

СТРОИМ ХОРОШО!



Бригадир проходческой бригады Юрий Катцмахин – один из лучших проходчиков Метростроя

О ходе работ в забоях станционного комплекса «Театральная» рассказывает начальник участка Роман Орел.

ЧТО УЖЕ СДЕЛАНО?

– В 2017 году были построены: 574 рабочий ствол, руддвор, подходной венттоннель (НВУ-574) с выходом на ось первого перегонного пути, монтажная камера для щита КТ-5,6. Щитовую проходку участка первого перегонного тоннеля в направлении станции «Горный институт» закончили 16 июля 2018 года. Этот участок мы прошли за 11 месяцев, то есть на 1,5 месяца быстрее, чем предусматривалось проектом организации строительства. Общая протяженность построенных выработок составила 2 километра 48 метров. По окончании щитовой проходки готовый участок перегонного тоннеля был передан строительным бригадам СМУ-15. Теперь на этом участке наши коллеги займутся обустройством жесткого основания и укладкой путевого бетона.

Проходческие работы выполнили четыре бригады числом 4-5 человек каждая. Бригады: Юрий Катцмахин, Юрий Гусев, Сергей Улитин, Константин Соловьев, опытные, авторитетные специалисты, много лет отдавшие Метрострою. От себя лично хотел бы выразить всем проходчикам огромную благодарность за доблестный труд и взаимопонимание.

СЛОЖНЫЙ УЗЕЛ: ПОДХОДИМ К СРЕДНЕМУ СТАНЦИОННОМУ ТОННЕЛЮ

Параллельно началась подготовка к входу в средний станционный тоннель. Из венттоннеля НВУ был проложен монолитный ходок к камере на пересечении с перегонным тоннелем второго пути. Сейчас камера выполнена на 2/3. Это большая и сложная выработка, скоро здесь начнется разработка грунта штрассовых зон и лотка. В подготовленной части камеры развернуты арматурные и бетонные работы.

Читайте продолжение на стр. 6.



Внимание, подписка!



СТАРТОВАЛА ПОДПИСНАЯ КАМПАНИЯ

на газету «Метростроитель» на 2019 год.

Она продлится с 3 октября по 20 ноября 2018 года.

Подписной индекс издания – 16925.

16925

Цена годовой подписки для физических на 2019 год – 100 рублей за один комплект – 12 номеров газеты со спецвыпусками. Цена годовой подписки для предприятий и организаций – 600 рублей. Для пенсионеров Метростроя годовая подписка остается бесплатной – за счет предприятий и организаций, в которых трудились ветераны до выхода на заслуженный отдых.

Подписка производится через редакцию газеты по адресу: Загородный пр., д. 52, 417 каб., редакция (четвертый этаж), списки подписчиков с указанием организации также можно отправить на электронную почту пресс-службы: pressa@metrostroy-spb.ru. Все справки – по телефону: 635-77-28. Расчет для физических лиц (индивидуальных подписчиков) – наличный,

в бухгалтерию ОАО «Метрострой» через редакцию газеты. Расчет для предприятий и организаций – безналичный, через бухгалтерию ОАО «Метрострой». Необходимо предоставить гарантийное письмо с указанием банковских реквизитов.

Доставка издания будет осуществляться: для пенсионеров и индивидуальных подписчиков – через отделения связи по месту жительства, для предприятий и организаций: при выписке до 10 комплектов – через индивидуальные ячейки канцелярии ОАО «Метрострой», при выписке более 10 комплектов – через почтовые отделения по месту нахождения головных офисов предприятий и организаций.

СЕГОДНЯ В НОМЕРЕ:



Разворот событий

КОНФЕРЕНЦИЯ

БОЛЬШОЙ ЕЖЕГОДНЫЙ ФОРУМ ПОДЗЕМЩИКОВ

В конце сентября в Минске состоялся ежегодный научно-технический форум Тоннельной ассоциации России «Тенденции, проблемы и перспективы развития подземного строительства».

Форум, традиционно проводимый ТАР в Москве, уже второй год подряд проходит не в столице России, а в других городах, где подземное строительство также активно развивается. В 2017 году тоннелестроителей принимал Санкт-Петербург, а в 2018 году форум состоялся в столице Белоруссии, городе Минске.

В первый день форума специалисты подземного строительства приняли участие в конференции, на которой прозвучали доклады на тему проектирования и строительства подземных объектов. Минские коллеги подробно рассказали об истории и современности минского метрополитена. Так, например, особое внимание экспертов привлек доклад на тему использования ВМ-технологий при проектировании станций 3-й линии метро. Также специалисты обсудили перспективную технологию сооружения станционных комплексов полузакрытым способом под защитой экрана из труб, выполненных методом микротоннелирования. Данное предложение было разработано ОАО «Минскметропроект» для Бакинского метрополитена, но пока так и не было реализовано. Доклад о плюсах и минусах строительства тоннеля на острове Сахалин представили проектировщики из ОАО НИПИИ «Ленметрогипротранс». Тема вызвала бурную дискуссию участников



Доклад ОАО «Метрострой» прочитал зам. гл. инженера – главный технолог Алексей Ревва

конференции, которые сошлись на том, что строительство тоннеля имеет большое преимущество перед строительством мостовой переправы за счет менее затратной и более энергоэффективной эксплуатации. При этом стоимость строительства моста и тоннеля по предварительным расчетам сопоставимы. Данный доклад лег в основу предложения, которое Тоннельная ассоциация России рекомендовала министерству строительства



Участники форума на строительной площадке станции «Юбилейная», 28 сентября 2018, Минск, Белоруссия

РФ. Опыт современного зарубежного строительства метрополитена на примере новой кольцевой линии в Париже поделился Хеннинг Йоханнис из ООО «Херренкнехт тоннельсервис». На строительстве этой линии, сооружение которой приурочено к олимпиаде 2024 года, будет применено сразу 23 немецких тоннелепроходческих комплекса как традиционной конструкции, так и оснащенные новой системой переменной плотности, работающей в режиме грунтопригрузки. Данная система позволяет комбинировать конвейерную откатку густого грунта с работой гидротранспорта в условиях тонкой (жидкой) суспензии. Также для проходки валунных зон «Херренкнехт» оборудовал новые ТПМК шнековым конвейером с дробилкой, способной измельчать камни до размера 80 мм.

Представил свой доклад и петербургский Метрострой, поделившись с коллегами опытом использования первой стволопроходческой машины отечественного производства.

Данный опыт был отмечен наградой конкурса ТАР «На лучшее применение передовых технологий при строительстве тоннелей и подземных сооружений».

Июминкой форумов последних двух лет стали технические экскурсии на объекты подземного строительства. В прошлом году петербургские специалисты продемонстрировали коллегам из других городов, как строится станция «Новокрестовская». В этом же году минчане показали свои объекты, а именно: сооружение двух новых станций строящейся третьей линии: ст. «Жуковского» и ст. «Юбилейная». Главный инженер УП «Минскметрострой» Аркадий Арутюнян провел подробнейшую экскурсию и ответил на многочисленные вопросы.

Следующий форум пройдет осенью 2019 года в Москве. Также на мероприятии прозвучало приглашение от красноярских метростроителей посетить их родной город, которое было единодушно поддержано всеми участниками.

В ПЕРСПЕКТИВЕ «СМЕЖНИКИ»



О планах развития Петербургского метрополитена до 2030 года рассказал начальник отдела проектирования организации и механизации строительных работ ОАО «Ленметрогипротранс» Игорь Ильин.

— **Игорь Валерьевич, когда планируется реализовать проект Красносельско-Калининской линии в полном объеме?**

— На Красносельско-Калининской линии строятся только две станции — «Казаковская» и «Путиловская». Для следующего участка, включающего

«Броневую», «Черниговскую», «Боровую» и «Обводный канал-2», так и не выделена земля, то есть, под строительство наклонных ходов и наземных вестибюлей банально нет места. На экспертизу без правоустанавливающих документов выносить проект бессмысленно. Поэтому сначала будет построен и сдан участок «Казаковская» — «Путиловская» с пересадкой на «Кировский завод» Кировско-Выборгской линии, а строительство второго участка до «Обводного канала» начнется лишь тогда, когда будут решены проблемы с землей. Надеемся, что государственный Заказчик сделает это максимально быстро, но конкретной информацией о сроках мы не располагаем.

В судебном порядке можно отвести землю, необходимую для строительства метро, но это небыстрый процесс, который занимает 4-5 лет.

Планируется, что пуск всей Красносельско-Калининской линии пойдет в несколько этапов. Некоторые станции не сразу получат выходы на поверхность, поезда будут идти на прогон. Такое пожелание выразило руководство города.

Кроме того, недавно был объявлен конкурс на проектирование депо «Казаковская» на который никто из проектировщиков не вышел. Ленметрогипротранс не участвовал в конкурсе из-за нереальных сроков проектирования и низкой цены контракта. Однако очень важно, чтобы депо имелось на каждой ветке метро, и станция «Казаковская», необходима, в частности, для связи с территорией, на которой будет строиться депо Красносельско-Калининской линии.

В настоящий момент мы актуализируем проектную документацию второго, основного участка Красносельско-Калининской линии до станции «Обводный канал-2» в соответствии с действующими нормами.

С 2015 года Ленметрогипротранс занимается проектированием участка Красносельско-Калининской линии от станции «Путиловская» до «Обводного канала-2». Все станции глубокого заложения, их строительство будет идти не менее 6 лет.

— **Какие станции метро будут открыты в Петербурге до 2030 года?**

— В Санкт-Петербурге принята Схема развития метрополитена до 2030 года. В соответствии с этим документом планируется **построить:**

— **участок Невско-Василеостровской линии** от станции «Беговая» до станции «Зоопарк».

Этот участок проектирует Ленметрогипротранс. Отмечу, что изначально проект был подготовлен от станции «Приморская», но его опять же пришлось «раздробить» на несколько этапов. Первый — от «Приморской» до «Беговой» — в мае 2018 года введен в эксплуатацию, а вот следующий этап до «Зоопарка» необходимо значительно переработать под сегодняшние реалии. Более того, если раньше «Зоопарк» предполагалось строить как станцию глубокого заложения, то сейчас планируется ее поднимать наверх. Таким образом, весь участок от «Приморской» до «Зоопарка» будет мелкого заложения. Ожидается, что проект пойдет в экспертизу уже в следующем, 2019 году.

— **участок Фрунзенско-Приморской линии** от станции «Комендантский проспект» до «Шуваловского проспекта».

Конкурс на проектирование этого участка выиграл АО «Метрогипротранс». На станции «Шуваловский проспект» будет запроектирован пересадочный узел на станцию «Зоопарк». Проект должен поступить в экспертизу в 2019 году.

Также **планируется:**

— **актуализировать** проектную документацию на строительство наклонного хода и вестибюля станции «Театральная». В какие сроки это произойдет, пока непонятно, по крайней мере, Ленметрогипротранс информацией по этому поводу не располагает;

- **продлить** Лахтинско-Правобережную линию от станции «Горный институт» до «Морского фасада» и от станции «Дыбенко» до «Кудрово» с выходом в депо;
- **построить** участок Кольцевой линии от станции «Горный институт» до «Лесной»;
- **продлить** Красносельско-Калининскую линию за станцию «Казаковская» в сторону Петергофского шоссе;
- **продлить** Кировско-Выборгскую линию за станцию «Проспект Ветеранов».

В общем, планов громадьё, а будут ли они реализованы — покажет время.

— **Последний вопрос: долгосрочные планы развития метрополитена Северной столицы, они вообще есть?**

— Конкурсы на подготовку исходных данных по перспективным объектам метрополитена для учета в Генеральном плане проводятся, и Ленметрогипротранс в них активно участвует. Наш институт выиграл конкурс и разработал варианты продления существующих и строительства новых линий (всего по 8 линиям). В документах показывается, будут ли новые станции мелкого или глубокого заложения, где должны располагаться стволы, вестибюли, где следует зарезервировать землю под нужды метростроения. Из этой предпроектной документации можно понять ориентировочную стоимость строительства и зарезервировать участки земли.

Такой предпроект готовится Ленметрогипротрансом и по участку «Дыбенко»—«Кудрово» Правобережной линии. Важная часть этого проекта — строительство депо.

Назначение

Директором Вычислительного центра — филиала ОАО «Метрострой» назначен **Латышев Евгений Анатольевич**. Приказ по ОАО «Метрострой» №838к от 18.08.2018 г. Выпускник Санкт-Петербургского Балтийского государственного технического университета «ВОЕНМЕХ» (направление «авиа и ракетостроение»). В 2003 году окончил Санкт-Петербургскую Академию методов и техники управления (профессиональная переподготовка) по специализации «системный инженер».



Евгений Анатольевич много лет проработал начальником управления Автоматизации и начальником управления информационных технологий ФГУП «ГОЗНАК» Санкт-Петербургский Монетный двор.

ДИПЛОМ ПЕРВОЙ СТЕПЕНИ ЗА ЛУЧШИЙ ОБЪЕКТ

27 сентября в Петербургском строительном центре состоялось чествование победителей авторитетного конкурса «Лидер строительного качества 2018», проводимого в восьмой раз при поддержке правительства Санкт-Петербурга и администрации Ленинградской области.

Основным критерием оценки была, разумеется, качественная составляющая объекта. Для вынесения вердикта эксперты конкурсной комиссии работали непосредственно на строительных площадках, поэтому сомневаться в объективности их оценки оснований нет.

В номинации «Лучший объект государственного назначения», диплом первой степени и памятная награда российской стекольной компании (ЗАО РСК) была вручена Метрострою. Алексей Владимирович Харенков, руководитель ОП «Управление по строительству Многофункционального музейного центра» в Рождествено, с гордостью принял из рук главы регионального отделения Национального объединения строителей (НОСТРОЙ), почетного строителя России, заслуженного строителя Российской Федерации, Александра Ивановича Вахмистрова высокую награду. Поздравляем всех метростроевцев, занятых на строительстве ММЦ. Желаем успешного пуска!



Уникальный центр хранения и реставрации художественных ценностей будет представлен петербуржцам и жителям Ленинградской области в конце 2019 года. О ходе работ на объекте читайте большой репортаж в следующем номере!

НАШИХ ЯВНО НЕ ХВАТИЛО

С 20 по 22 сентября в Сочи состоялся финал десятых юбилейных Международных игр «Спорт поколений – 2018», организованных Российским профсоюзом железнодорожников и транспортных строителей. За 10 лет жизни проекта в нем приняли участие более миллиона железнодорожников и транспортных строителей. В юбилейных соревнованиях состязались более 400 спортсменов из России, Белоруссии, Грузии, Казахстана и Латвии. За звание чемпионов боролась и сборная команда Октябрьской железной дороги (ОЖД), в состав которой вошли спортсмены Метростроя.

Дорожные этапы юбилейных игр начались в марте и прошли во всех регионах страны. В сентябре команды-победители отборочных туров прибыли на финальные состязания в Сочи. В олимпийской столице красочный финал спортивных игр развернулся на огромном стадионе трамплинного комплекса «Русские горки» курорта «Роза хутор». За звание чемпиона боролись 26 сборных команд железных дорог России – от Сахалина до Калининграда. Метрострой также участвовал в интереснейшем спортивном событии. Из состава команд-призеров региональных отборочных соревнований была сформирована сборная



Октябрьской железной дороги. В сборную вошли и два наших спортсмена-метростроевца: Вера Дмитриева, секретарь-референт генерального директора ОАО «Метрострой», капитан команды «Метрострой», и УМовец Михаил Чирков, универсальный спортсмен, лидер сборной команды Метростроя по волейболу.

Соревнования, по словам ребят, получились интересными, но очень сложными. Команда Октябрьской железной дороги была собрана из отличных спортсменов, но грамотно связать в одном турнире людей из разных организаций разного возраста и пола оказалось непросто. Им явно не хватило и мастерства, и времени. Разумеется, это сказалось на результате. Острейшая финальная борьба на 30-градусной жаре продолжалась в течение трех дней. Наши спортсмены отдали для победы все силы. И вот он, финальный свисток. Судьи подводят итоги. К сожалению, несмотря на титанические усилия наших ребят, сборная «Октябрьской железной дороги» не смогла пробиться в десятку лучших.

Очень надеемся, что в будущем в сборную нашего региона попадет больше спортсменов из Метростроя, многократных призеров дорожных этапов «Спорта поколений». Тогда новая команда ОЖД наверняка войдет в десятку лидеров, а может, и поборется за призовые места.

МАЛЕНЬКАЯ ЧЕМПИОНКА И ДУЭЛЬ «ДЕДУШЕК»

16 сентября поиграть в городки на стадион Метростроя люди приезжали семьями. Очаровательная Александра Соловьянова – чемпионка мира, Европы и России по городошному спорту, рассказывает, как боролись за победу дети метростроевцев и чем закончилось противостояние их дедушек-ветеранов.

Для метростроителей мы проводим подобные семейные соревнования второй раз. В них могут участвовать все члены семьи: мамы, папы, дедушки, бабушки и, конечно, дети. Эти соревнования простые: одна семья выступает, выбивает несколько фигур, судья подсчитывает очки на всю семью и подводит итог. Однако несмотря на простоту правил самым юным спортсменам было непросто. Городки – тяжелый вид спорта, а у детей бросок слабоват еще слабая. Я специально подбирала маленькие биты, чтобы детям было легче. И представьте, у детишек получалось! Среди дошколят даже завязалась настоящая борьба. К концу раундов юные спортсмены заработали равное количество очков, поэтому мы провели буллиты: кто первым попал в фигуру, тот и выиграл. Но с первого раза город не разбил никто. Милана Волкова расстроилась, расплакалась, но в итоге собралась, встала на позицию и кинула биты. И попала! Милана была просто счастлива, прыгала, смеялась. Еще бы, когда ты, девчонка, обыгрываешь старшего мальчишку, это же всегда такая большая радость!

Родители радовались своим победам не меньше, чем дети. Кстати, они уже знакомы



друг с другом по прошлым городошным соревнованиям Метростроя. Хочу сказать, что у некоторых мужчин игра в городки получается очень неплохо, и если бы они захотели тренироваться целенаправленно, то многих можно было бы вывести на приличный спортивный уровень. Вообще, метростроевцы – спортивные ребята, все занимаются каким-то видом спорта, у каждого отлично развита координация, они сильные, ловкие и волевые. Но больше всего меня удивляет старшее поколение метростроителей, с позволения сказать, дедушки. В последних соревнованиях участвовало две семьи. «Дедушки», Александр Королев и Михаил Волков, устроили настоящую дуэль.

Они бились как истинные спортсмены, без «дураков». «Дедушки» переключили на себя внимание и детей, и родителей. Они играли лучше и интереснее многих молодых, и чаще разбивали фигуры. В какой-то момент мне даже показалось, что «дедушки» организовали свое состязание – для души. В дуэли «дедушек» с минимальным отрывом по очкам выиграл Александр Королев.



ДЕНЬ ПОЖИЛОГО ЧЕЛОВЕКА

НА ТИХОЙ ОХОТЕ

Как рассказывают наши старики, поездки на базу отдыха в Приморск «за грибами» начались еще в семидесятых и с тех пор прочно вошли в жизнь ветеранов Метростроя.

Погода в эти дни выдалась грибная: то дождик идет, то солнце светит. Отвечая на улыбку природы, Совет ветеранов Метростроя устроил для пожилых людей «осенние каникулы» – вывез всех желающих на природу по грибы!

– Многие из нас не имеют возможности самостоятельно выезжать за город, а грибы собирать любят все, – говорит старший группы грибников, старейший работник УМа, ветеран Метростроя Николай Афанасьевич Вортынец. – Поэтому спасибо Метрострою за прекрасный отдых в сосновом бору, спасибо Совету ветеранов за отличную организацию этой поездки. За малолитражный автобус, за шикарные бытовые условия на метростроевской базе, за вкусные обеды и ужины, за чай, за добрую баню, за уютные вечера у большого телевизора. Но главное – за нашу многолетнюю дружбу, за наше общение, в котором все мы, пожилые люди, очень нуждаемся. Грибы объединяют!



Людмила Викторовна Жулина, ветеран Метростроя, бывший начальник испытательной лаборатории ЖБКид:

– Я обожаю выезжать на природу, жаль, что получается нечасто. Раньше я много грибов собирала, целыми корзинами – грузди, маслята, подберезовики, подосиновики. Очень люблю жарить маслята – это просто объеденье, маслята – самые любимые!



Борис Федорович Яковлев, ветеран Метростроя, бывший сотрудник производственного отдела Управления:

– В этом году выехал за город первый раз. Спасибо Метрострою! Но искать грибы не люблю. Люблю чего-нибудь поймать на спиннинг в Финском заливе. О рыбалке мечтал давно, но все никак не получалось. И тут, наконец, – целая неделя в Приморске, вот это подарок!



Раньше здесь была отличная рыбалка. Во-круг Березовых островов много окуня. Из десяти забросов восемь оказывались с уловом. Полосатый бился так, что спиннинг в бубилку загибался, такого окуня тащить из воды – одно удовольствие. К обеду рюкзаки уже трескались от рыбы, впечатлений масса, а окунь все клочет. Вот какой он был, Финский залив в наши годы молодые!

Валентина Александровна Зеленко, председатель Совета ветеранов СМУ-15:

– Константин Яковлевич Поначев, наш председатель, помог нам почувствовать себя молодыми! Такое удовольствие доставил! Я сама заядлая грибочка. Совет грибникам: сколько природа даст, столько и твое. Не рассчитывайте на большее. Для меня дорожка всего выйти в лес, когда еще сумрачно и тихо, и под первой же елью найти свой первый гриб, как будто он нарочно вышел к тебе навстречу, чтобы обрадовать. Правда, может случиться, что вдруг начнут попадаться обрезки, грибная стружка, а у самого заветного места услышишь голоса: значит, опередили. Ну что ж, место хоть и твое заветное, но не твое личное. Не сетуй! Всякая охота предполагает и удачу и неудачу, грибная охота в том числе.



Валентина Андреевна Дубовицкая, ветеран маркшейдерской службы СМУ-13:

– Осень – все-таки самое очаровательное время года. Лес изумляет полнотой красок, так и хочется раствориться в его тишине и спокойствии. А осенние пляжи Финского залива? Красота, да и только! И этим видом мы наслаждаемся каждый вечер...



Можно, конечно, вырастить грибы в подвале или в сарае. И даже получить приличный урожай. Но это не то. Любителей тихой охоты великое множество. И стариков, и молодых. Их роднит любовь к природе, наблюдательность, знание леса и грибов. Здесь нужно желание и способность встать пораньше, чтобы восход солнца застал тебя на росистой лесной тропе. Грибник в лесу предпочитает быть один. Даже когда идут двое друзей, они расходятся в разные стороны, чтобы встретиться около условной «старой березы». Так надо. Настоящая грибная охота – это когда ты один на один с лесом.



– *Олег Владимирович, сегодня все свои планы Вы связываете с ОАО «Метрострой». А как Вы оказались в коллективе строителей подземки?*

– Вырос я в семье военнослужащих. Мой отец, Владимир Петрович, профессиональный военный. Офицер. И я мечтал повторить его судьбу: после окончания школы поступил в общевоинское командное училище им. С. М. Кирова в Новом Петергофе. Но примерить лейтенантские погоны мне не довелось: в стране грянула перестройка, увлекшая в свою орбиту миллионы человеческих судеб и разорвавшая, казалось, накрепко спаянную логическую цепь сложившихся правил и жизненных устоев. «Человек с ружьем» больше не ассоциировался с образом защитника Отечества. Для меня отправным моментом, послужившим как бы спусковым крючком или замыкающей кнопкой, стало расформирование военного училища, прощание, со слезами на глазах, с Боевым знаменем вуза, олицетворявшим его честь, доблесть, славу и боевые традиции.

– *После военного училища Вы сразу начали трудовую деятельность?*

– Нет. Если человек «заточен» для службы в армии, будет искать любую возможность, чтобы оказаться в армейском строю. На гражданке пробыл недолго. В числе добровольцев участвовал в миротворческой миссии на Балканах. Полтора года прослужил в Боснии, в составе 76 бригады ВДВ. И все же от военной карьеры пришлось отказаться. Вернувшись после зарубежной командировки, восстановился на четвертый курс Санкт-Петербургского Политехнического университета. Достаточно успешно занимался бизнесом. А в 2006 году поступило предложение работать в Управлении механизации – филиале ОАО «Метрострой».

– *Бизнес оставили без сожаления?*

– Я – противник выпренности вообще, а по отношению к самому себе – в

особенности. Но скажу так: каких бы высот лично ты ни добился в бизнесе, ни достиг материального благополучия, для инженера имеет большое значение возможность реализовать себя в деле, важном для города, его жителей. Поэтому, когда я попал в УМ, сразу понял, что вот здесь, в Метрострое, мое место. Первый руководитель и наставник – Валерий Дмитриевич Кузнецов, прекрасный человек и профессионал высочайшего уровня, сумел сформировать команду единомышленников. В УМе работают настоящие мастера, люди, отдающие все свои знания и производственный опыт делу, которому они служат. Меня буквально поразили их мощь, порядочность, ответственность и скромность.

– *Как удалось утвердиться в уже сложившемся коллективе?*

– Первые полтора года в должности инженера отдела снабжения было тяжело: скидки на неопытность никто не делал, с каждым днем задачи становились все сложнее и масштабнее. Но постепенно освоился, приобрел опыт поставки оборудования и строительных материалов в установленные сроки.

Через шесть лет Валерий Дмитриевич предложил должность заместителя по строительству. Объекты, возводимые УМом, отличались не только своей сложностью, но и своей уникальностью. Достаточно вспомнить строительство второй сцены Мариинского театра на набережной Крюкова канала или второй очереди ЛАЭС в Сосновом Бору Ленинградской области, где на площади 118 га велось сооружение объектов станции и инфраструктуры. Кстати, объемы работ на ЛАЭС у УМа были значительные. Чтобы безукоризненно реализовать самый сложный проект, всему коллективу пришлось работать с полной самоотдачей. Вклад метростроителей в возведение нового современного объекта в энергетической системе страны оказался весомым. Лично я в качестве производственного, руководителя при-

Олег Кузьменко: «МЫ ЖИВЕМ БЕЗ ДУБЛЕЙ»

обрел бесценный опыт строительства объектов высокой сложности.

– *Выходит, все делали с прицелом на успешную работу в будущем?*

– На самом деле, назначение на должность директора Управления производственно-технологической комплектации (УПТК – филиал ОАО «Метрострой») для меня оказалось неожиданным. Да и воспринял его без особого восторга: пройдя крупные, знаковые для города и региона стройки, считал себя производственником. А тут чистое снабжение.

В УПТК на первых порах работники были настороже: пришел новый руководитель, возможно, начнет с увольнений... И здесь – особая благодарность Валерию Дмитриевичу Кузнецову, научившему умению объективно разбираться в ошибках специалистов, анализировать и не рубить с плеча.

Еще людям важно почувствовать заботу со стороны руководителя. В коллективе стали больше внимания уделять улучшению условий труда сотрудников, организации рабочих мест. В отделы поставили современные компьютеры, отремонтировали помещения и дали тепло. Привели в порядок транспортный участок и ремзону. На 80% обновили автопарк: приобрели новые машины для доставки техники и материалов на строительные участки, заменили погрузчики, штабелеры. Эта работа продолжается и в настоящее время: планируем прикупить манипуляторы, козловые краны и шаланды для доставки арматуры. Такая задача утверждена программой 2019 года. Мы так же полностью заменили оборудование очистных сооружений и своими силами отремонтировали водоочистную систему. На помощь со стороны особо не рассчитываем. Многие выполняем хозяйственным способом. Получается неплохо, многое чего умеют наши специалисты.

– *Что такое УПТК сегодня?*

– Объем и номенклатура поставок на участки метростроения огромный. И всю ответственность за поставки несут на себе три отдела: металлопроката, строительных материалов и оборудования. Сотрудники этих подразделений тащат на себе тяжелый воз организации договорной работы, им принадлежит решающая роль в сфере хозяйственных отношений. Строящиеся станции метро – это многие тысячи договоров, а одна заявка от СМУ может содержать до 400 позиций! Люди всегда загружены: заказ материалов и оборудования, приемка, поставка на объект, постоянные выездные комиссии, проверки... Даже трудно представить, что отдел оборудования еще недавно состоял всего из двух человек! Сейчас в отделе 10 сотрудников, но приходится признать, что и они работают на пределе. Объяснение простое. В свое время существовало перераспределение обязанностей. К примеру, оборудованием занимался отдел

главного механика Управления и специальное подразделение Метрополитена, а сегодня – исключительно УПТК.

– *Но при этом коллектив работает четко, как швейцарские часы.*

– Отчего же, задержки с поставками тоже случаются. Причины разнообразные: плохо организована доставка, подвела техника, банально нет денег на оплату заказа... Схема оплаты материалов скверная: закрыть договор с поставщиком в большинстве своем удается лишь в случае, когда заказчик рассчитается с подрядчиком за выполненные работы. Разумеется, это неправильно. Душит банковское сопровождение: медленные денежные проводки тормозят работы, все строители об этом говорят. Конечно, поставщики недовольны. Хотя последнее время нам удается договариваться о поставках в кредит, без предоплаты. Здесь огромную роль играют многолетние производственные связи Метростроя с предприятиями-поставщиками, высокая деловая репутация строителей подземки. Сказывается и умение наших снабженцев вести переговоры с поставщиками. Аргументацию приводим весомую, доказательную, убедительную. При необходимости идем на компромиссы. Так возникает эффективное сотрудничество. Нам верят партнеры. Имя ОАО «Метрострой» – серьезное имя.

– *Насколько оперативно УПТК реагирует на потребности основных строительных подразделений – СМУ?*

– Взаимосвязь УПТК-СМУ нарабатывалась годами. И сегодня она прочная и функционирует надежно. Четко отработана подача заявок: через планово-производственный отдел Управления они централизованно поступают на стол директора УПТК. Я их визирую и передаю начальникам отделов. Сотрудники УПТК держат постоянную связь со строителями: согласуют характеристики и объемы поставок, при необходимости обсуждают аналоги оборудования, готовят счета, я их проверяю и утверждаю. Напомню, что по нынешним правилам каждая строящаяся линия финансируется через отдельный банк, определенный контрактом. Для банка и для заказчика готовятся пакеты счетов и документов, сотрудники УПТК контролируют каждый счет, решают возникающие проблемы, отчитываются заказчику. Это постоянная, кропотливая, ответственная и тяжелая работа.

– *Да, путь у документа неблизкий...*

– Надеюсь, что в обозримом будущем взаимодействие УПТК-СМУ перейдет в цифровую форму посредством новой системы электронного документооборота (СЭД). Оперативность в работе для снабженцев необходима, как воздух.

Сегодня заявка от СМУ должна поступить в УПТК минимум за две недели до даты поставки. Проблема в длительной

процедуре оплаты товара: львиная доля времени уходит на банковские проводки, на проверки служб заказчика. Поэтому мы стараемся работать на опережение – готовим документацию, но параллельно договариваемся с поставщиком: «Привезите, пожалуйста, завтра!» Большинство компаний поставяет материалы сразу после нашего обращения. Но от такой «параллельной жизни» необходимо уходить. Это неправильно! Действия заказчика и банка должны совершаться на порядок быстрее. В этом и заключается наша общая проблема: чтобы успевать строить, мы вынуждены уговаривать поставщиков поставлять материалы вперед. Но есть целый ряд важных позиций, которые без денег не получить. Приходится ждать. Разумеется, сбивается ритм поставок. Все это отражается на темпах строительства. А перекрыться деньгами с других линий невозможно, пространства для маневра практически нет. Поэтому тяжелейшая, нервная, напряженная работа сотрудников УПТК должна по достоинству оцениваться строителями: благодаря их титаническим усилиям, бесконечным уговорам, многочисленным звонкам и убедительным просьбам удается осуществлять стабильные поставки стройматериалов на объекты строительства метрополитена.

Но зато я с уверенностью могу сказать, что с этим коллективом можно не просто двигаться вперед, не просто добиваться результатов, можно горы свернуть!

– На чем основывается Ваша уверенность?

– Испытание на прочность пришло в виде главного городского стадиона.

Реализация проекта по строительству нового футбольного стадиона в западной части Крестовского острова (стадион «Санкт-Петербург») вольно или невольно оказалась самой грандиозной стройкой в городе, да и не последней в масштабах страны. В былые времена об ударных стройках вещалось в ежедневных сводках и новостях, для поездок туда организовывались творческие десанты, о них слагались песни, их опекали на всех уровнях власти. Поэтому не испытывали трудностей ни во внимании, ни в технике, ни в специалистах, ни в финансировании.

Нынче же трудовые подвиги чаще всего обходят молчаливо: не единым стадионом жили город и страна. Других проблем хватает. А если и говорили о спортивной арене, то чаще в негативном свете.

В таких непростых условиях был по-настоящему проверен наш коллектив. Непосредственно на объекте организовали филиал. Но на общий успех работала вся Расстанная, 17, весь Метрострой. Семь дней в неделю, в том числе ночами, выходных не было год. Совещания, штабы, доклады начинались в 22.00. Полученные на них поручения должны были быть выполнены к утру. Домой заявлялись не раньше полуночи. Приходилось лично контролировать все поставки: бегом, быстрей, сделать как угодно...

– Думается, будет нелишним вспомнить, чем были вызваны трудности...

– Стадион приняли, а там – голые стены. Перед УПТК стояла задача обеспечивать бесперебойную подачу необходимых материалов и оборудования. Малейшая аритмия в поступлении материалов и оборудования вызывала сбой

сложной строительной цепочки. Десятки железнодорожных вагонов, сотни большегрузных автомобилей с европейской части России, из ближнего и дальнего зарубежья приходили днем и ночью, и тут же груз, как говорится, с колес подавался на строительную площадку. Номенклатура материалов и оборудования огромная. Мы полностью укомплектовали все – вплоть до стула или светильника. Все, что сейчас есть на стадионе, включая сложнейшее инженерное оборудование, было в кратчайшие сроки закуплено и поставлено на объект нашим Управлением комплектации. Мы отдавали все силы, чтобы не подвести коллективы Метростроя, не сорвать сроки пуска. Огромное спасибо всем без исключения сотрудникам УПТК за стадион, на котором были безупречно проведены матчи Кубка конфедераций и Чемпионата мира по футболу! Это было настоящее боевое крещение, трудная проверка и большая школа. Яркая победа профессионализма над всякого рода домыслами и неверием в возможности нынешнего поколения строителей города.

– Переключиться на строительство метро удалось без труда?

– Стадион закончился, народ немного вздохнул, но не тут-то было: пошла «Новокрестовская», пошла «Беговая». И вновь работникам УПТК довелось трудиться в спешном режиме: не поднимая головы, не покладая рук, засучив рукава... К началу проведения мундиала новые станции подземки предстояло ввести в эксплуатацию.

Зато сколько удивления и восторга было в глазах миллионов болельщиков со всего мира, когда они увидели современную спортивную арену и удобные, современные станции метро рядом со стадионом.

При этом жизнь в самом коллективе не стояла на месте. Генеральным директором ОАО «Метрострой» Николаем Вадимовичем Александровым было принято решение вернуть производственное направление и связать его со снабжением.

– Принять под свое начало завод ЖБИ?

– Да. В конце декабря прошлого года предприятие по производству бетона по Ново-Никитинской улице, 17 было реорганизовано в ОП завод ЖБИ УПТК – филиала ОАО «Метрострой». Произошла не просто смена вывесок. По сути, было создано новое предприятие со скорректированной производственной программой, утвержденным на год объемом работ. Был определен четкий порядок функционирования и содержания уникального современного оборудования. Руководством Метростроя перед коллективом была поставлена задача: на должный уровень поднять не только объем, но и качество производимой продукции.

Производственную программу 2018 года мы выполнили и сейчас согласовываем объемы на 2019 – производство останавливаться не должно. А на рабочую производительность линии вышли еще в марте. Тогда заводом было выпущено 1444 кольца для перегонных тоннелей диаметром 5,63 метра и 10 колец наклонного хода диаметром 10,4 метра для станции «Большой проспект». На узлах для наклонного хода часть дорогостоящих импортных кон-

струкций удалось заменить отечественными комплектующими, что позволило снизить общую стоимость тюбингов при их неизменно высоком качестве. Работники убедились, что способны выпускать 30 колец в сутки, или 600 колец гладкой обделки 5,63 за 21 рабочий день. До конца года должны отформовать по графику 350-360 колец, но сейчас, говоря производственным языком, стоим с большим складом и смотрим, дадут нам возможность формовать дальше или нет? Сегодня ТО-3 начинает вывозить блоки на свой участок проходки К/К линии. У них на октябрь в графике стоит 349 колец и на ноябрь-декабрь по 300 колец. Посмотрим, как они разгонятся!

– А сам завод планирует «разогнаться»?

– Сейчас мы создаем транспортный участок, покупаем транспорт. До последнего времени на заводе была только технологическая техника – погрузчики. Сегодня есть автомобили общего назначения, пора думать о тягачах. Техники нужно больше, учитывая, что наклонный ход станции «Горный институт» планируется построить за 2 месяца. Кстати, обделка на наклонный ход этой станции, 96 колец, готова в полном объеме, обклеена и укомплектована. Формовку закончили 23 сентября, все блоки набрали 100% прочность. Работа заняла четыре месяца, пробные 6 колец отформовали еще в феврале.

У нового транспортного отдела сохранятся и все старые функции, в первую очередь, обслуживание технологических процессов. Это и погрузчики, и уборочная техника, и, разумеется, миксеры для доставки товарного бетона.

– При этом Метрострой продолжает строительство объектов, не связанных с метро. Ваш коллектив в этом принимает участие?

– Конечно. В настоящее время в работе и объекты метрополитена, и Северная верфь. Объем отгружаемого бетона увеличивается, а вот доставка на объекты строительства пока осуществляется привлеченным транспортом. Надо изучить экономику собственной доставки. Например, в ночь можно делать до 4 рейсов. ЗСД, кольцевая – рядом. Организовать ночную приемку блоков на шахте – вопрос решаемый. Мы готовы за это взяться, ведь прибыль тогда будет оставаться в Метрострое, а не уходить сторонним транспортным компаниям.

– На служебных совещаниях поднимался вопрос необходимости расширения номенклатуры выпускаемой заводом продукции.

– Верно. Завод работает над исполнением приказа генерального директора ОАО «Метрострой» Н. В. Александрова о переводе на наши технические мощности производства ребристой обделки, выпускаемой на ЖБКиД по устаревшей технологии немедленной распалубки. Переход на современный, литевой способ производства обеспечит несравнимо более высокое свойства блоков, их геометрии. Разумеется, это повысит качество и скорость сборки кольца непосредственно в тоннеле. Скоро мы сможем доложить руководству Метростроя о готовности нашей линии к выпуску обделки по новой технологии. Добавлю, что и сравнение себестоимости блоков будет в нашу пользу.

– Сегодня все возможности предприятия исчерпаны?

– Мы постоянно ведем поиск резервов. В летнее время можем отгружать 10-12 тысяч кубов товарного бетона в месяц, а с карусельной линии сборного железобетона до 30-33 колец в сутки, то есть почти 700 колец в месяц. Если будет нужно, дадим и 1000, и больше. Безусловно, обеспечим одновременное строительство трех линий. Параллельно мы подаем и товарный бетон, и сложные железобетонные конструкции на другие объекты Метростроя. Сейчас, например, готовим конструкции для Северной верфи. Это колоссальный объект, строительство которого потребует много железобетонных изделий. Например, скоро пойдут ростверковые плиты объемом до 4500 кубометров. Уже сейчас Северная верфь занимает половину производства, и доля будет увеличиваться.

В то же время необходимо учитывать, сколько сырья потребляет завод: в сутки требуется 140 т цемента, 8 «вертушек» щебня по 1200 кубов каждая, около 6000 м³ песка. Заказывать и оплачивать сырье нужно заранее, иначе невозможно обеспечить плановое строительство.

– Насколько быстро пробивают себе дорогу новые технологии на предприятии?

– У нас суперконкурентное производство. Поиск и внедрение новейших разработок ведется постоянно. Абсолютное большинство производителей ориентированы на жилищное строительство, поставляют обычные плиты, а наш завод заточен на крупные, сложные, нестандартные ж/б конструкции. У нас сильные технологи, химики, уникальные специалисты рабочих профессий. Мы гордимся этим и готовы браться за любые сложные проекты. Но прежде всего для нас важно метростроение, свой родной дом Метрострой. Что касается товарного бетона, наше производство ориентировано на большие объемы и высокое качество, возможно, самое высокое в Санкт-Петербурге. Мы не экономим на сырье и не предлагаем свой товар по бросовым ценам.

– Если отойти от производственной темы, что у Вас вызывает наибольшую гордость?

– Это, безусловно, команда, которую удалось создать. Люди живут работой. Наши сотрудники практически никогда вовремя домой не уходят. А когда, например, идет монтаж инженерных сетей, отдел оборудования работает без выходных. Иногда меня спрашивают: «Это когда-нибудь закончится?» Я думаю, что, пока строится метро, «это» не закончится. Работы и сейчас много: отчетный период по Невско-Василеостровской линии. Скоро будем запускать Фрунзенский радиус, десятки договоров уже подписаны, с каждым днем их все больше. День ото дня наращивает свои мощности завод ЖБИ. Продукция идет потоком. Отдыхать и рабочим, и руководителям некогда.

От своих предшественников мы приняли традицию работать с полной отдачей. Эстафету верного служения Метрострою мы достойно понесем дальше. А значит, надо все успеть сделать здесь и сейчас.

Ведь и впрямь верно сказано: вторых дублей в этой жизни ни у кого не бывает. Мы сразу живем набело...

Метростроение

Продолжение. Начало читайте на стр. 1.



«ТЕАТРАЛЬНАЯ»: СТРОИМ ХОРОШО!

Одновременно из НВУ был пройден на рамах временный ходок в ось первого пути. В ходке собрали укладчик и прошли по трассе первого пути 75 колец (сборная ж/б обделка) в направлении «Спасской». Таким образом, мы подошли к строящейся камере на пересечении с обратной стороны. Затем повернули укладчик, выполнили ж/б раму проема и продолжили проходку. В ближайшие дни в камере на пересечении должна произойти сбойка: между первым и вторым путевыми тоннелями появится поперечная выработка, из которой мы начнем проходку санузла и служебных помещений среднего станционного тоннеля. В январе-феврале 2019 года встанем на проходку среднего станционного тоннеля!

ГОТОВИМСЯ К ЩИТОВОЙ ПРОХОДКЕ ПЕРВОГО БОКОВОГО ТОННЕЛЯ

Одновременно в пикете станции «Театральная» мы строим и монтажную камеру для щитовой проходки первого бокового тоннеля (пилот-тоннеля).

Поставили два презных кольца сечением 7,9. Задача – до декабря построить и передать Управлению механизации монтажную камеру для сборки щита, в будущем году пройти щитом первый пилот-тоннель и продолжить проходку далее, по трассе первого перегонного тоннеля до станции «Спасская». Затем приступить к строительству станционного тоннеля первого пути – выполнить переборку пилот-тоннеля под диаметр 8,5 м.

По второму пути в направлении «Спасской» пилот-тоннеля не будет: проходка второго станционного тоннеля 8,5 пойдет сплошным забоем.

В 2019 ГОДУ...

В первом квартале нового года вырисовывается такая картина: в направлении «Спасской» пойдет щитовая проходка первого перегонного тоннеля; откроется сплошной забой среднего станционного зала диаметром 9,8; с небольшим отставанием – сплошной забой

второго пилот-тоннеля (8,5). По окончании щитовой проходки пилот-тоннеля первого перегона начинается переборка станционного участка первого пути под диаметр 8,5 м.

ВЫВОЗ ГРУНТА

Итак, впереди еще много проходческих работ, на 574 ствол ляжет большая нагрузка. Сейчас плановая отгрузка грунта – (255 кубометров в сутки или 12-16 рейсов) не обеспечивается. В январе, когда начнется щитовая проходка, объем отгрузки повысится до 400 кубометров минимум.

УСИЛЕНИЕ ФУНДАМЕНТОВ

Кроме проходческих работ в забоях пускового комплекса «Театральная» на поверхности выполняются дополнительные работы по проекту «компенсационных мероприятий». Требуется усиление фундаментов самых проблемных четырех домов, попадающих в мульдую осадков.

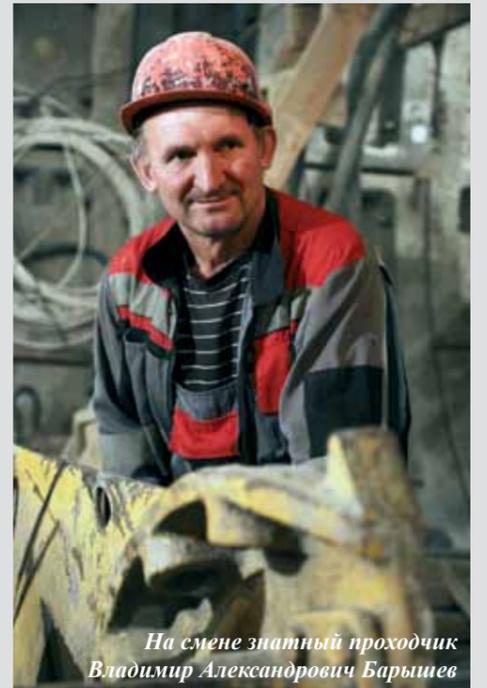
Мы укрепляем один (дом 29 литеры А по улице Декабристов), остальные в компетенции СМУ-15. В «нашем» доме построена фундаментная плита, по подвальной части выполнено бурение 80 инъекционных скважин для вспомогательной цементации контакта фундамента с основанием, обустройство ведется и за пределами дома, в придомовой территории. Далее необходимо выходить на улицу, но, пока нет новой схемы дорожного движения, буровые работы выполнять не можем. Решать «транспортный вопрос» необходимо срочно: все «компенсационные мероприятия» должны быть завершены к началу проходки подземных станционных комплексов сечением 8,5.

КАК ВОЗНИКЛО ОТСТАВАНИЕ НА 1,5 ГОДА

«Театральную» начали строить значительно позже контрактного срока. На плановом

техническом совещании бывший зампред Комитета по развитию транспортной инфраструктуры выпустил «зеленую ракету»: начинайте обустраивать ограждающий контур ствола! Развернулись буровые работы. Обеспеченный масштабным строительством представитель технадзора Мариинского театра обратился в Минкульт, Минкульт накладывает запрет на производство подземных работ. Этот запрет снимали очень долго. Итог «фальшстарта» – год и семь месяцев простоя.

Просто для сравнения: проходчики СМУ №13 построили 572 ствол, рассечку, рудвор (46 метров) и всю гнали монтажную камеру для КТ-5,6, а мы лишь приступили к сооружению своего рабочего ствола (№574), хотя плановая организация работ предусматривала синхронное освоение шахт. Были простои из-за отсутствия материалов и крайне слабой отгрузки грунта: по ПОСУ наша стройплощадка выдерживает не более 800 кубометров, а нам приходилось держать до 2500. «Перегруз площадки» трижды останавливал проходку.



На смене знатный проходчик Владимир Александрович Барышев

Информационные технологии

ЦИФРОВАЯ РЕВОЛЮЦИЯ В ДОКУМЕНТООБОРОТЕ



24 сентября Управление и филиалы Метростроя подключились к корпоративной электронной почте. Как это упростит жизнь работникам, какими плюсами обладает новая технология и зачем она Метрострою, рассказывает Сергей Александрович Шурин, начальник отдела документационного обеспечения ОАО «Метрострой».

—19 февраля 2018 года в Управлении Метростроя образован отдел документационного обеспечения (ОДО). До настоящего времени документооборот был ориентирован в основном на бумажные носители. Очевидно, что это влияло на оперативность прохождения документов через службы, подразделения и отделы предприятия. Например, в марте этого года юридический отдел подал запрос на получение документа, датированного 2016 годом. ОДО потребовалось 13 рабочих дней, чтобы найти его. Когда новая система электронного документооборота (СЭД) заработает, любой работник Метростроя сможет найти необходимый документ за несколько секунд.

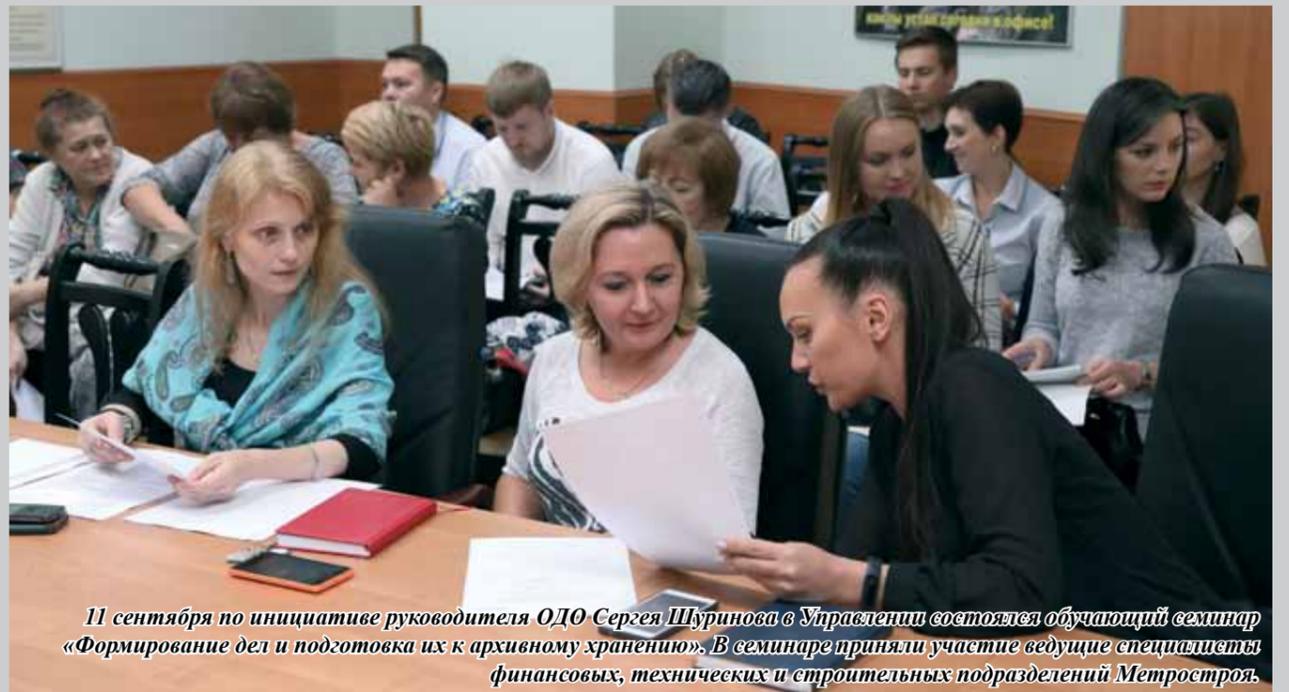
Внедрение и развитие СЭД Метростроя – первоочередная задача ОДО. Она значительно упростит работу, сделает поиск документов оперативным и удобным. Все они будут находиться в одной цифровой библиотеке, вы сможете мгновенно и практически из любой точки мира зайти в систему и проверить, принят ли в работу ваш отчет, акт, протокол и т.п. Подключение к корпоративной электронной почте – первый шаг к запуску СЭД. Новая электронная корпоративная почта позволяет напрямую взаимодействовать с различными отделами, мгновенно оповещать персонал о поставленных задачах. Как неотъемлемая часть СЭД корпоративная почта позволит не только регистрировать документ в системе, но и получать уже готовые, оформленные по всем требованиям, образцы документов.

СЭД обеспечит оптимальную маршрутизацию документа. Например, вы составляете отчет на имя вашего начальника и отправляете на корпоративную почту. СЭД автоматически задаст путь прохождения документа. Только после согласования в соответствующих подразделениях Управления оформленный

и завизированный документ попадает к вашему начальнику. Вы всегда будете знать о текущей судьбе вашего отчета. Процесс согласований в системе СЭД многократно ускорится. Вы, как инициатор документа, выставляете четкие дедлайны его прохождения через службы и отделы филиалов и Управления. СЭД будет напоминать специалистам, ответственным за рассмотрение документа, сколько времени осталось на решение задачи.

СЭД – это будущее, и я благодарен специалистам нашего ОДО, работникам Вычислительного центра, руководству Метростроя за проделанную большую работу и реальную поддержку важнейшего проекта.

ПОДВЕДЕМ ИТОГ: 1. Поиск документов станет проще, быстрее и удобнее; 2. СЭД содержит готовые формы и образцы документов, вам не придется тратить время на их составление; 3. Значительно упрощается прохождение документа по инстанциям; 4. Вы сможете следить за его формированием удаленно; 5. СЭД будет напоминать о дедлайнах, поэтому вашу просьбу о визировании или доработке документа будет сложнее отложить в долгий ящик.



11 сентября по инициативе руководителя ОДО Сергея Шурина в Управлении состоялся обучающий семинар «Формирование дел и подготовка их к архивному хранению». В семинаре приняли участие ведущие специалисты финансовых, технических и строительных подразделений Метростроя.

ЧЕТВЕРТОЕ РОЖДЕНИЕ «АВРОРЫ»

В новом котловане на площадке «Большого проспекта» продолжается монтаж проходческого щита «Аврора». В начале сентября специалисты Управления механизации подготовили ложемент, собрали и опустили в котлован ножевое кольцо. «Метростроитель» наблюдал один из самых важных этапов сборки – монтаж гидравлического привода.

ГИДРАВЛИЧЕСКИЙ ПРИВОД ПРИБЫЛ

Ночью 19 сентября на стартовую площадку «Большого проспекта» доставили 64-тонный гидравлический привод. Но «сердце» проходческого щита, вмонтированное в ножевое кольцо, не скоро запустит режущие механизмы, для этого еще многое предстоит сделать.

– Мы опустили привод в котлован и ждем подъемных кранштейнов. Потом установим его в вертикальное положение, подцепим краном и переставим на ложемент, – объясняет «Метростроителю» суть происходящего начальник проекта Сергей Мудрицкий.



Прежде чем приступить к монтажу привода, надо укрепить опору ножевого кольца мощными резьбовыми штангами или «шпильками», как по-простому называют

их монтажники. Более 20 полуметровых «шпилек» заводятся в шурфы, пробуренные в днище котлована, и заливаются специальным химическим раствором. Теперь железная опора намертво «прирастает» к днищу.

– Без такого жесткого крепления мы не сможем приступить ни к монтажу привода, ни к установке щита в рабочее положение, – говорит Сергей Мудрицкий.

20 сентября утром бригада электрослесарей-монтажников под командой Дмитрия Мудрицкого (брат Сергея) начинает установку шпилек.

– Техника простая. Нужно очистить все от земли и воды, чтобы химия «схватилась». Потом опускаешь шпильку в раствор, прокручиваешь ее против часовой стрелки, и готово.

– Давай еще баллон сверху зальем, а то «зелья» маловато, этот шурф глубже сделали, – перекиривает шум работающего компрессора Дмитрий Мудрицкий. – Пока все просто, но дальше по графику идут серьезные работы. Будем монтировать привод. Потом барокамеры, потом верхний сегмент ножевого кольца.



ПРИВОД ТРЕБУЕТ ЮВЕЛИРНОЙ РАБОТЫ

В понедельник, 24 сентября, бригада электрослесарей-монтажников приступила к монтажу гидравлического привода. Они зацепили крюки козлового крана за подъемные кранштейны и подняли привод в воздух.

– Сложное начнется дальше, – говорит Сергей Мудрицкий, – вира! Давай еще!

Бригада провела подвешенный много-тонный груз над котлованом и опустила его рядом с ножевым кольцом. В этом деле требовалась точность совмещения отверстий для шпилек в приводе и ножевом кольце.

– Смайнут чутка! – кричит Сергей Мудрицкий Алексею Илларионову, электротехнику, дистанционно управляющему козловым краном.

Метростроители опустили гидравлический привод в уровень с ножевым кольцом, прицелились. Первые шпильки закрепили без проблем, но привод сместился на несколько миллиметров вбок, отверстия соскочили, и все застряло.

– Так, мой зазор к тебе ушел, – крикнул Андрей Князев, электрослесарь-монтажник, после того, как он закрутил гайку с левой стороны.

– Сколько?

– Зазор 60!

В течение полутора часов УМовцы опустили привод на один миллиметр, не получилось, подняли на три миллиметра, пытаюсь

поставить его в правильное положение. Но безрезультатно. С одной стороны зазор уменьшился, и сразу же появлялось отклонение с другой.

– Почему у нас так шпильки перетянуло? – Роман Варламов, электрослесарь-монтажник, навалился всем телом на ключ, которым закручивал гайку.

– Давай качнем его вперед, тогда он сядет ровно! – предлагает решение Сергей Мудрицкий.

Тележки козлового крана поползли вперед, медленно оттягивая за собой привод. Он загудел, вздрогнул и с глухим ударом, подобно вправленному суставу, занял идеальное положение.

– Вот теперь легче идет! У вас тоже зазор стал меньше? – с надеждой посмотрел вниз Сергей Мудрицкий. Андрей Муравьев, сменный механик утвердительно кивнул в ответ.

Не теряя времени, бригада загнала боковые шпильки, затянула их, скрепила. Зазор уменьшился до 15 миллиметров. С каждым поворотом гайки привод все плотнее прижимался к ножевому кольцу. Потребовался еще час, чтобы зазор исчез полностью, и привод встал на штатное место.

Проходческий щит «Аврора» только обрастает сегментами и деталями. Управлению механизации предстоит большая работа. Установка среднего кольца, юбки и адапторного кольца, опорной рамы и многого другого. Обо всем этом читайте в наших следующих номерах.



Метромир

ФЕЙКОВАЯ ЛИНИЯ МЕТРО БУДОРАЖИТ ЕКАТЕРИНБУРГ

Интернет наводнила информация об открытии первого пускового участка второй линии Екатеринбургского метрополитена.

Жители других российских регионов порадовались за екатеринбуржцев и искренне им позавидовали – к сожалению, преждевременно. «Когда понял, что новость об открытии новой линии – шутка, чуть ли не заплакал, от дома было бы 2 минуты пешком до станции!», – подобными эмоциональными комментариями делятся жители столицы Урала.

Действительно, участок, об открытии которого сообщается в новостях, должен был быть сдан весной 2018 года в рамках подготовки к проведению Чемпионата мира по футболу, однако этого не произошло. Предполагалось, что он соединит центр города с историческим Визовским жилым районом, а в его составе откроются станции «Металлургическая», «Татищевская», «Уральских Коммунаров» и «Площадь 1905 года».

Стоимость реализации проекта оценивалась в 42 млрд рублей, часть средств должна была быть выделена из федерального бюджета.

Среди причин, не позволяющих развивать метро в Екатеринбурге, в первую очередь называется нехватка финансовых средств. Это и понятно: региональному бюджету в одиночку не осилить такой крупный проект. Во-вторых, отсутствие ясных планов по развитию транспортной сети, важнейшей частью которой является метрополитен. Кстати, именно Екатеринбургское метро, протяженность которого составляет менее 13 км, является самым маленьким в мире. Не смотря на это, подземная железная дорога остается весьма востребованным видом общественного транспорта. По количеству пассажиров на 1 км пути Екатеринбургский метрополитен занимает 4-е место в России – после Москвы, Санкт-Петербурга и Новосибирска.

К счастью, региональные власти не спешат разочаровывать горожан. По новой версии вторая линия метро в Екатеринбурге может открыться, если город выиграет право на проведение Всемирной выставки «Экспо-2025». Кстати, совсем скоро состоится Экспо-2020, выставка пройдет в Дубае, где к ее открытию будет введена в строй новая линия Дубайского метро.

БЮРО ЗАХИ ХАДИД СПРОЕКТИРУЕТ СТАНЦИИ МЕТРО В ДНЕПРЕ

Власти города Днепр (бывший Днепропетровск) подписали контракт на проектирование трех новых станций метрополитена с всемирно известным британским архитектурным бюро Zaha Hadid Architects.

Как отметил мэр Днепра Борис Филатов, сотрудничество с таким крупным и профессиональным подрядчиком очень важно для города, оно может служить гарантом высокого качества выполнения работ и, безусловно, поднимет престиж городского метрополитена как уникального объекта подземной транспортной инфраструктуры.

По данным открытых источников, бюро Захи Хадид разработает проект трех будущих станций: «Театральной», «Центральной» и «Музейной». Строительные работы будет вести турецкая компания Limak. Открытие нового участка Днепровского метрополитена запланировано на 2020 год. Стоимость проекта оценивается в € 224 млн, средства на его реализацию выделили Европейский банк реконструкции и развития, а также Европейский инвестиционный банк.

В КОПЕНГАГЕНЕ БУДЕТ СТРОИТЬСЯ 4-Я ЛИНИЯ МЕТРО

Совместное предприятие, в состав которой входят французская строительная компания Vinci и немецкий концерн Hochtief, выиграло конкурс на строительство новой линии Копенгагенского метрополитена.

Новая линия, получившая название Сидхавн (Sydhavn), пойдёт к югу от датской столицы. Она будет связана с основной кольцевой линией (Cityringen). Контракт стоимостью € 460 млн включает в себя строительство участка в составе перегонных тоннелей протяженностью 4,4 км, пяти подземных станций и двух переходов. На строительстве тоннелей будут использоваться 2 механизированных тоннелепроходческих комплекса (ТМПК) диаметром 4,9 м. Проектные и строительные работы планируется завершить в течение 6 лет.



На фото: архитектурно-планировочное решение станции «Моцартс Платц»

Спорт

ЛЕГКАЯ АТЛЕТИКА ДЛЯ ВСЕХ ВОЗРАСТОВ

Руки упираются в покрытие беговой дорожки. Упор на колено. Ноги становятся в колодки. Голова опускается. Дыхание прерывается и обостряется слух в ожидании одной фразы «внимание». Корпус выносится вперед. Свисток, и метростроители срываются с места.

11 сентября на стадионе Метростроя проходят «Осенние старты»: легкоатлетические соревнования между организациями ОАО «Метрострой». Одиночные забеги на 100 и 800 метров у мужчин и на 100 и 400 метров у женщин. Завершает «день бега» эстафета, в которой участвуют по четыре спортсмена от каждой команды.

Сотметровка – классическая дистанция, требующая полной концентрации и самоотдачи. Лица сосредоточены. «Внимание! Старт!» Спортсмены устремляются вперед.

– Куда же вы так быстро? – у Романа Клушина из СМУ-15 вырывается крик досады.

На трибунах внимательно следят за гонкой. Спортсмены финишируют, и Роман, прибежавший третьим, печально взмахивает руками.

А в это время по громкоговорителям вызывают к стартовой линии первых 12 человек на дистанцию 800 метров. Дан старт. Метростроители всех возрастов устремляются вперед. После круга расстояние до лидеров увеличивается. Геннадий Иванов, ствольной из Тоннельного отряда, держится в середине. Взгляд сосредоточенный, прямо перед собой, и метростроитель начинает поворачивать на второй круг.

– Гена! Держись ближе к бровке, чтобы быть в струе! – поставив руки рупором, кричит Ольга Ващилко, ТО-3.

Она подстраивается под его темп и бежит несколько метров рядом с дорожкой.

– Держись, Гена! Отличная скорость!

Геннадий ускоряется. За ним бежит Алексей Мосин из СМУ-9. Он заметно опирается на левую ногу, так как колено правой перематано бинтом.

– Молодец, главное, равномерность! – подбадривает Ольга Харитоновна. Ей в ответ – улыбка Алексея Викторовича.

Уже после финиша он говорит:

– Я хотел пробежать даже с травмой, чтобы команда заработала больше очков. Тем более, на этих соревнованиях участвуют спортсмены из разных возрастных категорий. Может, для молодых я не конкурент, но в своем возрасте я еще в призы попаду, – смеясь, говорит Алексей Викторович.

Ольга Ващилко объясняет:

– На соревнованиях все стараются, бегут из последних сил. У нас здесь все возраста. От молодых до пожилых. Поэтому поддержка нужна, людям это помогает пробежать на максимум. Некоторые приезжают прямо с работы. Их в особенности нужно подбадривать.

Вторая группа для забега на 800 метров уже на старте. Владислав Ткач из Управления №10 сразу вырывается вперед, рывком обгоняет соперников и прижимается к бровке. Через две минуты 19-летний юноша выбегает на финишную прямую.

– Я действующий спортсмен, готовлюсь к Всероссийским юниорским соревнованиям по легкой атлетике (на России с его личным рекордом одна минута 53 секунды на дистанции 800 метров он был шестым). Сегодня я пробежал на 14 секунд медленнее. Не хотел силы тратить, сейчас эстафета будет.

Правила малой «шведской» эстафеты просты. Четыре этапа разной длины: 400, 300, 200 и 100 метров. Бегущий должен передать палочку партнеру по команде. Начинается отсчет. Дан старт! С первых секунд вперед вырываются спортсмены из Управления №10. За ними – СМУ-15 и Управления. Уже после гонки Игорь Щеев, занявший с командой Управления третье место, скажет:

– На первых ста метрах я попытался обогнать двух самых быстрых, – говорит Игорь, – но они слишком хорошо готовы. Главное, мы удержались на третьем месте.

Призовые места разделились следующим образом:

Мужчины, бег 100 м: 1. Заварин Григорий (УМ); 2. Хоменко Дмитрий (СМУ-15); 3. Киров Иван (УМ). Бег 800 м: 1. Ткач Владислав (Упр. №10); 2. Зайцев Иван (Упр. №10); 3. Гапонов Алексей (УМ).

Женщины, бег 100 м: 1. Вишнякова Дарья (Упр. №10); 2. Никольская Надежда – (ТО-3); 3. Хохлова Мария (ЛМГТ). Бег 400 м: 1. Вишнякова Дарья; 2. Никольская Надежда; 3. Батдалова Эльвира (Управление). В эстафете лучшими оказались спортсмены из Управления №10. За ними СМУ-15, и на третьем месте – Управление.

БОЛЬШАЯ ЗАРУБА НА МАЛЕНЬКОМ ПОЛЕ

21 сентября на стадионе Метростроя прошли матчи по мини-футболу за третье и первое места. Кто занял призовые места, чем закончилась встреча лучших команд – читайте в нашем репортаже.

МАТЧ ЗА 3 МЕСТО

На поле команды ЛМГТ и СМУ-15. Уже на первой минуте СМУ-15 теряет мяч, Николай Лугин, капитан команды ЛМГТ, пользуется этим, уходит влево, оттягивая на себя защитника, в этот момент справа открывается напарник. Пас, Сергей Генцак оказывается один на один с вратарем и аккуратно закатывает мяч в угол ворот. ЛМГТ открывает счет. 1:0.

Инициатива полностью у ЛМГТ. Кажется, что СМУ-15 придется тяжело, им не позволяют и шагу отойти от своих ворот. Но быстрая контратака, и мяч уже перед воротами ЛМГТ. Отчаянный рывок вратаря, он грудью закрывает ворота и отбивает удар. Игрок СМУ-15, Илья Смирнов, выносит отскокивший мяч, он пролетает по широкой дуге над головами игроков ЛМГТ, туда, где за их спинами уже поджидает замыкающий, Александр Самохин. Спокойно и точно, в одно касание Самохин забивает ответный гол в ворота ЛМГТ. 1:1. Оказывается, не все так просто...

ЛМГТ бросается в контратаку. Длинный пас во вратарскую зону. Лугин бьет, мяч закручивается под левую штангу, не оставляя вратарю ни единого шанса. 2:1.

Игра набирает обороты. Команда СМУ-15 нападает с удвоенной силой. Центральный нападающий Сергей Анисимов навешивает за спину защитникам ЛМГТ, подхватывает Александр Самохин, ложный замах, дергает корпусом влево, но переводит мяч вправо, Анисимову, вратарь раскрывается, Сергей оказывается перед пустыми воротами. Удар – и 2:2.

Во втором тайме СМУ-15 и вовсе не покидает половины поля соперника. Дальний удар! Мяч попадает в грудь вратарю, отскакивает, но перед воротами как из-под земли вырастает Самохин, и с отскока забивает в пустые ворота. 3:2. СМУ-15 ведет.

«Пятнашка» снова в атаке. Защита ЛМГТ упускает Анисимова. Прострельный пас, Сергей один перед вратарем. Удар – и гол. 4:2.

Времени почти не остается. ЛМГТ больше не заботится об обороне, главное – отыграться. И вот он, момент... От углового мяч влетает во вратарскую зону. Случайная «свечка», Лугин выпрыгивает и забивает головой. Красиво! 4:3.

Судья смотрит на часы. Свисток. Со счетом 4:3 СМУ-15 побеждает ЛМГТ и занимает 3 место в первенстве Метростроя по мини-футболу.



ФИНАЛ

Главная встреча вечера: Метроподземстрой – ТО-3. С первых же секунд на поле завязывается ожесточенная борьба. Обе команды бросаются в атаку. Угловой. Игрок ТО-3 пасует напарнику, сильный удар слету, но мяч подкручивается и пролетает над верхней перекладиной.

ТО-3 в атаке. Евгений Борисов получает мяч в центре, уходит влево, стягивая на себя защитников Метроподземстроя. Они зажимают его в «тиски», но он проскальзывает между ними. Вратарь выходит из ворот. Пас направо в свободную зону, где комбинацию замыкает ударом в пустые ворота Иван Останин. 1:0 в пользу ТО-3.

Ответная атака. Капитан Метроподземстроя Роман Туханцев смещается на левый фланг и сильно бьет с пяти метров. Мяч свистит под рукой вратаря и буквально прошивает сетку ворот ТО-3. 1:1, счет сравнялся.

До перерыва остаются секунды. Роман Туханцев перехватывает мяч, смещается влево, финт «360», как завещал Зидан. До ворот 10 метров. Игрок ТО-3 Алексей Корякин выставляет ногу, Туханцев бьет, вратарь в длинном прыжке летит за мячом. Штанга! Игроки хватаются за голову.

Второй тайм. Мяч разыгрывается из-за лицевой линии. Быстрый пас. Неожиданно для игроков Метроподземстроя в зону врывается нападающий ТО-3 и на полном ходу лупит по мячу. Гол! Но... судья качает головой. Мяч был разыгран неправильно, стенка из двух игроков стояла слишком близко к разыгрывающему, гол не засчитан, счет прежний.

Атака Метроподземстроя два в одного. Туханцев смещается влево, обводит защитника. Удар... Штанга. Мяч отлетает, первым на подборе оказывается нападающий Метроподземстроя Сергей Генцак и пятой забивает мяч в ворота. Счет 2:1. Метроподземстрой становится чемпионом!

ЮБИЛЕИ ВЕТЕРАНОВ МЕТРОСТРОЯ НОЯБРЬ

7	Градов Григорий Степанович (СМУ-17) – 90 лет
11	Вашкетова Нина Александровна (СМУ-15) – 65 лет
12	Киберева Валерий Иванович (ТО-3) – 60 лет
13	Петров Николай Михайлович (СМУ-19) – 65 лет
14	Теленков Николай Николаевич (Управление) – 90 лет
17	Зубанова Екатерина Васильевна (СМУ-19) – 95 лет
20	Малков Григорий Анатольевич (УМ) – 60 лет Лубянов Сергей Михайлович (ТО-3) – 65 лет Якименко Александр Иванович (ТО-3) – 65 лет
21	Безродных Игорь Геннадьевич (СМУ-20) – 60 лет
23	Александрова Лариса Михайловна (УМ) – 70 лет
24	Ивченкова Татьяна Викторовна (СМУ-15) – 60 лет
26	Каменев Александр Леонидович (УМ) – 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 9.10.2018 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.