

СЕГОДНЯ В НОМЕРЕ:

ВЛАДИМИР МАСЛАК:
«МЫ БОЛЕЕМ
ЗА МЕТРО»

СТР. 2-3

«СПАССКАЯ»:
УСПЕВАЙ
ПОВОРАЧИВАТЬСЯ!

СТР. 4

С 50-ЛЕТИЕМ ТРУДОВОЙ ВАХТЫ
КОЛЛЕКТИВ ПОЗДРАВЛЯЕТ
ГЕНЕРАЛЬНОГО ДИРЕКТОРА
ОАО «МЕТРОСТРОЙ» В.Н. АЛЕКСАНДРОВА

ТУРСЛЕТ-2013

СТР. 6-7

ВСЕ ТОНКОСТИ И ВСЕ НЮАНСЫ



18 июля в «девятке» с успехом прошла необычная презентация. В производственном цехе руководству ОАО «Метрострой» и ГУП «Петербургский метрополитен» был представлен действующий образец нового эскалатора КТП – V, выполненного коллективом ЗАО СМУ-9 «Метрострой» по собственному проекту.

В Санкт-Петербурге монтаж любых без исключения эскалаторов метро исторически и фактически осуществляет одна единственная строительная организация – СМУ-9 Метрострой. Можно себе представить, как «набита рука» у монтажников, инженеров, конструкторов этого предприятия. Как глубоко, буквально «на ощупь», шестым чувством, необъяснимым чутьем владеют они этой механикой... Вот это и есть «тайное знание», о котором можно читать, слышать от других, но ни получить, ни купить его нельзя, им можно только овладеть. Тогда ты будешь мастер, но на это уходит целая жизнь, и мастера, как известно, большая редкость.

Поэтому, когда они собираются вместе и начинают бескорыстно придумывать, конструировать, изобретать, обязательно рождается что-нибудь стоящее. Такое рождение и произошло в «девятке»: новый, безоговорочно свой, «метростроевский» эскалатор, созданный сердцем, головой и золотыми руками коллектива СМУ-9. Для Метростроя это событие, о котором рассказывать следует именно на первой полосе!



Главный идеолог проекта, директор ЗАО СМУ-9 «Метрострой», Алексей Валентинович Уханов:

– Что такое поставляемые для метро «заводские» эскалаторы? Это набор металлоконструкций, не более того. Без серьезной доработки в наклонном ходе их смонтировать просто невозможно. И вообще, нельзя назвать монтаж процесс сборки эскалатора из деталей, изготовленных вне «кухни» метростроения. Модернизацией, исправлением заводских ошибок, подгонкой – можно, а вот

монтажом – никак нельзя. Ну, представьте себе, в наклонном ходе поставляемые изготовителем зоны «Б» всегда (!) стыкуются друг с другом через увесистый набор юстировочных пластин. О сборке таких зон по прилагаемой «инструкции», то есть прямо на болтовые соединения не может быть и речи... никогда.

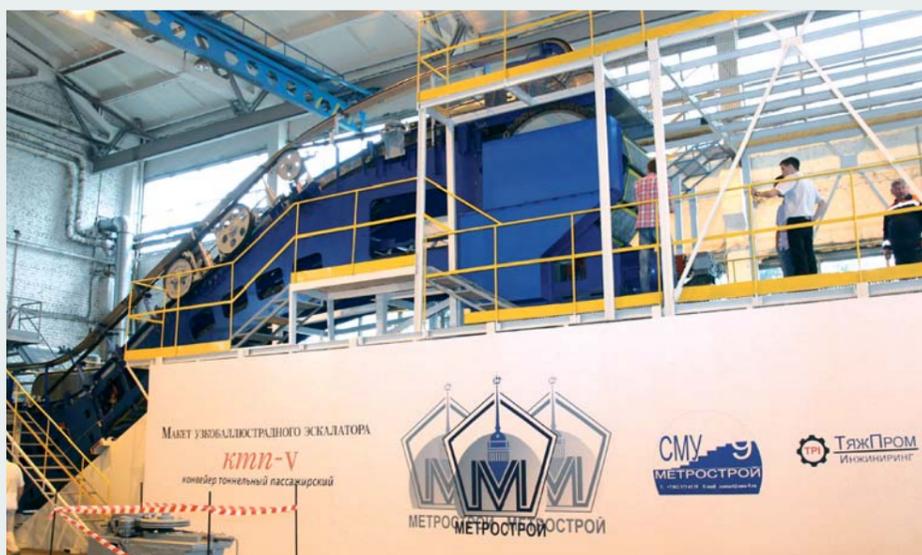
Неделок и ошибок так много, что трудозатраты на исправление просто не поддаются оценке. А не дешевле ли заказать новое «лего»? Нередко обнаруживаются ошибки серьезные, проблема может касаться не только сферы гарантий и безопасной эксплуатации, но и безопасности пассажиров.

Собственно, к созданию своего эскалатора нас буквально выталкивала вся рабочая история СМУ-9, весь многолетний опыт монтажных работ, как на строящихся станциях метрополитена, так и на ремонтируемых и реконструируемых. Разумеется, к тому же подводил весьма разносторонний опыт общения с эскалаторными службами метрополитена и с заводами-изготовителями эскалаторов.

Прежде всего, была поставлена задача собственными силами разработать проект и построить опытный образец эскалатора, который мог бы собираться в наклонном ходе без доработок и переделок. Привезли, собрали, настроили, запустили. Увы, большинство выпускаемых эскалаторных механизмов приходится оценивать как устаревшие конструкции. При этом мы, СМУ-9 Метрострой, ясно представляем себе, что именно в устройстве необходимо модернизировать.

Новый эскалатор должен соответствовать всем требованиям безопасной эксплуатации, быть максимально надежным, конструкции основных узлов и механизмов должны быть «обкатаны» и проверены временем, и, что особенно важно, он должен быть предельно простым в производстве и сборке.

Продолжение читайте на стр. 2



Метростроение

ВСЕ ТОНКОСТИ И ВСЕ НЮАНСЫ

Многие устаревшие механизмы представленных на рынке эскалаторов неоправданно сложны, поэтому в нашу задачу входила замена их на современные и функциональные аналоги, представленные на рынке. Такие механизмы проще заменить, или отремонтировать, их изготовление не нужно заказывать по спецпроекту, их можно просто купить. Современные технологии позволяют серийно выпускать механизмы высокой степени надежности и необходимых параметров. Тем не менее, особые узлы эскалатора должны вобрать в себя все положительные свойства прежних моделей и избавиться от недостатков.

Время выдвигает вполне справедливые требования к

станциям метро, например, вместо трех эскалаторных машин теперь следует устанавливать в наклонный ход четыре. Для этого необходимо наладить серийный выпуск узкобалюстрадных эскалаторов, к чему мы, собственно, и стремимся. Этому предшествует большая подготовительная работа с инженерно-технической и разрешительной документацией.

Для серийного выпуска и обкатки узлов нового узкобалюстрадного эскалатора потребуются не только классный проект, но и современные технологии, точное оборудование и, соответственно, широкая модернизация производственных мощностей. Именно такой подход позволит максимально упростить



Главный инженер ЗАО СМУ-9 «Метрострой» Дмитрий Сергеевич Кофан: «Главное – грамотно поставить задачу»



Начальник участка №1 Валерий Михайлович Мартинович, главный «камертон» проекта

конструкцию, отказаться от сложных, трудоемких узлов, повысить надежность и качество нового эскалатора.

Мы начали проектирование нашего «первенца» в ноябре-декабре прошлого года. Задача стояла непростая, но мы – хранители уникального опыта, наши знания довольно быстро перерабатывались в решения, в рабочие чертежи, в конкретные готовые узлы...

Для решения проектных задач к работе были привлечены молодые, энергичные и вполне опытные конструкторы во главе с Евгением Константиновичем Тактиловым.

Под его руководством все инженерные решения обретали законченную форму в рабочих чертежах, это позволяло практически параллельно вести проектирование и изготовление опытного образца по готовым проектным решениям. На этом этапе проектирования широко применялось компьютерное моделирование, оперативно решались технические вопросы: что-то изменялось, что-то дорабатывалось, что-то конструировалось заново. Для того чтобы новый эскалатор запустить в серию, необходимо иметь готовый пакет рабочей документа-

ции на все до последнего винтика, только тогда проект может быть рассмотрен Ростехнадзором и получено разрешение на применение, то есть, на установку в метрополитене. Сложную задачу создания пакета рабочей документации по проекту новая конструкторская группа ЗАО СМУ-9 «Метрострой» успешно решает.

В свою очередь, ведущие специалисты-практики: механик СМУ-9 Александр Михайлович Бруев, весь состав прекрасных специалистов участка №1 под руководством Валерия Михайловича Мартиновича, главный энергетик СМУ-9 Иван Сергеевич Волкотруб – выполнили не менее важную задачу, без решения которой проект не был бы реализован. Именно

коллективом опытейших специалистов ЗАО СМУ-9 «Метрострой» группе молодых конструкторов были сформулированы и поставлены задачи изменения, доработки, усовершенствования эскалаторного механизма.

В заключение скажу следующее. Новый эскалатор – это продукт, созданный усилиями многих людей. Специалисты СМУ-9 являются носителями серьезных практических наработок: как минимум три поколения наших монтажников получают и монтируют эскалаторы для метро. Производитель без такого монтажного опыта не может до конца понимать, какой эскалатор нужен метрополитену, при этом над сомнительным проектом годами работают большие коллективы проектировщиков. Мы же знаем все тонкости и все нюансы этого дела.

**«ЛЕНМЕТРОГИПРОТРАНС»: В ЗЕНИТЕ ВОЗМОЖНОСТЕЙ**

«МЫ БОЛЕЕМ ЗА МЕТРО»



План развития метрополитена Петербурга обещает, что к 2015 году подземка станет длиннее на десяток станций. А к 2025-му – еще на три десятка, причем за эти годы в отрасль готовы вложить около пятисот миллиардов рублей. «Расширить метро – задача номер один», – признают в Комитете по транспорту Санкт-Петербурга. Всем ясно, что скорость, которую придает подземка нашей жизни, значительно улучшает ее качество. И все же темпы его развития значительно отстают от скорости городской застройки. В СМИ идут активные дискуссии по поводу «транспортной дискриминации» населения пригородов. Если московское растет как на дрожжах (там ежегодно выделяются площадки для строительства более десятка новых станций), то Северная столица, мягко говоря, очень сильно отстает. Метро не строится и при этом... продолжает активно проектироваться. Нонсенс?

О том, что сегодня тормозит активное строительство, рассказывает Владимир Маслак, генеральный директор «Ленметрогипротранса» – института, по проектам которого построены все станции питерского метро.

НАПЕРЕГОНКИ СО СТОЛИЦЕЙ?

– Владимир Александрович, если обратиться к опыту москвичей, как вам кажется: политика мэра Собянина – привлечь лучшие силы страны к строительству метро – оправдывает себя?

– Вполне. Мне близок такой подход к интенсивному развитию метрополитена. Метро – самый надежный вид транспорта на сегодня, самый быстрый и предсказуемый. Я и сам им регулярно пользуюсь: с ним никогда никуда не опоздаешь. Ну, а если говорить серьезно и глобально, ценность метро в том, что оно, безусловно, позволяет значительно разгрузить городскую транспортную сеть, снять социальное напряжение по доставке людей из удаленных районов. Улучшить эколо-

гию, наконец! Вы посмотрите: в европейских столицах – Париже, Лондоне – станции подземки «натяканы» через каждые триста – четыреста метров, потому что это удобно для людей и востребовано ими. Да, строить метро – сложная работа, большие капиталовложения. Но альтернативы в мегаполисах сегодня нет.

Москвичи не только понимают это, но и действуют, считают в «Ленметрогипротрансе». У нас же ситуация, к сожалению, пока несколько иная...

– Мы знаем, что питерские метростроители связывают большие надежды с приходом губернатора Георгия Полтавченко: хочется верить, что строительство метро у нас наконец перестанет буксовать...



– Это так. Кроме того, эти надежды связаны и с приходом нового вице-губернатора Марата Оганесяна, человека, на мой взгляд, в этой сфере не случайного, грамотного и решительного (он много лет работал как заказчик по строительству второй сцены Мариинского театра, занимался реконструкцией Большого театра, стадионом «Зенит»). Надеемся, что теперь мы сможем продвинуть метростроение в Санкт-Петербурге. Тем более, что и губернатор стремится начать более активные действия в данном направлении – это чувствуется.

«ПОДВОДНЫЕ РИФЫ» ЭКСПЕРТИЗЫ

– Вы планировали, что к началу 2013-го у вас на руках будет более одиннадцати готовых проектов новых станций метрополитена. Сбылось?

– Давайте посчитаем. В 2011 году мы спроектировали шесть станций Красносельско-Калининского радиуса, в 2012-м – три станции Фрунзенского. В конце 2012 года выпущена «Театральная», затем «Шуваловский проспект». В мае закончены три станции от «Театральной»: «Большой





проспект», «Шкиперская» и «Морской фасад». В сентябре будут готовы проекты еще четырех: по Василеостровской линии – «Новокрестовская», «Савушкина», «Яхтенная» и «Зоопарк». Всего восемнадцать. Если учесть, что комплексно институт, включая изыскания, проектирование и создание рабочей документации, может осилить максимум три станции в год, ясно, что нами проделана просто колоссальная работа! Однако дать этим проектам ход мы на сегодняшний день не можем: впереди длительный этап прохождения экспертизы и подготовки рабочей документации.

– Предстоит экспертиза?

– Да. И тут мы натываемся на «подводные рифы». Например, проекты по Красносельско-Калининскому радиусу не можем сдать в экспертизу уже два года. Одна из основных проблем – нет решений по имущественно-правовым вопросам. Для 24 площадок, где должно начаться строительство шести станций, нужны договоры аренды, а заказчик никак не может их заключить...

Дальше – больше. Пока решаются имущественно-правовые вопросы, рассказывает Владимир Александрович, устарели изыскания. И теперь городу придется тратить десятки миллионов рублей, чтобы институт мог нанять субподрядчиков и актуализировать изыскательскую деятельность... Подобные перипетии – не редкость. Вчера, например, сдали на повторную экспертизу откорректированный проект трех станций Фрунзенского радиуса – с пятого раза! Технических нареканий нет, проект закончен, проблемы в основном организационные: опять договоры аренды, бесконечные согласования с владельцами сетей и прочее. Притом что мы планируем строить линии на глубине двадцати метров, с применением так называемой щитовой проходки с активным пригрузом забоя, который декларируется во всем мире как безосадочная технология, вдруг возникает требование: согласуйте всю трассу метрополитена со всеми владельцами сетей, с которыми вы пересекаетесь на поверхности Питера... Да ведь так любой проект можно загнать в тупик! Потому и топчемся на месте. А нет проектирования – нет и строительства...

ЧИСТО ГИПОТЕТИЧЕСКИ

– Если власти все же сумеют, что называется, взять быка за рога и решить проблемы по части организации строительства, как скоро и сколько новых станций появится в Петербурге?

– Минимум через четыре года. За этот срок город получит семь станций, не меньше. Сразу же можно будет закончить Фрунзенский радиус («Прспект Славы», «Дунайский проспект», «Южная»), а также «Новокрестовскую», «Савушкина», «Театральную» и «Большой проспект». Пользу для города в абсолютных цифрах – в километрах и тысячах человек – тут оценить трудно. Но, поверьте, семь новых станций – это здорово!

Перечисленные объекты полностью закрыли бы южные проблемы Питера с перевозками, считают специалисты. И самое главное – вывели бы на станцию «Южная», с которой можно с помощью скоростного трамвая приблизить Колпино к метрополитену Санкт-Петербурга. А заодно Пушкин и Московскую Славянку – огромный район, застроенный на средства Минобороны. Десятки тысяч людей наконец решили бы для себя большой вопрос: как добраться до города? Ведь многие годами ездят в Питер на работу кое-как, на перекладных.

Этот вопрос требует немедленного решения, – считает Владимир Маслак. – К счастью, мы уже начали осваивать площадки в этом районе, Метрострой на них уже работает. Проект закончим через пару месяцев. Надеемся, на этот раз у экспертизы не возникнет вопросов...



– Ранее вы отмечали, что с вводом станции «Спаская», где сейчас сооружают вестибюль и наклонный ход, заканчивается старая эра метростроения. Фактически этим вы завершаете серию проектов, начатых еще в советские годы?

– Да. Это должно случиться в ноябре. Однако, несмотря на конец «советской эры» метрополитена, начать жизнь с нового листа у нас не получится. К сожалению, между старым и новым существует большой провал, который нам и предстоит перешагнуть. Нашим семнадцати проектам необходимо получить добро экспертизы, чтобы сформировать большой строительный задел. Предвижу вопрос: нужно ли создавать новые проекты, в то время как имеющиеся не пробить? Лично у меня сомнений нет: конечно, нужно. Проект не создается за один день, и о далеком будущем метрополитена нужно думать уже сегодня. Причем не страдая прожектерством, а в корне меняя подход к его строительству. Я спрашивал у финнов: зачем вы тянете метро в сторону западной части Хельсинки, там ведь живут пятьдесят тысяч человек? Они говорят: это сейчас пятьдесят тысяч, а в будущем, возможно, будет 250... Они сегодня думают о том, как люди будут жить завтра и ездить оттуда. А у нас думают, как заполнить землю, понастроить на ней жилых домов, накидать сетей, а потом уже чешут затылок: и как сюда метрополитен вписать, как уговорить владельцев магазинов и офисов?

ИЗ БОЛЬШИХ ПРОБЛЕМ ВЫРАСТАЮТ... УСПЕХИ

– Какие итоги своей работы вы хотели бы увидеть в конце 2013 года? Чего вы от него ждете?

– Нужно во что бы то ни стало начать изыскательские работы по новым проектам. Идеи у нас есть. Например, еще три года назад я высказывал предложение вытянуть Кировско-Выборгскую линию метрополитена в Пулково. (Аэроэкспресс – это прекрасно, но он ходит оттуда всего раз в полчаса.) В ближайшее время, надеюсь, будет объявлен конкурс на проектирование трех станций от «Прспекта Ветеранов», включая станцию «Пулково».

Это был бы знаковый проект, – согласен с руководителем главный инженер «Ленметрогипротранса» Георгий Захаров. – Он позволил бы значительно разгрузить «Прспект Ветеранов», куда из пригородов юга и юго-запада (Сосновой Поляны, Красного Села, Стрельны) народ вывозят на наземном транспорте. И утром, и вечером там страшные пробки. В вестибюль практически невозможно войти, в поезда тоже – такая толчея... Разгрузить это место – жизненная необходимость для города.

Кроме того, отмечают руководители института, нужно начинать строить ветку, которая к 2017–2018 г., накануне чемпионата мира по футболу, должна подойти к «Большому проспекту». Сегодня это вопрос приоритетов.

– И еще хотелось бы при поддержке госзаказчиков все же «пробить» через экспертизу ряд проектов, чтобы появилась возможность начать наконец строительство новых станций метро, – говорит гендиректор. – Я считаю, что развитие метрополитена для нашей власти – это тот флаг, под который всех можно объединять и который никогда не должен падать. Важно, чтобы закипела работа на всех площадках, чтобы город как можно скорее привлек организации к конкурсу на строительные-монтажные работы и к концу года уже началась бы проходка. Жду всего этого с оптимизмом. Ведь именно из больших проблем в итоге складываются большие успехи...

Михаил Бобрышев,
«Комсомольская правда – Санкт-Петербург» 09.07.2013



«СПАССКАЯ»: УСПЕВАЙ ПОВОРАЧИВАТЬСЯ!



– Не секрет, что пуск «Спасской» планировался в 2014 году. Это была наша инициатива перенести срок ввода на конец декабря 2013 года: мы

рассчитали, что все работы закончим к концу 2013-го и даже останется время на обкатку. Соответственно, конкретные проектные решения ожидалось в конкретные сроки. Причем пуск метро увязывался и был возможен одновременно со строительством многофункционального торгового комплекса над вестибюлем. Если бы конкурс по выбору инвестора для МФТК был проведен в январе-феврале 2013 года, и над вестибюлем «Спасской» была бы спроектирована хотя бы его «коробка», то к концу года мы бы эту коробку построили. Даже и сегодня, при наличии проекта, мы бы успели к концу года собрать корпус здания. Но...

Как бы то ни было, новая дата пуска – 7 ноября 2013 года, озвученная в начале мая на стройплощадке наклонного хода «Спасской» вице-губернатором Петербурга Маратом Оганесяном, вынуждает нас сократить наши же сокращенные пусковые сроки еще на два месяца.

Все мы прекрасно понимаем, что вторая половина 2014 года, конец 2013-го и 7 ноября 2013 года – даты несопоставимые. Нам пришлось серьезно переработать график строительных работ: ужиматься и искать внутренние резервы, которых, на самом деле, отнюдь не в избытке. Однако перекрытие станционного вестибюля на отметке 6,5 метров забетонировано уже в ночь с 6 на 7 июля, хотя по старому графику мы должны были приступить к его бетонированию лишь 25-го июля. Разбираем опалубку и начинаем общестроительные работы на этом этаже. Эскалаторы в наклонном ходе уже смонтированы, бригады СМУ-9 занимаются рихтовкой и выверкой верхних зон и приводов эскалаторов. По окончании мы зальем анкерные колодцы. В начале августа в машинном помещении и помещении высоковольтной понизительной подстанции развернется сборка оборудования. По окончании этих работ можно попробовать подать напряжение и запустить машины. На все работы вместе с пусконаладкой осталось три с половиной месяца.

Конечно, не без труда, с большим напряжением дается это ускорение: приходится все время перераспределять человеческие

«Спасскую» достроят к ноябрю. О том, какими усилиями это дается, газете рассказал генеральный директор ЗАО «СМУ №13 Метрострой» Сергей Дмитриевич Сепитый.



дизельные погрузо-доставочные машины, которые не только грузят породу, но и доставляют обделку. Таким образом, у нас из шахты исчез троллейный провод и рельсы. Получилось, что шахтный подъем остался «классическим»: клетки, вагонетки, бункера, оснащенные круговыми опрокидывателями, а по шахте, начиная с руддвора, новация – колесные самосвалы на дизельном ходу. Четырехтонный самосвал подвезжает к столу, а далее породу надо каким-то образом переместить в вагонетку. Для этого в руддворе оборудована наклонная эстакада с бункером, куда «Фиори» разгружает породу, а уже из бункера, обыкновенной породопогрузочной пневматической машиной ППН-1С порода перегружается в вагонетку и по шахтному подъему подается наверх. Придуманная нами технология «колесной откатки» позволила организовать проходку в два захода на двух уровнях, значительно повысить ее скорость и сократить таким образом срок

резервы, подключать дополнительную технику. Например, мы были вынуждены установить на строительной площадке стотонный автомобильный кран, дорогостоящую машину. Скажу прямо: распределением рабочих бригад сегодня зачастую руководит уже не начальник участка, этим оперативно приходится заниматься аппарату управления СМУ №13. Приходится не только ужесточать требования к темпам работ, но и «подпирать» новой рабочей силой: на два-три дня снимать бригады с ЛАЭС-2 и перекидывать на «Спасскую». А иначе просто не уложиться в сроки...

Имеют место и определенные неурядицы, их и не может не быть в такой спешке. Установка башенного крана, например, вылилась в отдельную проблему: оказалось, что в месте его монтажа проходят инженерные сети вестибюля, поэтому готовый подкрановый фундамент теперь приходится вырубать... Повторюсь, что проектный институт в этом году вообще не собирался проектировать вестибюль. Поэтому сейчас проект откровенно «сырой»: много пробелов, недоработок, до сих пор не имеем законченного архитектурного оформления. А имеем лишь набор «авторских записей». Судите сами: над оголовком наклонного хода имеется стенка, на которую обычно монтируется красивое панно – проект этой стенки нам выдали 12 июля,

критики никакой он не выдерживает. В моем понимании, любой проект в данных условиях должен быть максимально прост в исполнении...

Есть и определенные трудности с современными изоляционными и отделочными материалами: до сих пор мы таскаем по помещениям вестибюля мешки с керамзитом, засыпаем его в полы и поливаем сверху раствором. По-прежнему «в почете» труд рабов Древнего Рима, тупая, крайне непродуктивная работа. А ведь можно было запроектировать использование современного утеплителя в плитах с подходящими теплопроводными характеристиками. В отделку также заложены материалы времен «Очакова и покорения Крыма». Как в минимальные сроки создать на цементно-песчаной смеси улучшенную штукатурку я, например, не представляю.

Но и вестибюль, и наклонный ход – это лишь полдела. Кроме этого, мы сдаем, естественно в те же сроки, натяжную камеру, переходной коридор и выход в подземный зал станции «Спасская». Объем архитектурно-отделочных работ в целом такой же, как наверху: сейчас закончили гранитные полы, занимаемся облицовкой стен в переходном коридоре, в наклонном ходе смонтирован каркас для навески водоотводных зонтов, монтаж которых намечен на 26 августа. К этому сроку ожидается общая поставка зонтов для наклонного хода, натяжной камеры и переходного коридора, к началу сентября придут подвесные потолки для вестибюля.

«НА ПЕРЕХОДНОМ КОРИДОРЕ ПОД РЕКОЙ НЕВОЙ ОТЫГРАЛИ ГОД»

– Когда обсуждался вопрос, как же нам построить переходной коридор под Невой, насторожила информация о значительном, я бы даже сказал, запредельном 0,064% уклоне этой трассы для электровозной откатки. На таких уклонах 14-ти тонный электровоз по расчету везет только две вагонетки по 1,5 м³. Мы на это дело посмотрели и начали думать, как бы рельсовый транспорт заменить на пневмоко-



лесный. Хотя основной, наружный диаметр переходного коридора – 7,9 метра, в траволаторной – 9,8 м, все подходящие выработки Ø 5,63 м и Ø 5,64 м. Получается, что крупногабаритные горные машины не разместить. Покопались на «свалке, где есть все», т.е. интернете, и нашли соответствующую технику. Интернет предложил небольшие итальянские машинки фирмы «Фиори», специально оборудованные для подземных работ. Еще бы, Северная Италия – страна горных тоннелей... Подсчитали необходимое количество этих самосвалов, а чем же на них грузить породу? Подобрали

строительства перехода почти на год. Конечно, применение дизельных горных самосвалов и погрузо-доставочных машин обуславливается небольшим плечом откатки, ограниченным объемом вывозимой породы и малой длиной выработок, поэтому применение дизельной пневмоколевой техники удобно в призабойных зонах, притоннельных выработках, венттоннелях, на длинном плече в сочетании с конвейерами или электровозной откаткой. Можно поэкспериментировать и при строительстве двухпутных тоннелей, применив машины большей грузоподъемности.

Поздравляем!



От всей души поздравляем с 50-летием главного инженера обособленного подразделения «Управление по эксплуатации Комплекса защитных сооружений» АВИВА РОМАНОВИЧА РОМАНЮКА

Уважаемый Авив Романович!

Дружный коллектив Метростроя поздравляет Вас с юбилеем! Искренне желаем Вам крепкого здоровья, личного счастья, благополучия, мира, добра и удачи во всех делах. Пусть Вам всегда сопутствует удача и исполнение желаний!

Есть такие понятия, над которыми не властно время: профессионализм, долг, ответственность, мужской характер. И все это применимо к Вам. Оставайтесь тем человеком, за которым хочется идти и с которым хочется работать. С юбилеем!



«ЮЖНАЯ»: РАБОТА КИПИТ!

23 июля «Метростроитель» с восхищением осматривал неузнаваемо изменившуюся стройплощадку поверхностного участка будущей станции «Южная». Бригады метростроителей за месяц действительно «рванули». Незавершенным остается лишь один небольшой участок галереи и то потому, что вскрывать грунт у самого стартового котлована пока не разрешает проектный институт. Корреспонденту нашей газеты площадки показывали горные инженеры-строители Денис Васильевич Ионов и Олег Геннадьевич Сабуров.

Денис Васильевич Ионов, ЗАО «Метроподземстрой», заместитель главного инженера по производству, охране труда и промышленной безопасности:

— Сейчас мы ведем работы параллельно на двух участках: на сооружении подходного тоннеля и на строительстве стартового котлована. На нашем участке подходного тоннеля, в границах, заданных стеной в грунте, полностью смонтированы первый и второй опорные пояса (верхний — из труб Ø 530 мм, нижний — Ø 1020 мм), здесь мы установили 47 расстрелов. За нами шаг в шаг идет ЗАО «Управление-15 Метрострой»: у них своя задача, им предстоит «упаковать» этот участок гидроизоляцией (для этого используется специальная гидроизоляционная строительная ткань — пластфол) и готовить армокаркас для постоянной обделки. Свою работу мы сдаем нашим коллегам отрезками по 15-20 метров. Участок галереи в непосредственной близости к стартовому котловану (на расстоянии 68 метров), то есть практически в зоне монтажа проходческого щита еще глубже (до 17,10 метра), поэтому здесь устанавливается третий опорный пояс. На этом участке мы вы-

брали грунт по первому ярусу и в ближайшее время подойдем ко второму опорному поясу. Здесь установим расстрелы Ø 1020 мм и начнем понижаться на уровень третьего опорного пояса. В целом же, на данный момент уже омонтированы 70 метров галереи, все остальные участки активно разрабатываются общими усилиями в очень хорошем темпе.

В круглосуточном режиме работу строителей корректирует группа маркшейдеров.

Олег Геннадьевич Сабуров, главный маркшейдер ЗАО «Метроподземстрой»:



— Строго по рабочим чертежам маркшейдера расчитывают отметки строительных конструкций (например, распорных труб, зоны щебня, зоны бетона, зоны подкрановых путей) и выносят их с помощью электронного тахеометра непосредственно на строящийся объект, опираясь на поверхностную полигонометрию. Вообще, любое строительство начинается с чертежа и его привязки к местности, поэтому маркшейдера всегда на шаг впереди строителей: готовят для них фронт работ... Сейчас наша ближайшая задача — подготовка



участка к установке второго яруса расстрелов и корректировка выборки грунта. Но самое интересное маркшейдеров ждет впереди: нам предстоит вынести с чертежа в



натуру проемы выхода тоннеля в стартовый котлован.

Денис Васильевич Ионов, ЗАО «Метроподземстрой», заместитель главного инженера по производству, охране труда и промышленной безопасности:



ОТЛИЧНАЯ БРИГАДА ЕВГЕНИЯ НИКОЛАЕВИЧА ШАРОВА: «Южная» своими руками!

— До стартового котлована остается пройти лишь один неразработанный участок, так называемый «целик». Эта «перемычка» между галереей и стартовым котлованом сейчас используется строителями как транспортный переезд. «Ленметрогипротранс» не разрешает разработку этого участка, пока не будет забетонировано основание стартового котлована.

Глубина стартового котлована — 19,8 метра, диаметр — 24,5 метра, «в свету» — 21,5 (после монтажа постоянной обделки). Сейчас ведется выемка грунта по первой «заходке» — до отметки 11,4 метра. Затем приступаем к монтажу арматуры и монолитным работам постоянной обделки. Соорудив первое кольцо постоянной обделки, приступаем ко второй «заходке» до проектной отметки 19,8 метра. Сроки для выполнения этой работы очень сжатые: поставлена задача во второй половине августа этот объем работ выполнить. Помимо бетонирования «по кругу», предстоит еще подготовить бетонное основание под опорный рельс и, конечно же, основание котлована.

«СПОРТИВНАЯ-2», НАКЛОННЫЙ ХОД: ВЫЙТИ ЗА БЕТОН ТОРЦЕВОЙ СТЕНЫ



О том, как разворачивается проходка наклонного хода на «Спортивной-2», «Метростроителю» рассказывает начальник строительного участка ЗАО «СМУ-11 Метрострой» Роман Николаевич Орел.

— Размещение одной лишь строительной техники на площадке наклонного хода «Спортивной-2» требует от линейных руководителей строительства известного мастерства и большого напряжения. Малейшее изменение логистики в дневном графике строительства приводит к вынужденной перестановке «всего и вся». На такой невероятно тесной площадке любая передвижка техники и подводящих коммуникаций дается очень непросто. Поставить в нужное место опоздавший самосвал или элементарная внеплановая откачка воды, казалось бы, такие простые, но незапланированные действия могут внести серьезный беспорядок в отлаженный рабочий процесс. И все из-за того, что площадка, зажатая с трех сторон проезжими частями, а с четвертой — набережной, безнадежно мала. Конструктивно станция несложная, а вот организационно — далеко не подарок...

ДЕМОНТАЖ ТОРЦЕВОЙ СТЕНЫ

— До начала проходки были установлены лотки рам временного крепления, далее проходчики смонтировали и омонолитили пять временных рам. Затем для консолидации грунта за торцевой стеной стартового котлована произвели нагнетание специального гидроизоляционного состава.

Для вырубки бетона торцевой стены использовался многофункциональный шагающий экскаватор Kaiser, а в труднодоступных местах приходилось переходить на «ручную доработку» отбойными молотками. За пять рабочих дней было выбрано около шестидесяти кубометров бетона.

Параллельно продолжался монтаж и крепление сегментов следующих рам. Сейчас установлено уже семь рам временного крепления. Пока, на начальном и самом сложном этапе, включающем демонтаж бетонной торцевой стены, темпы проходки относительно невысоки — рама за двое суток. До девятой рамы включительно проходчикам придется рубить бетон, на это уходит драгоценное время: по грубым подсчетам проходчиков 70 сантиметров бетона можно приравнять к 5-6 кубометрам грунта. Порода загружается мини-экскаватором в металлическую кандею и автокраном выдвигается из стартового котлована на поверхность. В дальнейшем отгрузка породы будет полностью механизирована.

ЛОБОТРСЯСОВ НЕ ДЕРЖИМ

— График выхода проходческих бригад выбран скользящий, сутки разделены на три смены. Проходческий состав — 11-12



«ПОЗИТИВ»... Бригада Юрия Александровича Гусева (ЗАО «СМУ-11 Метрострой») на проходке наклонного хода станции «Спортивная-2»



человек. Рабочий состав очень сильный, но есть и совсем молодые проходчики... А есть и такие, для кого наклонный ход «Спортивной-2» вообще первая проходка. Все, как говорится, стремятся, набивают руку. Скажу прямо: все ребята молодцы, но пока не дает разойтись в полную силу бетон торцевой стены. А лоботрясов мы и не держим. Если парень «не тянет», бригадир с выводами не задерживается, приходит ко мне и ставит перед выбором: «зачем мне кормить этого бездельника?» И он прав, ведь проходка оплачивается по общим расценкам, поэтому тех, кто тянет вниз, держать нет смысла. Такого лучше поставить «на метлу», и будет трудиться на уборке территории.

Бригады на участке — все с бесценным опытом работ. Взять хотя бы известных всему Метрострою легендарного Александра Суходолова или Юрия Гусева, очень толкового и энергичного руководителя, высоко зарекомендовавшего себя на строительстве станций «Обводный канал» и «Адмиралтейская», бригадиров с не меньшим опытом — Юрия Кацамахина и Александра Тучкова.

Как только пройдем бетон торцевой стены, будет интересней: для ребят появится реальный стимул. Остается ждать недолго, на девятой раме выходим за торцевую стену. На проходке за бетоном будем стремиться весь проходческий цикл: вруб, выборку породы, монтаж всех элементов рамы, обварку и прочее укладывать в 4-5 смен.

Турслет

ТУРСЛЕТ В ПРИМОРСКЕ:

5–7 июля в Приморске, на живописном берегу Финского залива прошел двенадцатый туристический слет Метростроя. Без сомнения, это самый любимый вид Спартакиады Метростроя. Каждый раз для того чтобы участвовать в нем, команды серьезно готовятся.



В этом году испытать все прелести туристического життя, помериться силами в различных видах спорта и продемонстрировать «творческую жилку» приехали 15 команд. Программа слета традиционно включала в себя соревнования по пляжному футболу, волейболу, туристической технике, перетягиванию каната и туристической эстафете. Успешным выступлениям команд способствовала в меру теплая погода и громкая поддержка преданных болельщиков.

Итак, день первый, пятница.

Команды-участники делают последние приготовления и заселяются в палатки в лагере своей организации. Далее – свободное время, когда можно морально подготовиться к соревнованиям следующего дня, встретить коллег и друзей в соседних лагерях, пожарить шашлыки и попеть песни под гитару...

День второй – суббота. Самый емкий по энергозатратам.

После вкусного завтрака всех участников ждало торжественное построение и открытие туристического слета, где с приветствиями и напутствиями выступили заместитель генерального директора ОАО «Метрострой» Валентина Петровна Забродина и председатель Территориальной профсоюзной организации Виктор Владимирович Зорька. Честь поднять флаг туристического слета выпала прошлогодним победителям – команде Тоннельного отряда-3.



Сразу после торжественного открытия турслета начался турнир по пляжному футболу. Из борьбы за призовые места практически сразу выбыли довольно сильные команды ЗАО «Компакт», Управления механизации, ЗАО «Управление №10 Метростроя» и ЗАО СМУ-9 «Метрострой». Победителем же соревнований неожиданно – и первый раз в истории турслета – стала команда Управления ОАО Метрострой, которая на



пути к финалу смогла обойти футболистов из Метробетона и Тоннельного отряда -3, а в упорной и напряженной игре за первое место обыграла команду ЗАО «СМУ №13 Метрострой».

Пока футболисты бились за призовые места, чуть поодаль, на спортивной площадке проходил турнир по волейболу. В захватывающей борьбе за пьедестал почета и при громкой, но организованной поддержке болельщиков, в тройку лидеров выбились команды ЗАО «Метробетон» (1 место), ЛМГТ (2 место), Управления Метростроя и ЗАО «Тоннельный отряд-3» (разделили 3 место).



Еще один вид соревнований субботнего дня – туристическая техника. Команде, состоящей из 3 мужчин и 1 женщины, предстояло продвигаться с препятствиями по канатной дорожке, при этом следя за техникой безопасности и очередностью отстегивания карабинов. Нужно сказать, что год от года команды все более и более ответственно стали подходить к подготовке в этих соревнованиях. Как итог – уменьшилось время прохождения канатной трассы, а наблюдать за действиями участников стало интереснее. Лучшей в туристической технике стала команда ЗАО «Компакт», преодолевшая дистанцию за 6 минут 30 секунд, на втором месте – команда

ЗАО «Тоннельный отряд -3» (6,46 мин), третьими стали спортсмены из Управления №10.

Спортивным завершением субботы стал самый зрелищный вид турслета – перетягивание каната. Такого накала страстей, пожалуй, не было ни в одном виде соревнований. В перетягивании каната роль играют не только сила, но и верная тактика. Именно сочетание двух этих составляющих привело к победе тройку финалистов: команду ЗАО «Метробетон» (1 место), спортсменов Управления ОАО «Метрострой» (2 место) и ЗАО «Управление №10 Метрострой» (3 место).



Пока силачи Метростроя перетягивали канат, зарываясь по щиколотку в песок, комиссия проводила смотр лагерей. В оформлении лагерей учитываются многие факторы: чистота, удобство, безопасность и, конечно, художественная «изюминка». Приятно было наблюдать, что команды подошли к оформлению лагерей со всей ответственностью, и многие «места обитания» туристов радовали глаз. Конкуренция оформления лагерей была высокой, но лучшими в этом виде стали лагерь Управления ОАО «Метрострой» и ЗАО «Метробетон», а второе место поделили лагерь ЗАО «СМУ-19 Метрострой» и ЗАО «Тоннельный отряд-3».



Турслет

МЕСТО ВСТРЕЧИ ИЗМЕНИТЬ НЕЛЬЗЯ!



День третий и последний – воскресенье.

Воскресная программа туристического слета началась с соревнований по туристической эстафете, состоящей из 7 различных этапов. Погода внесла серьезные коррективы в водный этап эстафеты: из-за поднявшегося ветра, нагонявшего волны, гребля на надувной лодке, оказалась трудным и самым времязатратным делом.



Выступавшая первой команда Управления ОАО «Метрострой» задала хороший ориентир – 3 минуты 23 секунды, который все же вскоре был побит. Впереди оказались спортсмены из ЗАО «Метробетон» (3 место, 3 мин. 14 сек.) и Управления механизации (2 место, 3 мин. 14 сек.). Победителями эстафеты с хорошим отрывом по времени (во многом благодаря Юрию Сидорину с отличным результатом прохождения водного этапа) стали спортсмены из ЗАО «СМУ-11 Метрострой», преодолевшие эстафетный путь за 2 минуты 56 секунд.

После завершения спортивных этапов пришло время подвести итоги, что и сделали Валентина Петровна Забродина и Виктор Владимирович Зорька на торжественном построении закрытия слета и вручении призов победителям. Итак, первое командное место в упорной борьбе вырвала команда Управления ОАО «Метрострой», на втором месте – коллектив ЗАО «Метробетон», а третье удержали победители прошлого года – спортсмены из ЗАО «Тоннельный отряд-3». Отдельным призом за волю к победе была награждена команда ЗАО «Литейно-механический завод Метростроя», самая малочисленная на слете, но тем не менее, стойко борющаяся за победу. Всем призерам и победителям были вручены кубки, грамоты и ценные призы.

После награждения команды-участники вернулись в свои лагеря, чтобы собрать палатки и подготовиться к дороге домой. До свидания, 12-й, и до встречи новый, 13-й, непременно счастливый туристический слет!



Ярким завершением субботнего вечера стал конкурс художественной самодеятельности, где приняли участие 14 коллективов. Каждая команда подготовила 10-12 минутное выступление, каким-либо образом привязанное к теме метростроения. Выступление каждой команды было сделано в своем, оригинальном жанре. В целом, все участники порадовали требовательное жюри и зрителей своей изюминкой. Традиционные лидеры художественной самодеятельности – команды Управления ОАО «Метрострой» и ЛМГТ – подтвердили свое лидерство и в этот раз, а конкуренцию им создали команды ЗАО «Тоннельный отряд-3», ЗАО «Компакт», ЗАО «Управление №10 Метрострой» и ЗАО «СМУ-19 Метрострой».



Спорт

ТУРСЛЕТ-2013: ИТОГОВАЯ ТАБЛИЦА ПО РЕЗУЛЬТАТАМ СОРЕВНОВАНИЙ

команда	футбол	волейбол	тур. техника	туристическая эстафета	канат	художественная самодеятельность	смотр лагерей	сумма очков	место
Управление	I	III	9	4	II	I	I	21	I
СМУ-9	9	12	III	8	7	8	5	52	7
Управление №10	12	11	5	11	III	4	7	53	8
СМУ-11	11	5	4	I	10	8	5	44	4
СМУ №13	II	14	15	6	11	7	7	62	11
Управление-15	8	10	13	9	14	11	7	72	13
Семнадцатое управление	III	8	14	13	12	8	5	63	12
СМУ-19	15	6	10	9	9	4	3	56	10
Управление-20	6	13	12	14	8	13	7	73	14
Тоннельный отряд-3	III	III	II	6	13	III	III	33	III
Управление механизации	9	9	6	II	5	14	9	54	9
Компакт	13	7	I	15	III	4	5	48	6
ЛМГТ	13	II	7	5	6	2	9	44	4
Метробетон	5	I	8	III	I	12	I	31	II
ЛМЗ	7	15	11	12	15	-	9	н/з	15

СПОРТКОМПЛЕКС МЕТРОСТРОЯ: ОСНОВАНИЕ ЕСТЬ? СКОРО БУДЕТ!

Конечно, хотелось бы побыстрее увидеть во всей красе готовый спорткомплекс Метростроя. К сожалению, наши желания не всегда совпадают с возможностями. Впрочем, и на сегодняшний день выполненный строителями объем впечатляет, ведь завершены самые сложные фундаментные работы.



Рассказывает руководитель строительства спортивного комплекса ОАО «Метрострой» Александр Иванович Буценко:

– До сентября мы должны были забетонировать перекрытие цокольного этажа спорткомплекса, а на площадке паркинга возвести стены и перекрытие. Но не получилось. Пришлось на месяц передвинуть срок окончания этих работ. На данный момент строители соорудили свайное поле (было установлено 600 свай), забили по периметру котлована шпунтовое ограждение и выполнили выемку грунта: на строительстве котлована для будущего паркинга было вывезено за пределы города более 100 000 кубометров грунта. Наконец мы приступили к устройству общего основания: подготовили щебеночную подсыпку, гидроизоляцию, положили так называемую «подбетонку» и приступили к арматурным работам. Связали арматурный каркас будущей плиты основания паркинга и приступили к изготовлению каркасов колонн. Строительство будет производиться крупными «захватками»: вся территория бетонирования «паркинг-спорткомплекс» разделена на шесть таких захваток, одна из которых уже выполнена. Вся огромная общая площадь основания паркинга и здания спорткомплекса будет забетонирована без промежутков и разрывов. Впрочем, по стыкам захваток пройдут деформационные швы для амортизации осадки. Для бетонирования «захваток» придется использовать выходные дни: меньше пробок, легче с доставкой бетона. В ближайшее воскресенье (20 июля) мы должны залить очередную



заходку, а это ни много ни мало 800 кубометров бетона. Параллельно, по периметру сооружения будем бетонировать стены, а выше – первое перекрытие. И так поднимем шесть этажей. Любое строительство держится на трех китах: деньги, бетон, арматура (арматуры, кстати, только на основание без стен и перекрытий уйдет 1100 тонн), поэтому если с поставками все будет в порядке, отставание нагоним. Сейчас можно уже сказать, что через пару месяцев мы зальем основание, поднимем стены до первого этажа и построим первое перекрытие. А вот к устройству искусственного покрытия на поле для хоккея на траве перейдем лишь в следующем году: для этого необходимо переместить установленные на территории поля подъемные краны, необходимые сейчас для строительства. Добавлю, что вокруг стадиона, вероятно, будут установлены сборно-разборные трибуны.

В целом, к концу 2014 года весь объем строительно-монтажных работ должен быть завершен, и спорткомплекс Метростроя сможет себя предъявить, правда, пока лишь в строительных конструкциях.



ОТКРОЙТЕ СЕЗОН ОХОТЫ НА ДРУЗЕЙ – ИГРАЙТЕ В ПЕЙНТБОЛ!

20 июля коллективом Управления механизации – филиала ОАО «Метрострой» при участии профсоюзного комитета в Петергофе была проведена игра в пейнтбол. Организацией игры занимался клуб «Панда пейнтбол».



Пейнтбол – захватывающая спортивная игра. Она привлекает своей зрелищностью, возможностью выплеснуть отрицательные эмоции и обрести положительные, предоставить своему телу реальный шанс получить удовольствие от активного движения. Кроме того, это один из способов сплочения коллектива. Например, европейские специалисты по тимбилдингу (teambuilding) применяют пейнтбол в своих программах как наиболее быстрый способ повышения эффективности взаимодействия внутри фирмы, развития доброжелательности, лояльности и духа товарищества. Этот инновационный забавный прием используется в построении из будничного «рабочего коллектива» настоящей слаженной команды.

У коллектива Управления механизации от игры остались отличные впечатления, поскольку это дало прекрасную возможность отдохнуть с коллегами и здорово провести

время на свежем воздухе. Со слов участников игры, такого адреналина многие никогда еще не ощущали, набегались за несколько часов настолько, что на второй день болело все тело. Были, конечно, ссадины и синяки, но от этого впечатления о проведенных выходных были только эмоциональней.

Игра действительно способна влюбить в себя любого. Сыгравший один раз с 90% вероятностью захочет сыграть снова, по крайней мере, у коллектива Управления механизации желание сыграть еще нарастает с каждым днем.

В.Борисов,
Председатель профсоюзного комитета Управления механизации



ЮБИЛЕИ ВЕТЕРАНОВ МЕТРОСТРОЯ АВГУСТ

2	Валентина Анатольевна ПОЗДНЯКОВА (Управление) – 75-летие
4	Валентина Степановна ПОПКОВА (АТП) – 75-летие
8	Владимир Николаевич ОГАЙ (Управление-15) – 65-летие
12	Владимир Дмитриевич МОРИН (УМ) – 85-летие
14	Фида Ивановна НОРКИНА (Поликлиника) – 85-летие Владимир Алексеевич ОГНЕВ (АТП) – 65-летие
15	Иван Петрович ПАВЛОВ (СМУ №13) – 75-летие Владимир Петрович РЯБОВ (УМ) – 60-летие
16	Николай Федорович БОНДАРИК (СМУ №13) – 75-летие Татьяна Петровна ХОХЛОВА (УМ) – 50-летие
18	Инна Акимовна ВОЛКОВА (Управление-15) – 70-летие
19	Наталья Викторовна СМЕРНОВА (ТО-3) – 60-летие
22	Сергей Дмитриевич МЯГКОВ (СМУ-19) – 80-летие
24	Мария Алексеевна БОТИНА (СМУ-19) – 85-летие
28	Вера Ивановна НИКОЛАЕВА (РЭУ) – 75-летие
31	Андрей Иванович ПЕТРЕНКО (ТО-3) – 90-летие

УЧРЕДИТЕЛЬ:

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



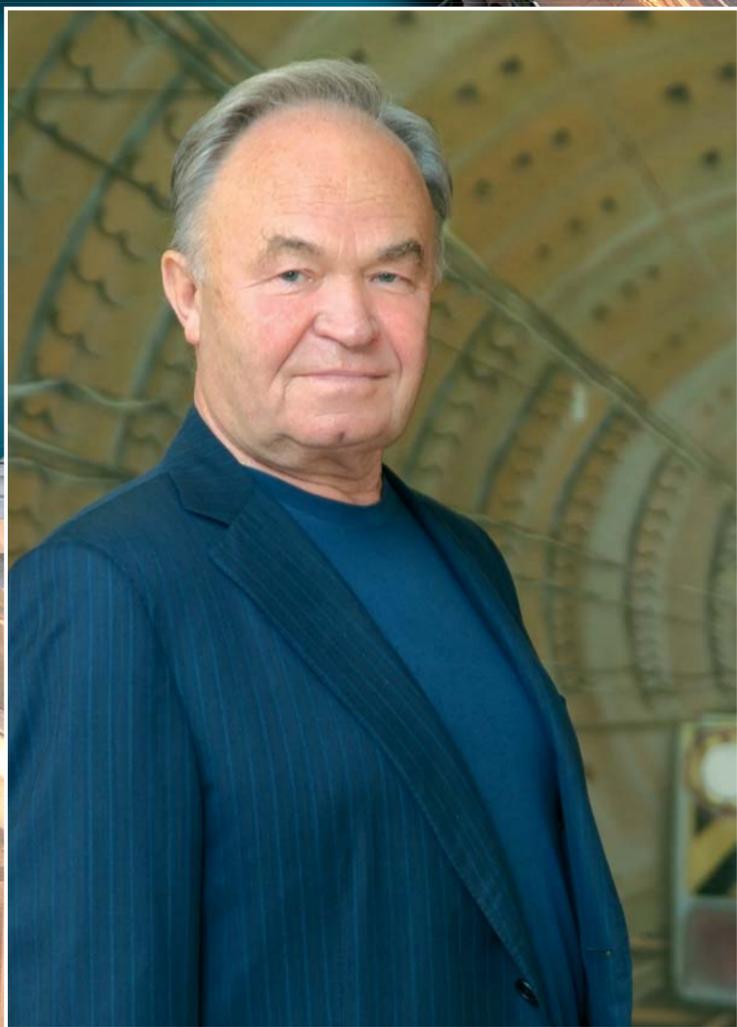
Редактор: Андрей Бергнер
Фото: Виктор Чумаков
Корреспондент: Ирина Сидорина
Верстка и дизайн: Елена Тальянова
Номер подписан в печать 30.07.2013 г. 11.00 ч.
Газета отпечатана в типографии «Кириллица», Санкт-Петербург, Синопская наб., д. 64, литера А.

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 1700 экземпляров.



ПОЗДРАВЛЯЕМ С 50-ЛЕТИЕМ ТРУДОВОЙ ВАХТЫ!

3 августа 2013



Уважаемый Вадим Николаевич!

От всего сердца поздравляем с трудовым юбилеем!

Продолжайте вдохновлять Метрострой своим оптимизмом, упорством, умением преодолевать трудности и добиваться поставленной цели! Оставайтесь таким же открытым, доброжелательным, отзывчивым человеком, к которому всегда тянутся люди, независимо от их возраста и положения. Дарите своим близким и друзьям, всему нашему большому коллективу радость общения, мудрые советы и ценные указания. Здоровья, долголетия и новых творческих побед! С большим трудовым юбилеем!

Трудовой коллектив ОАО «Метрострой»



Юбилейное интервью



В.Н.Александров – студент первого курса ЛИИЖТ МТ-53



1958 г. С этого начиналась учеба в ЛИИЖТе МТ-53. Деревня Шугозеро Тихвинского района. Уборка сельхозпродуктов



Март 1968 г. Первый ребенок – дочь Ольга



1973 г. Встреча выпускников группы МТ-53 с руководством кафедры (проф. Ю.А.Лимонов, доцент А.А.Богородицкий). С 1970 по 1973 гг. В.Н.Александров – начальник смены Строительства №17 Ленметростроя



1986 г. Открытие летней Спартакиады Ленметростроя. Начальник Ленметростроя Г.А.Федоров и начальник Тоннельного отряда №3 Ленметростроя В.Н.Александров



1973–1977 гг. В.Н.Александров – главный инженер и начальник Строительно-монтажного управления №15 Ленметростроя



Июнь 1994 г. Встреча с В.С.Черномырдиным перед Играми Доброй воли, рассказ о перспективах развития метро



В десятку!



1994 г. Командировка в транспортную китайскую академию. В.Н.Александров, С.Н.Власов, В.А.Брежнев



1996 г. 55-летие Метростроя. У БКЗ «Октябрьский». А.А.Собчак, В.Н.Александров



Август 1997г. Ввод в эксплуатацию станций «Спортивная» и «Чкаловская»



Декабрь 1998 г. На пуске станции «Старая деревня» и трамвайного кольца



Ноябрь 1998 г. Полномочный представитель Президента РФ в Межпарламентской ассамблее государств – участников СНГ С.А.Цыпляев вручает В.Н. Александрову Орден «За заслуги перед Отечеством» IV степени



Вторая половина 1990-х. Инспекция Спикера Госдумы Г.Н.Селезнева на участке «Лесная» – «Площадь Мужества». «Разрыв»

Вадим Александров:

– Вадим Николаевич! Позвольте поздравить Вас с большим юбилеем, 50 лет служения Петербургу – это огромное счастье и великая ответственность. С чего же начался путь в профессию для главного метростроителя Петербурга?

– Путь в профессию начался с момента принятия решения. Хотя планы изначально были совсем другие. Мечтал стать военным хирургом, но в Военно-медицинскую академию не прошел по заключению медкомиссии (слабое зрение). Как-то однажды я посмотрел фильм «Люди на мосту» и пришел в восторг от романтики и грандиозности нового для меня дела – мостостроения. В 1958 году я принял решение и поступил в Ленинградский институт инженеров железнодорожного транспорта на факультет «Мосты и тоннели». Ну а побывав в шахте, понял, что обязательно должен быть вместе с теми, кто в тяжелейших условиях под землей создает самый нужный и удобный вид транспорта – метро. Уже тогда понимал, что Ленинград, расположенный на островах, не может существовать без развитой сети метрополитена. И по-прежнему твердо убежден в этом. С той поры всю жизнь, преодолевая серьезные трудности, я продвигаю строительство метрополитена в нашем великом городе.

– Расскажите о своих студенческих годах... Известно, что Вы до сих пор поддерживаете отношения с однокашниками. Какая атмосфера царила в ЛИИЖТе того времени?

– Да, у нас сохранились теплые отношения. Недавно мы собирались в нашем институте на 50-летие его окончания. Было очень здорово. Собрались в аудитории мостового факультета, по очереди рассказывали о жизни. Всего нас было 22 выпускника. Затем перешли в Юсуповский дворец, где продолжили беседу уже за столом. В 19 часов никто не хотел расходиться. Решили встречаться не реже одного раза в год.

В 1958 году в институт поступали молодые ребята 1940-1941 года рождения, пережившие Великую Отечественную войну. Половина из них потеряли отцов, родственников, так же, как и я. Достаток был невысокий. «Крутых», как сегодня говорится, не было. Половина проживала в общежитии ЛИИЖТа, но обстановка и взаимоотношения были исключительными. В общежитии собирались часто, всегда было очень весело и открыто. Кто-то что-то приносил, сбрасывались на бутылочку портвейна, дежурное блюдо на столе – пельмени. Звучали популярные песни, в основном под гитару, играл патефон. Любили спорт, особенно массовые выезды на лыжах. Лыжи были не то что сегодня у наших спортсменов: пластмассовые с креплениями и смазками. Как-нибудь прикрутить на сапоги или валенки, и вперед. Но никто никогда никого не посмел осудить за то, в чем ты пришел, а наоборот, иногда помогали друг другу приодеться. Могу сказать одно: атмосфера, о которой Вы спрашиваете, была великолепной, трудности были общими и люди были равны и близки.

– Вы из тех людей, про которых принято говорить, что «он сам себя сделал». Родились в небольшом городке, Ваш отец погиб на фронте, «дело жизни» выбрали непростое, в Ленметрострое начинали с должности начальника смены и поднялись до поста генерального директора мощной строительной корпорации – признанного лидера подземного строительства. Как развивалась Ваша карьера? Кого Вы можете назвать своими учителями? В чем видится залог собственного успеха?

– О развитии карьеры я никогда и не помышлял. Мы с карьерой (если мою работу можно так назвать) шли параллельно. Главная работа – паши, приноси пользу. И как-то с самого начала получалось правильно, по крайней мере, говорили обо мне всегда хорошо. У меня не было, как сейчас выражаются, «мохнатой руки». Да, мой отец командир дивизиона «Катюш» героически погиб под Валдаем в 1942 году, награжден двумя орденами (одним посмертно). Мама была простой учительницей начальной школы, достаток был очень небольшой. В конце 1963-го, когда я уже работал, купил с прогрессивки первый телевизор «Беларусь 110». Как сейчас помню, стоил он 412 рублей и был взят в кредит. Сколько было радости! Сейчас такого нет.

А наставников и учителей всегда было много. В этом мне очень повезло. Первые из них – бригады проходчиков Александр Дмитриевич Поваров и Сергей Александрович Сухов. Потрясающие, самоотверженные в работе люди. Их нельзя было подвести, наша смена должна была быть обязательно лучшей. Так это в основном и было. Лев Федорович Коньков – первый начальник участка (бывший легендарный бригадир проходчиков), Юрий Петрович Метелица и многие другие учили меня, как делать лучше (а порою, как делать не надо). И я им от всего сердца за это благодарен. Ну и конечно же, люди, с которых я брал пример и которых хотел хоть немного на них походить. Георгий Александрович Федоров – начальник Метростроя, Анатолий Степанович Туманов, с которым долго мы шли рядом, потом он стал секретарем Обкома партии по строительству и очень много нам помогал. Владимир Михайлович Капустин – начальник Метростроя, а затем Секретарь Горкома по строитель-

«Метрострой – это команда»

ству, Юрий Филиппович Соловьев – первый секретарь Ленинградского Обкома КПСС. Вообще, Метрострой был лучшей кузницей кадров для города, для Исполкома Ленсовета, Горкома и Обкома КПСС. И все люди, которые от нас выходили, честно исполняли свой долг, очень много сделали для города, ну и конечно, оказывали помощь Метрострою.

Мне тоже пришлось проработать три года освобожденным Секретарем Паркома Ленметростроя. Безусловно, это был полезный и большой опыт для жизни и, может быть, для карьеры. Я не был партийным функционером, главная моя задача заключалась в заботе о человеке труда, в организации производства, в улучшении трудовых условий, в развитии движения социалистического соревнования в коллективе. У меня нет ностальгии по прошлому, но жаль, что мы так быстро забываем все хорошее, что осталось в том времени, а ведь его было немало. И сегодня, руководя Метростроем, я опираюсь на профсоюзный комитет, который сближает меня с трудовым коллективом. Мы очень ревностно, не формально относимся к составлению и контролю Коллективного договора между профсоюзом и организацией, вовлекаем людей в спортивные соревнования, проводим туристические слеты, лыжные выезды и многое другое. В настоящее время мы реконструируем свой стадион, иначе его бы начали реконструировать другие. У нас есть и будет самый лучший стадион среди городских предприятий! В Приморске поддерживаем базу отдыха, куда с удовольствием ездят рыбаки и грибники, где проводим встречи, слеты, спортивные состязания. За исключением непрофильного имущества после приватизации мы ничего из того, что было создано за многие годы, не распродали. Наши производственные базы, заводы привлекали внимание многих. И могу сказать, что ко мне обращались многие серьезные люди с предложениями, а порою и угрозами. Мы выстояли. Я как-то рассказывал обо всем этом одному чиновнику, с которым был в хороших отношениях. Он сказал: «так Вы, Вадим Николаевич, привычный мамонт!». Ну что ж, мамонт очень сильное животное.

В чем я вижу залог собственного успеха? Ответ однозначный. В КОМАНДЕ. Под командой я понимаю аппарат управления Метростроя, и, конечно же, командиров наших строительных управлений, заводов, филиалов и их помощников. Без этих замечательных людей ни о каком успехе говорить бы не пришлось. С ними можно идти на любые дела, включаться в любые проекты и начинания. Я им очень благодарен. Огромное им спасибо за отношение к делу и ко мне!

– 1991 год, конец «эпохи плановой экономики». Ваше назначение на пост генерального директора... Прошло 22 года. Как Вам теперь представляется, этот период был самым сложным в истории Метростроя, в Вашей личной истории?

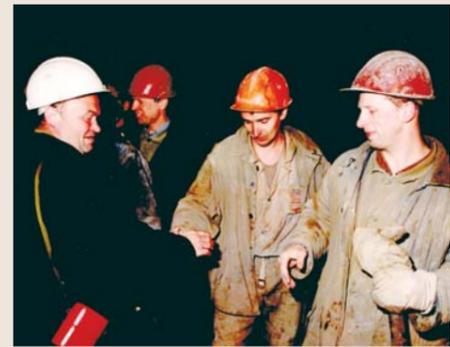
– Думаю, что в истории Метростроя самыми сложными были 1941-1945 годы. Тогда, преобразованный в Управление военно-восстановительных работ, Метрострой защищал наш город, строил оборонительные рубежи, Дорогу Жизни, паромные переправы. Тысячи метростроителей отдали свои жизни за Победу. Отдал свою жизнь и первый начальник Метростроя, Герой Социалистического труда Иван Зубков, бюст которого стоит на входе в управление Метростроя. Каждый день, поднимаясь к себе в кабинет, я невольно смотрю на него и говорю «Спасибо!».

Лично для меня, да и не только для меня одного, самыми сложными были 1990-е годы. До этих лет жили мы непросто, но все было понятно. Действовала выстроенная вертикаль: Министерство транспортного строительства – Главтоннельметрострой – Управление Метростроя – структурные подразделения. И вдруг все в одночасье пропало. Нет ни министерства, ни главков. При этом мы оказались никому не нужны. Сверху никого нет, внизу ничего не понятно. Первыми такими обстоятельствами воспользовались независимые профсоюзы. Теперь всем понятно, откуда они возникали, кто их поддерживал и подпитывал. Одним из требований был переход Метростроя под юрисдикцию России. Никто из требовавших не представлял, что же это такое, но надо было помочь «кому-то» развалить страну. 29 апреля 1991 года я, уже генеральный директор Ленметростроя, впервые вышел на площадь Островского к участникам забастовки, к тем людям, ради которых я работал, многих из них любил, как родных. И увидел только их злые глаза и агрессивные лица. Я принял все условия стачечного комитета, потому что по-другому сделать было нельзя. Нужно было выиграть время, которое впоследствии всех рассудит и все расставит на свои места. Через неделю-две после этих событий жена мне сказала, что я поседел. Я бы не хотел, чтобы подобный день повторился в моей жизни.

– Какие меры пришлось принимать новому гендиректору, чтобы сохранить предприятие, его уникальный коллектив? Известно, что практически все предприятия, входившие в состав Метростроя, прошли процедуру банкротства...



Декабрь 1998 г. На пуске станции «Старая деревня» и трамвайного кольца



Начало 2000-х. С проходчиками Тоннельного отряда-3 на «Размыве»



2000 г. Совещание на шахте 213 бис по подготовке к монтажу проходческого комплекса «Виктория»



10 января 2002 г. Председатель Совета Федерации С.М.Миронов на шахте 213 бис («Размыв»)



2004 г. Смольный. У кабинета В.И.Ленина с О.Т.Арефьевым



15 сентября 2006 г. Совещание на дамбе



2004 г. Окончание проходки второго тоннеля на «Размыве». В.И.Матвиенко, А.И.Вахмистров, Н.П.Кошман, В.Н.Александров, В.А.Гарюгин



1 сентября 2012 г. Танец с внуком Николашей



17 сентября 2007 г. КЗС, затопление котлованов. С.В.И.Матвиенко



25 июня 2004 г. В.В.Путин вручает В.Н.Александрову орден «За заслуги перед Отечеством» III степени. Стрельна, Константиновский дворец



Середина 2000-х. Совещание в Смольном



2007 г. Станция «Волковская». Председатель Государственной думы Б.В.Грызлов



2008 г. Обход вице-губернатора А.И.Вахмистрова строящихся станций. Станция «Волковская»

Юбилейное интервью



Май 2008 г. Вручение В.Н.Александрову звания Почетный гражданин Санкт-Петербурга. Ротонда Маринского дворца



27 сентября 2008 г. VI фестиваль «Почетные граждане Санкт-Петербурга». С В.А.Гергиевым



2011 г. Рабочий обход станции «Адмиралтейская». В.Н.Александров, Д.Н.Козак, Г.С.Полтавченко



12 августа 2011 г. На открытии тоннеля и сдаче Комплекса защитных сооружений Санкт-Петербурга от наводнений. И.И.Клебанов, В.Н.Александров, В.И.Щекачихин, В.И.Козан, В.И.Матвиенко, В.В.Путин, С.Б.Иванов, В.Ф.Басаргин



20 сентября 2012 г. Управление механизации, презентация ТПМК Скуратовского опытно-экспериментального завода



2012 г. Охота. С сыном Николаем Александровым



9 августа 2012 г. Ледовый дворец, День строителя, вручение В.Н.Александрову Ордена Почета



Кобона. Посещение братской могилы метростроителей, погибших в годы Великой Отечественной войны на защите Ленинграда



Летняя Спартакиада Метростроя. Болеем за наших!



2013 г. 50-летие выпуска ПГУПС



Награждение победителей Спартакиады Метростроя. Стадион на Левашовском проспекте



2012 г. Семья

– Я бы абсолютно ничего не сделал, если бы рядом не было единомышленников, которые в меня верили. Это было время, когда деньги в федеральном бюджете хоть и были предусмотрены, но не выделялись. Метрострой перешел на трехдневную рабочую неделю, по три месяца задерживалась заработная плата. И мы вынуждены были пойти на своего рода авантюру, получали от Минфина 50% деньгами и 50% векселями, которые через некоторое время стали неликвидными. Но как бы то ни было, заработная плата стала выплачиваться, материалы приобретались и работа пошла. Впрочем, из-за неуплаты налогов в бюджет, практически все наши организации, кроме Управления Метростроя, прошли процедуру банкротства и в большинстве случаев были созданы новые структуры.

Я глубоко благодарен нашим руководителям: Юрию Александровичу Пиднику, Андрею Владиславовичу Морозову, Сергею Дмитриевичу Сепитому, Николаю Ивановичу Власову, Георгию Анатольевичу Дружининскому, Владимиру Алексеевичу Чурляеву и ушедшим из жизни Петру Владимировичу Рогачеву, Анатолию Петровичу Бодрову, Леониду Владимировичу Серебрякову за поддержку, за сохранение и воссоздание коллектива Метростроя.

– Расскажите о «втором рождении» Метростроя: с чего начиналась его техническая и технологическая модернизация, позволившая многократно усилить лидирующие позиции в новых экономических условиях? Как Вы оцениваете эффективность этих мер сегодня?

– До 2006 года, кроме метро, Метрострой практически ничего не строил. Ну, может быть, за исключением птицефабрики, детских домов и школ, которые мы строили по поручению города. В 2006 году был объявлен тендер на строительство судопропускного сооружения и тоннеля – КЗС. Ну, а раз есть слово «тоннель», то не участвовать было нельзя. В борьбе с организациями «Трансстрой», французской фирмой «Винси» мы вышли победителями. Это и можно назвать вторым рождением Метростроя. Затем появилась Ленинградская атомная станция, где мы взялись за уникальные работы по строительству ядерного реактора и градирен и продолжаем работать над этим грандиозным проектом. По окончании строительства КЗС получили «в награду» вторую сцену Мариинского театра, тоннели Северного потока и другое. Это было очень своевременно. При сегодняшних переboях в финансировании, а самое главное, при отсутствии утвержденных проектов в метростроении было бы очень сложно существовать без этих объектов.

– Как Вам представляется развитие предприятия в будущем, с какими направлениями оно связано в первую очередь? В чем должна состоять «стратегия будущего» для петербургского Метростроя? С каким настроением лично Вы смотрите в будущее?

– Развитие предприятия в будущем связано, конечно же, в первую очередь с метростроением. Я убежден, что в строительстве метрополитена в ближайшие годы наступит прорыв. Мы придем к классической схеме, когда строительство развернется одновременно на трех очередях. В этом году стартует Фрунзенская линия до станции «Южная», в 2014–2015 годах «Приморская»–«Новокрестовская»–«Савушкина», которые должны быть построены к чемпионату мира по футболу 2018 года. Станция «Театральная» и «Большой проспект», а также долгожданная и «долгообещаемая» Красносельско-Калининская линия. Мы к этому звездному часу готовились не один год. И могу с уверенностью сказать, что сегодня нам все по плечу. Построен новый цех с карусельной линией для изготовления любого типа обделки, изготовлен ТПМК для проходки двухпутных тоннелей, и он уже направляется к месту монтажа, приведены в порядок три тоннелепроходческих комплекса и изготовлен один совершенно новый. Мы приняли решение строить цех для сборки и изготовления эскалаторов на базе СМУ-9, где есть специалисты и энтузиасты, способные это реализовать. Мы не должны зависеть от того, поставят нам или не поставят какие-то зоны, ступени и прочее. У нас самое современное и оснащенное Управление механизации. Но самое главное – у нас высококлассные специалисты! Так что настроение самое что ни на есть оптимистичное!

– Меняются ли с течением времени приоритеты кадровой политики? Что Вы думаете о молодом поколении?

– «Кадры решают все!» – это лозунг из прошлого, но сегодня он как никогда актуален. Молодое поколение у нас замечательное. Я являюсь председателем государственной экзаменационной комиссии в нашем институте железнодорожного транспорта, и постоянно общаюсь со студентами. Надо смелее продвигать их, учить и передавать опыт. Каждый инженер и руководитель должен знать, кто станет завтра на его место и не только заменит, но и разовьет и продолжит те идеи, которые ты вынашивал.

– Каковы ваши главные жизненные принципы?

– Главный жизненный принцип – честность и порядочность во взаимоотношениях. На этих же принципах подбирается и команда единомышленников.

– Расскажите о Ваших увлечениях, помимо работы...

– Я всегда любил охоту (больше на водоплавающую и боровую дичь), рыбалку и грибы. Последнее время стараюсь это реализовывать ежегодно. Отпуск в сентябре месяце – Псковская область и полный, как говорят, драйв.

– У вас большая и хорошая семья. Помогают ли Вам близкие в работе и жизни?

– Семья, действительно, большая. У меня две внучки и три внука. Они мне очень-очень помогают – не дают скучать!