и налогообложения
2.	ЕНИКЕЕВА Елена Геннадьевна	Начальник отдела внутреннего контроля и консолидированной отчетности ОАО «Метрострой»
3.	КВАША Александра Яковлевна	Главный бухгалтер Комитета по развитию транспортной инфраструктуры Санкт-Петербурга
4.	КОШТЫРЕВ Роман Николаевич	Заместитель директора по экономике и финансам Управления механизации – филиала ОАО «Метрострой»
5.	ПАНФИЛОВА Екатерина Леонидовна	Начальник отдела финансов и ценных бумаг ОАО «Метрострой»

УТВЕРЖДЕНИЕ ГОДОВОЙ БУХГАЛТЕРСКОЙ ОТЧЕТНОСТИ ОАО «МЕТРОСТРОЙ»

От редакции: Собрание Акционеров утвердило заключение Аудитора (ООО «ПРОМ-ИНВЕСТ-АУДИТ») о достоверности финансового положения ОАО «Метрострой» по результатам годовой проверки его финансово-хозяйственной деятельности за 2017 год.



Из доклада А.И. Малаховской, заместителя генерального директора ОАО «Метрострой» по экономике и финансам «О финансово-хозяйственной деятельности акционерного общества по строительству метрополитена в городе Санкт-Петербурге «Метрострой» за 2017 год:

За отчетный период ОАО «Метрострой» получило выручку в сумме 31,9 млрд руб.

Доходы от выполнения работ по основным строительным договорам составили 23,9 млрд руб., из которых 16,4 млрд руб. выручка по объектам метростроения. По прочим объектам, не связанным с метростроением, выручка составила 7,5 млрд руб.

Процентные расходы по привлеченным заемным средствам составили 584 млн руб. Сохранение доли заемного капитала связано с обеспечением закупок оборудования и материалов длительного изготовления, усложнением движения денежных средств по обособленным расчетным счетам, сложностями со сдачей-приемкой выполненных работ.

Основные финансовые показатели за 2017 год следующие:

– Валовая прибыль от продаж составила 977 млн руб.,

– Чистая прибыль (после налогообложения) составила 437 млн руб., что соответствует уровню 2016 года.

По итогам 2017 года компания обладает нормальной финансовой устойчивостью и

достаточным уровнем платежеспособности. Баланс заемных и собственных средств на допустимом уровне. Показатель долговой нагрузки на 31.12.2017 г. в норме и составляет 3,52. Превышения кредиторской задолженности над дебиторской нет. Показатели ликвидности позволяют погасить текущие обязательства оборотными средствами: запасами, денежными средствами и другими ликвидными активами и на конец 2017 года находятся в нормативном диапазоне – коэффициент текущей ликвидности 1,09, коэффициент абсолютной ликвидности 0,52. Доходность собственного капитала составила 7,2% в год. 2017 год для ОАО «Метрострой» был непростым. Серьезные претензии к заказчику по темпам приемки работ, сложности банковского сопровождения контрактов, проблемы закупкой оборудования в предпусковой период – все эти обстоятельства негативно влияли на показатели оборачиваемости и прибыльности. Тем не менее, в 2017 году Общество выполнило свои обязательства по договорам с заказчиками и обеспечило прибыль акционерам. Метрострой продолжает активно развиваться. Инвестиции в компанию, осуществленные в 2012–2014 гг. создали мощный потенциал на 10–15 лет и обеспечили гарантию выполнения задач по строительству метро. В настоящее время Общество ведет поиск альтернативных источников денежных ресурсов, разрабатывает варианты реструктуризации задолженности с целью снижения процентных ставок, реализует политику реструктуризации товарно-денежных отношений, осуществляет стратегию увеличения доли собственного производства и СМР, что позволит повысить эффективность компании и обеспечить увеличение доходности капитала.

НОВЫЙ СОВЕТ ДИРЕКТОРОВ ОАО «МЕТРОСТРОЙ» НА 18.05.2018 г.

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

ЛИМИТЫ ЕСТЬ?



Свой взгляд на ближайшие перспективы Метростроя по основным направлениям подземного строительства изложил «Метростроителю» начальник производственно-распорядительного отдела ОАО «Метрострой» Максим Геннадьевич Кузнецов.

тотрансом», «Горэлектротрансом», «Водоканалом», «Петербурггазом», «Теплосетью». Все эти вопросы должен грамотно и оперативно «разруливать» заказчик. Мы же должны, получив проект, поэтапно его реализовать. Нам не нужны проблемы – ни с финансированием, ни с согласованием контрактов. Но приходится решать, как увязать свои контракты с чужими и где брать деньги на строительство. Чтобы не срывать сроки, мы вынуждены строить «на живую нитку» и распутывать сеть бесконечных согласований. Сроки горят все равно, ибо в царстве абсурда времени нет вообще.

– **Есть какое-нибудь техническое решение проблемы?**

– Мы его уже разработали. Попытаемся разбить переключку сетей и перенос проезжей части на множество дискретных этапов и запустить их параллельно. Это позволит быстрее приступить к сооружению стены в грунте.

– **Несколько слов о финансировании этого участка работ в целом.**

– Сегодня контракт увеличен на 3,8 миллиарда рублей, но у нас не погашен миллиард с предыдущего аванса. Работы, разумеется, на этот миллиард выполнены, мы их на этой неделе предъявляем заказчику, а он их любезно принимает. Соответственно, для нас открываются «шлюзы» дальнейшего финансирования. Деньги будут направлены на закупку материалов и оборудования. Их хватит, чтобы стройка ожила. Однако чтобы завершить все работы, к этим 3,8 надо добавить еще 3,9. Но это уже другая история и другая финансовая работа.

– **Есть планы усиления состава подрядных организаций или каких-либо перестановок?**

– Кто работает на ФР, тот и будет работать. Сокращения возможны в рядах субподрядчиков (подрядчиков наших подрядчиков). На «Дунайском проспекте» СМУ-11 заканчивает свой объем работ по контракту. Все остальные подрядчики имеют прямые договоры с Метростроем. Заканчивать строительство «Дунайского проспекта» будут ТО-3, СМУ-20, УМ, СМУ-9, «Каменный остров», строительная компания «21 век», «Циклон», КЗС и «Метроаллюм».

– **Когда в итоге будут открыты станции для пассажиров?**

– Контрактный срок – декабрь 2018 года, его никто не отменял. Как всегда, мы сделаем все возможное и невозможное, чтобы пустить этот участок вовремя.

– **Расскажите о перспективах дальнейшего строительства первой очереди Красносельско-Калининской линии.**

– В строительстве Красносельско-Калининской линии включены практически все строительные-монтажные управления Метростроя, кроме, разве что, СМУ-13 и СМУ-11: ТО-3, СМУ-17, СМУ-15, Метроподземстрой, СМУ-10, УМ. У каждого есть свои объемы – строительные-монтажные и проходческие. Вестибуль «Казаковской» строит Управление-15, станционный комплекс – ТО-3. На станционном комплексе и наклонном ходе «Путиловской» работает СМУ-17.

Наибольшая строительная готовность – на шахте 842, станция «Казаковская»: проходческие бригады Третьего тоннельного отряда построили здесь стартовую камеру для щита КТ-1 5,6 (щит сейчас демонтируется Управлением механизации на 572 шахте Лахтинско-Правобережной линии, где пройден перегонный тоннель на дистанции «Горный институт» – «Театральная»). Щитовая проходка от «Путиловской» через «Казаковскую» в сторону соединительной ветки на Кировско-Выборгской линии начнется 1 августа.

– **Как с финансированием этого участка?**

– Небольшие проблемы есть. В начале года произошла смена госзаказчика – свои функции КРТИ передал Дирекции транспортного строительства. Это длительная процедура: перезаключение многих допсоглашений, доведение лимитов и все прочее. В формате расширенного банковского сопровождения «передача» затянулась аж до апреля. Многие платежи были приостановлены. Для Дирекции функции заказчика – начинание новое, в умах пока царит неразбериха, любые платежи требуют времени для дополнительных согласований. Поэтому задержки в финансировании есть. Но сейчас дело вроде бы сдвинулось, поставки стройматериалов начинают финансировать. Надеюсь, что в ближайшие пару месяцев эта болезненная проблема сойдет на нет.

– **И на этот участок полетится «золотой дождь»?**

– Лимитами контракт обеспечен до конца года. С открытием финансирования эта линия будет вполне себе живой.

– **Коснемся Лахтинско-Правобережной линии. «Фонтанка» называет «Театральную» «самым сложным объектом метрополитена, когда-либо возводимым в центре Петербурга». В чем сейчас основная сложность строительства?**

– Сложности никакой нет вообще. Проектные решения типовые – станция глубокого заложения, пилонного типа, для Метростроя здесь ничего нового нет. Единственный момент – все происходит в историческом центре. Строительная площадка у старого Мариинского театра действительно тесная. Частые геодезические проверки, постоянный мониторинг окружающей застройки – это да, есть такая сложность. А технических сложностей там нет.

– **А финансовых?**

– И финансовых сейчас нет. Та же ситуация, что и на Красносельско-Калининской линии: когда менялся госзаказчик, тогда действительно были проблемы с платежами. Но сейчас дела пошли, финансирование есть, лимиты есть, производственные планы есть – надо работать.

– **Большой вопрос – задержки зарплат на СМУ-11...**

– С точки зрения организации строительства – этой проблемы нет. Есть частная проблема СМУ-11, но я не стал бы проецировать ее на объект в целом. Метрострой может финансировать эти работы. Может и финансирует. У нашего субподрядчика есть собственные трудности, и он с ними должен справиться.

– **Планируется как-то усилить этот объект другими подрядными организациями?**

– Сегодня фронт работ открыт полностью. Идет проходка тоннеля и других забоев. На проходческих работах заняты не только бригады СМУ-11, на прямом договоре с Управлением Метростроя работает коллектив СМУ-15. Ни «выселить», ни привлечь никого не требуется, людей достаточно. Нет ни малейших сомнений, что мы успеем к контрактному сроку. Дальнейшая проходка тоннелей и строительство станционного комплекса будет осуществляться имеющимися силами. Никого снимать с объекта не будем – проходчики СМУ-11 и СМУ-15 продолжают свою программу.

– **Какие конкретно этапы работ по «Театральной» и перегонам уже сданы заказчику?**

– Основной объем проходки заказчику сдан. Пройдены два перегонных тоннеля от «Горного института» до станции «Театральная». Закончив свой участок проходки, СМУ-11 передаст щит СМУ-13, и те пойдут дальше, в сторону камеры съездов за станцией «Горный институт» к вентстволу 571 на Среднем проспекте.

Что касается сооружения станции, СМУ-11 ведет сейчас эректорную проходку правого станционного тоннеля. В целом проект набирает неплохие темпы. Надеюсь, что во второй половине года мы выйдем на очень хороший уровень. Сейчас идет один щит, в этом же году в сторону «Спасской» пойдет и второй.

На станции «Горный институт» планируем развернуть проходку наклонного хода ТПМК «Аврора». Приводим его в «боевую готовность». В сентябре начнем проходку наклонного хода силами СМУ-13 и Управления механизации.

– **Как Вы оцениваете темпы строительства станционного комплекса «Горный институт»?**

– Темпы очень хорошие. Подрядчик, ООО «СМУ №13 Метрострой» развернулся по всем направлениям, людей достаточно, техники достаточно, материал есть, финансирование есть. С Невско-Василеостовской линии часть людей СМУ-10 по субподряду начали работать на вспомогательных выработках «Горного института».

– **Как Вы оцениваете перспективы Метростроя во второй половине 2018 года в целом?**

– Наши контракты очень финансово емкие, поэтому любые негативные отвлечения средств – срыв сдачи-приемки выполненных работ, или, например, неожиданная смена подрядчика, приносят с собой большие люфты, возникает некая финансовая турбулентность. Это неприятно, но вполне нормально. В целом же шансы очень хорошие. Первоочередная задача – Фрунзенский радиус. Здесь предстоит решить вопрос с дополнительным финансированием (согласно Постановлению губернатора, контракт, по закону, можно увеличить еще на 10% по согласованию сторон). Работа в этом направлении идет. Если на ФР мы будем обеспечены «полным рублем» и успешно развернем работы на других линиях, значит, сможем освоить лимиты этого года, вовремя платить зарплату и гасить налоги. Сейчас мы выходим на плановый оперативный простор, нужно просто работать.

— **З**авершение строительства станций и перегонов Фрунзенского радиуса становится приоритетным направлением Метростроя. Какие работы предстоит закрыть в ближайшие месяцы на этом участке?

– На станции «Южная» – архитектурно-отделочные работы и монтаж тягово-понижительной подстанции. Следующая задача – прокладка наружных сетей, в первую очередь, водопровода-канализации, затем благоустройство территории. Строительная площадка «Южной» фактически разделена на два участка, все работы ведутся СМУ-17 и СМУ-15 с привлечением субподрядных специализированных организаций. В целом, станция «Южная» находится в высокой степени готовности.

Готовность «Дунайского проспекта» существенно ниже. Остается архитектурная отделка пассажирских зон, косметика служебных помещений, весь комплекс инженерных работ, внешние сети, пуско-наладка эскалаторных и траволаторных систем.

Что касается основных конструкций – станция готова, больших объемов железобетона практически не осталось, может быть, где-то надо поставить перегородку, где-то «добить» участок перекрытия. Но вот четвертого пешеходного перехода нет совсем. Здесь предстоит серьезная работа от стены в грунте к основным конструкциям. Для того чтобы подступиться к пешеходнику, нужно вынести теплотрассы и водопровод. Эту работу ведет Управление механизации, но туго с деньгами, нет материалов. Финансирование поставок – самый болезненный вопрос этой станции. Деньги пойдут в начале июня, тогда работы будут продолжены. Подрядчики ждут, графики горят, нужны материалы и оборудование чтобы толкнуть вперед строительство пешеходника.

На станции «Прспект Славы», в наземных вестибулях, в эскалаторных тоннелях строительная готовность высокая, в основном остаются инженерные работы и монтаж силового оборудования в ТПП. Но пешеходные переходы и здесь оказались «самым слабым звеном». «Прспект Славы», станция глубокого заложения, у нее на поверхности два вестибуля, оба имеют подземные переходы на противоположную сторону Бухарестской улицы. Чтобы построить переходы, нужно переложить сети, разобраться с проезжей частью, перенести асфальтовое покрытие. На вынос сетей уйдет минимум два месяца, и только потом можно приступать к стене в грунте и далее – к конструктиву пешеходников. Времени мало, мы вылетаем под пусковые сроки. Ситуация усугубляется и тем, что переключка сетей и строительство основных конструкций пешеходников «сидят» в разных контрактах.

– **Почему же пешеходные переходы выросли в серьезную проблему?**

– Объяснение простое: изначальная неувязка контрактов, непродуманность сроков конкурсных процедур, грубые нестыковки проектов, систематические сбои в финансировании работ, несогласованность действий с монополистами и крупными пользователями инженерных сетей – с «Пассажирав-

КОШМАР ЗАМДИРЕКТОРА



Мы встретились с Сергеем Васильевичем Сергеевым, заместителем генерального директора ООО «СМУ №13 Метрострой» в пятницу, 25 мая. Он сидел за столом с чашкой кофе, пытался отогнать накопившуюся за 20 ночных смен усталость. Наконец, сделав последний глоток, Сергей Васильевич начал рассказывать.

ТЫ ПОЧЕМУ НА СМЕНЕ СПИШЬ?

— Сначала самой большой трудностью для меня было общение с проходчиками. Мне, не понохавшему шахту, было 30 лет, а им, уже опытным метростроителям, по 45, 50. Это заслуженные, проверенные профессионалы. Представь, вдруг приходит какой-то пацан и начинает командовать, говорить, во сколько заканчивать вечернюю смену. Конечно, появляются разногласия.

Но я ни с кем не договаривался. Я командовал. Через месяц-два работы проходчики поняли, что со мной не надо договариваться, со мной надо работать. К каждому человеку нужен свой подход. Некоторые работают добросовестно, кто-то любит пофилонить, прикиривать во время смены. Помню, на шахте №415 работал я с одним бригадиром. Мы вели проходку от «Обухово» до «Рыбацкого». Как-то раз иду по тоннелю, смотрю, бригада работает, а бригадира нет. Спрашиваю: «Где бригадир?» Мне ответили неоднозначно, мол, там где-то, порожняк организывает. Я в рудвор вернулся, его и там нет. Говорят: «Да вот только был, честное слово, вы разминувшись». Я начал беспокоиться, куда бригадир мог пропасть, должны же были пересечься. По дороге решил проверить все выработки. Захожу и слышу храп откуда-то сверху, над опалубкой. Опалубка высоко поднимается, выше человеческого роста, снизу не разглядеть. Что за черт? Я забираюсь на нее и вижу бригадира. Лежит, храпит. Я его за грудки: «Ты почему на смене спишь?» В итоге дал ему пять минут, чтобы вернуться к бригаде.

«ПОКАЖИ, КАК НАДО, НАЧАЛЬНИК»

На станции «Площадь Александра Невского-2» я однажды сказал бригаде: «Мужики, как-то у вас не очень получается отбойными молотками работать». Тут же ко мне обернулся проходчик Андрей Гречаник: «Так давай, начальник, покажи как надо». Деваться некуда, надо соглашаться. Он как раз местный зумпф рубил, поэтому я предложил ему проверить, кто быстрее дорубит. Вокруг тут же собрались болельщики. Смотрят, подначивают с ухмылками: «Ну-ка, начальник, покажи, как с молотком управляешься». В общем, сцепились мы с ним неплохо. По мне пот градом, жарко, ватник с рубашкой скинул. Он держался легко, у него и опыта больше, и рука набита, а мне отступать нельзя. Он умением брал, а я силой и упорством. Закон-

чили рубить одновременно. Переглянулись, пожалели руки, посмотрели друг на друга с уважением. И мужики сразу по-другому ко мне стали относиться, поняли, что «этот может».

ВИННЫЕ ПОГРЕБА КОНСТАНТИНОВСКОГО ДВОРЦА

— Когда в 90-х после распада СССР началась разруха, Метрострой практически остался без работы. Заказов не было, поэтому приходилось заниматься сторонними объектами. Что мы только не строили. Лучше всего я запомнил 2002 год, когда СМУ-13 и СМУ-11 совместно с другими субподрядными организациями города проводили ремонтно-реставрационные работы подвалов, лоджий и винных погребов Константиновского дворца. Я тогда был, как сейчас модно говорить, руководителем проекта. От наших офисных помещений и раздевалок до винных погребов надо было идти километра полтора. Я начальнику участка говорю: «Давай один винный погреб под штаб оборудуем и там будем работать, чтобы время не тратить на переходы». Меня начали отговаривать, мол, зачем там впотымах сидеть, у нас столы чистые, светло, удобно. Но я решил, что так будет ближе к работе, а значит, еще удобнее. Мы выбрали себе погреб, поставили дверь, сколотили стол, разложили чертежи, лампу повесили. С того момента погреб стал «штабом» Метростроя. А курировал нашу стройку Владимир Кожин, управляющий делами президента. Раз в месяц прилетал на вертолете с проверкой. Все, от генподрядчика до субподрядчиков, выстраивались и гуськом шли за ним. Он идет насупленный: «Вот это почему

еще не сделано? Тут что такое?» Доходит до винного коридора, видит много комнат с пустыми входными проемами, и вдруг дверь стоит. Мы в это время под лампой чертежи изучаем, ничего не подозреваем. Открывается дверь, входит Кожин и с суровым видом обращается к нам: «Что это вы тут делаете?» А я его в лицо тогда не знал, ну и отвечаю: «Что-то, работаем, это наш кабинет». Пауза. Все молчат. Тогда я спрашиваю: «А Вы здесь что делаете?». Кожин разворачивается к делегации, которая в коридоре осталась, потому что всем в дверь не протиснуться, вызывает из кучи людей кого-то и говорит: «Вот! Вот, где работать надо! А вы непонятно за сколько километров сидите, время зря тратите!» И потом ко мне: «Кто такие?» — «Из Метростроя мы». «Молодец, Метрострой, так и надо работать».

О МАСТЕРАХ И МАСТЕРСТВЕ

— На «Садовой» я в «ранге» начальника участка работал с отличным бригадиром Виктором Липиным. Мы с ним хорошо ладили, причем я от него получал больше дельных советов, чем он от меня. Помню, надо было переместить с «Сенной» на «Садовую» огромные гранитные скамейки. Тяжеленные ужас, просто так не перетащить. Сижу, голову ломаю, как это все организовать. А мне Липин говорит: «Да что ты мучаешься, начальник, выдай наряд перенести скамейки — и все». Я наряд выдал, а сам думаю, как рабочие будут его выполнять. На следующее утро приходим — скамеек нет, установлены в нужном месте согласно приказу. До сих пор не знаю, как у них это получилось, вот хоть убей, даже представить себе не могу.

Еще я работал с Михаилом Карповым, бригадиром проходчиков. Он ростом, наверное, метр шестьдесят пять, но атлет... — Сергей Васильевич покачал головой, — Карпов отбойный молоток в одной руке держал. И ковырнет им там, где надо. Мы часто сталкивались с проблемой установки замков на тубинговые кольца. Иногда он просто не лезет, как ты его не задвигай. В таких случаях Карпов был незаменим. Стоит с папиросой в руках, как художник с кистью, задумчиво смотрит на замок, а тубингоукладчик ждет его команды. Михал Михалыч командует: «Укороти... удлини». Машинист поднимает, затем опускает стрелу с крепью. Проходит секунда, я слышу хлопок... Замковый тубинг как влитой встал на нужное место. Мастерство.

НА «БЕГОВОЙ» Я ВСПОМНИЛ МОЛОДОСТЬ

Сергей Васильевич устало откинулся на спинку кресла и потер глаза.

— Для меня ночная смена — это просто кошмар. Мне говорили, что привыкну, но похоже это невозможно. Завтра предпусковая ночь, надеюсь последняя. На «Беговой» я вспомнил молодость, — с улыбкой произнес он, — единственное, что мне нравится в ночной смене, это момент выхода на поверхность в семь утра. Воздух становится совсем другим, свежим, «живым». Это не передать словами, когда ты из сырой продуваемой шахты поднимаешься на свежий воздух и видишь солнце.



Спорт

ВОСКРЕСШИЕ «ГОРОДКИ»

23 мая на стадионе «Метростроя» прошли соревнования по частично забытой игре «городки». Что произошло с этим видом спорта, в который еще двадцать лет назад играли «всем двором», и чем он интересен? Ответы на эти вопросы – в нашем материале.

СПОРТ, КОТОРЫЙ ЛЮБИЛ СТАЛИН

«Городки» – русская национальная игра, в которой нужно с помощью биты выбить из нарисованного на площадке квадрата «городок» (отсюда и название) – фигуру из пяти бревнышек. За каждое выбитое бревнышко начисляется одно очко. Первые достоверные сведения об этой игре относятся к началу XIX века. Это были цветные гравюры, публиковавшиеся в нескольких зарубежных изданиях с описанием русской народной забавы.

«Городки» распространялись повсеместно, есть даже упоминания о том, что в них играл Л.Н. Толстой и В.И. Ленин. У Сталина на «Ближней даче» была даже сделана городошная площадка, огороженная сеткой. Иван Степанович Конев, советский маршал, вспоминал: «Сталин сам неплохо играл в городки, кидал как-то странно, тычком, но ловко выбивая фигуры...»

Согласно официальной статистике, в 1960-е – 1970-е годы «городками» в СССР занималось около 350 тысяч человек. Популярность «городков» стала падать к 80–90-м годам. И вот наступает роковой 1991 год, когда распался Советский Союз. Вместе со всеми жизненными устоями молодой России, которые волной захлестнул культурный сегмент запада, исконно русский вид спорта «городки» затерялся на фоне вещей, прежде недоступных советскому человеку: выезд за границу, зарубежные товары, предпринимательство, голливудская киноиндустрия. Городошные площадки, стоявшие практически в каждом дворе, опустели. Но этот вид спорта буквально воскрес в начале 2000-х. Возобновились чемпионаты мира и Европы. В Петербурге на постоянной основе стали проводиться чемпионаты города по городошному спорту. Метрострой тоже не отстает, организовав 23 мая на собственном стадионе вторые соревнования по «городкам». Одним из судей на играх была чемпионка мира, Европы и России Александра Соловьянова.

ДОБРЫЙ СУДЬЯ

«Пушка» разлетается с характерным треском, и бревнышки от удара биты рассыпаются в разные стороны. Александра подходит и опускается на колено, чтобы помочь собрать следующую фигуру.

– Ставим ровно по линии, видите, у вас тут она немного отъехала, – показывает пальцем Александра игроку из СМУ-9, который неправильно составляет фигуру «артиллерия».

В соревнованиях по городошному спорту участвовали 11 команд метростроителей по три человека в каждой: два парня и одна девушка. Сейчас на площадке делает свои первые броски игрок из СМУ-9 Алексей Мосин.

– Вы слишком заворачиваете кисть, смотрите, – Александра плавно ведет воображаемой битой по воздуху, немного опуская локоть, – у вас бита тогда не будет улетать в сторону.

Готовящийся к броску Алексей Мосин внимательно следит за тем, что показывает девушка. Потом кивает и направляется к линии кона, от которого делаются броски. Замахивается, бросает, и бревнышки, словно кегли в боулинге, разлетаются в разные стороны. Была ли это удача или помог совет Александры, но Алексей выбивает «чистые» пять очков.

В это же время с другой площадки доносятся крики: «Вот умница!» Валерия Мухамеджанова из СМУ-15 с первой попытки разбивает фигуру. Скромно улыбаясь и отмахиваясь от Романа Клушина, который ей начал аплодировать, она возвращается под навес к своей команде. Несмотря на ее отличный бросок, СМУ-15 немного отстала от соперников.

– Было интересно, – улыбается Роман и добавляет с усмешкой после короткой паузы, – но мы не умеем играть. В первый раз биты в руках держим. На самом деле, «городки» – по-настоящему интересный вид спорта. Казалось бы, просто палку надо кидать, а все-таки увлекает.

Его голос заглушает резкий звук разбившегося «городка». Бита Юрия Смирнова, игрока УМа, вихрем влетает в собранную фигуру под названием «пушка» с такой скоростью, что одно бревнышко чуть не перелетает



через железную ограду. Юрий Смирнов с бесстрастным лицом разбивает «начисто» пятую фигуру подряд и выводит свою команду в полуфинал. Андрей Синюгин, водя ручкой по турнирной таблице, подсчитывает баллы:

– Юра сегодня лучший, в личном зачете по очкам он идет с огромным отрывом.

Метростроители с интересом оглядываются на Юрия: пять раз подряд выбивать фигуры с первой попытки чересчур сложно.

– Я никогда не тренировался целенаправленно. Просто занимался всю жизнь всеми видами спорта. Может, это и помогло наработать меткость. Если не считать прошлогодних соревнований «Метростроя» по «городкам», то в последний раз я метал биты, еще в общегае, когда мне было лет 25, – рассказывает Юрий.

Звонко визжит свисток судьи, ознаменовавший начало полуфиналов. Юрий отрывается от разговора и быстрым шагом направляется к своей команде. Соперники из СМУ-9 уже начинают разбивать фигуры. Алексей Мосин первым бросает биты, она с треском врезается в бревнышки, разбрасывая их за границы квадрата, но одно остается и медленно начинает катиться к краю.

– Катись, катись! – Алексей подбегает вплотную к «городу», он в волнении наклоняется почти к самой земле, а потом разочарованно хлопает себя по ноге, – да не туда катись!

Бревнышко в последнюю секунду своенравно отворачивается в сторону и остается внутри квадрата.

Очередь УМа. Юрий Смирнов подходит к краю кона, бросает спокойный и безразличный взгляд на «городок», построенный в нескольких метрах от него. Плавно выносит руку в сторону и потом хлестким движением запускает биты. Она с грохотом врезается в «артиллерию» и разбивает ее с первого раза. УМ отыгрывает практически без ошибок и выходит в финал, где встречается со СМУ-17. Финальное противостояние идет быстро. Финальный бросок. Юрий Смирнов берет в руки биты и уже привычно спокойным взглядом смотрит вперед. Он целится быстро, прищурив левый глаз, и сразу же швыряет биты с неистовой скоростью. Она проскальзывает по бревнышкам сверху, не вытолкнув из «города» только одну деревяшку. Александра Соловьянова поднимает правую руку, раздавая свисток: соревнования окончены, команда УМа занимает первое место. Второе место занимает команда ТО-3, третье – Семнадцатое управление.

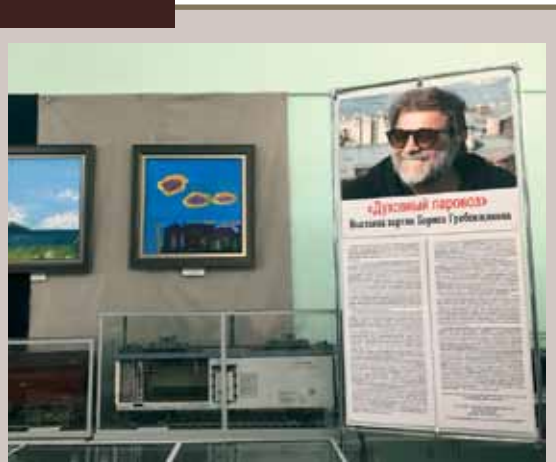
– Я могу сказать, что «городки» сейчас заново набирают популярность не только в России, но и в мире. Помню несколько лет назад на чемпионат мира приезжала даже сборная команда из Китая. В этом году на чемпионате мира в Германии я слехстнула со спортсменкой из Белоруссии в матче за первое место. Уровень спортсменов сильно вырос. В Метрострое люди тоже стали лучше играть, – говорит Александра Соловьянова, оглядываясь на Юрия Смирнова.

Экскурсия

«ДУХОВНЫЙ ПАРОВОЗ» БГ

В Центральном музее железнодорожного транспорта Российской Федерации 25 мая открылась выставка «Духовный паровоз». Проект подготовлен совместно с музыкантом Борисом Гребенщиковым. Гребенщикова мы все прекрасно знаем именно как талантливого музыканта, писателя, однако не одно десятилетие он шел и по пути художника. «Духовный паровоз» – это серия картин, написанных БГ, и выбор места для их экспозиции весьма символичен и неслучаен: часто образы из песен и текстов рождались у БГ именно в поездах. Для автора работ все его произведения – прежде всего собственное удовольствие. Ну, а мы можем разделить его с легендарным музыкантом и поэтом на выставке «Духовный паровоз»!

С 10 апреля в Центральном музее железнодорожного транспорта Российской Федерации открыт новый раздел постоянной экспозиции «Петербургский метрополитен». Эта экспозиция поможет взглянуть на такое привычное и повседневное для нас явление, как метро, под другим углом. Здесь собрано множество удивительных и уникальных экспонатов. Один из них – искусно выполненный макет станции «Технологический институт», тот самый, что демонстрировался в 1958 году на Всемирной выставке в Брюсселе. Привлекают внимание и аппараты для размена денег, что стояли в метро, когда еще



не было жетонов, и многие другие интересные детали. Сам же маршрут экскурсии вовлекает посетителя в ежедневные рабочие процессы петербургского метрополитена с помощью звуковых и световых эффектов, диорам, мультимедийных панелей и 3D визуализации. Экспозиция «Петербургский метрополитен» создана совместными усилиями ОАО «Метрострой», ЗАО «Трансмашхолдинг», ГУП «Петербургский метрополитен», ЗАО «Эскомстроймонтаж-Сервис», ЗАО «Электронные системы», АО «НИИ ТМ».

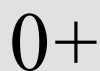
ЮБИЛЕИ ВЕТЕРАНОВ МЕТРОСТРОЯ

ИЮЛЬ

- 1 Терентьева Елена Геннадьевна (УМ) – 60 лет
Пазухина Наталья Борисовна (СМУ-20) – 60 лет
- 2 Мальшев Алексей Александрович (СМУ-15) – 80 лет
Зуев Владимир Николаевич (ТО-3) – 65 лет
- 10 Таланова Людмила Андреевна (СМУ-11) – 90 лет
Мезенцев Игорь Геннадьевич (ТО-3) – 55 лет
- 17 Задкова Нина Александровна (СМУ-19) – 70 лет
- 20 Шабанов Борис Тимофеевич (СМУ-9) – 85 лет
Гусев Николай Алексеевич (СМУ-19) – 65 лет
- 22 Гуцко Инна Федоровна (УПТК) – 70 лет
- 25 Горнякова Галина Николаевна (СМУ-20) – 70 лет
- 26 Локтева Мария Васильевна (СМУ-17) – 70 лет
- 29 Евдокимов Сергей Иванович (СМУ-13) – 65 лет

УЧРЕДИТЕЛЬ:

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



Редактор: Андрей Бергнер

Корреспонденты: Андрей Окунь, Ирина Сидорина, Сергей Подкуйко, Лариса Дубровская. Фото: Виктор Чумаков
Верстка и дизайн: Елена Тальянова
Номер подписан в печать 5.06.2018 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 1 400 экземпляров.