

ПОДЗЕМНЫЕ РИЗОНТЫ

Underground Horizons

Декабрь

№7

2015

www.techinform-press.ru

75

лет
ПЕТЕРБУРГСКОМУ
МЕТРОСТРОЮ



МЕТРОСТРОЙ
САНКТ-ПЕТЕРБУРГ

ДЛЯ ТЕХ, КТО СТРОИТ ПО-НАСТОЯЩЕМУ!





ЗАО «МЕТРОБЕТОН»

Уважаемые коллеги, дорогие друзья!

От всей души поздравляю вас со славной годовщиной – 75-летием ОАО «Метрострой». Метрострой сплотил нас, помог найти свое место в жизни, состояться как профессионалам, мы научились понимать, как ответственно и почетно работать на благо своего города, его жителей. Мы горды тем, что в деле создания и развития петербургского метрополитена есть частичка и нашего труда.

Особые слова благодарности хочется сказать ветеранам Метростроя, составляющим «золотой фонд» коллектива. Современному поколению доверено сохранять и продолжать их традиции.

Пусть удача всегда сопутствует всем метростроевцам, пусть крепнет и развивается наша большая семья, пусть доблестному юбиляру будут нипочем самые сильные бури и штормы. Большому кораблю – большое плавание и семь футов под килем!

*От имени коллектива ЗАО «Метробетон»
Генеральный директор В.В. Кондратенко*





Дорогие коллеги и друзья!

Поздравляем вас с 75-летием образования ОАО «Метрострой». Это общий для нас праздник. Вместе с вами мы прошли славный трудовой путь, результатом которого стало строительство петербургского метро. Ваша история — это летопись создания метрополитена Северной столицы, мы гордимся, что некоторые ее страницы написаны и нашей компанией.

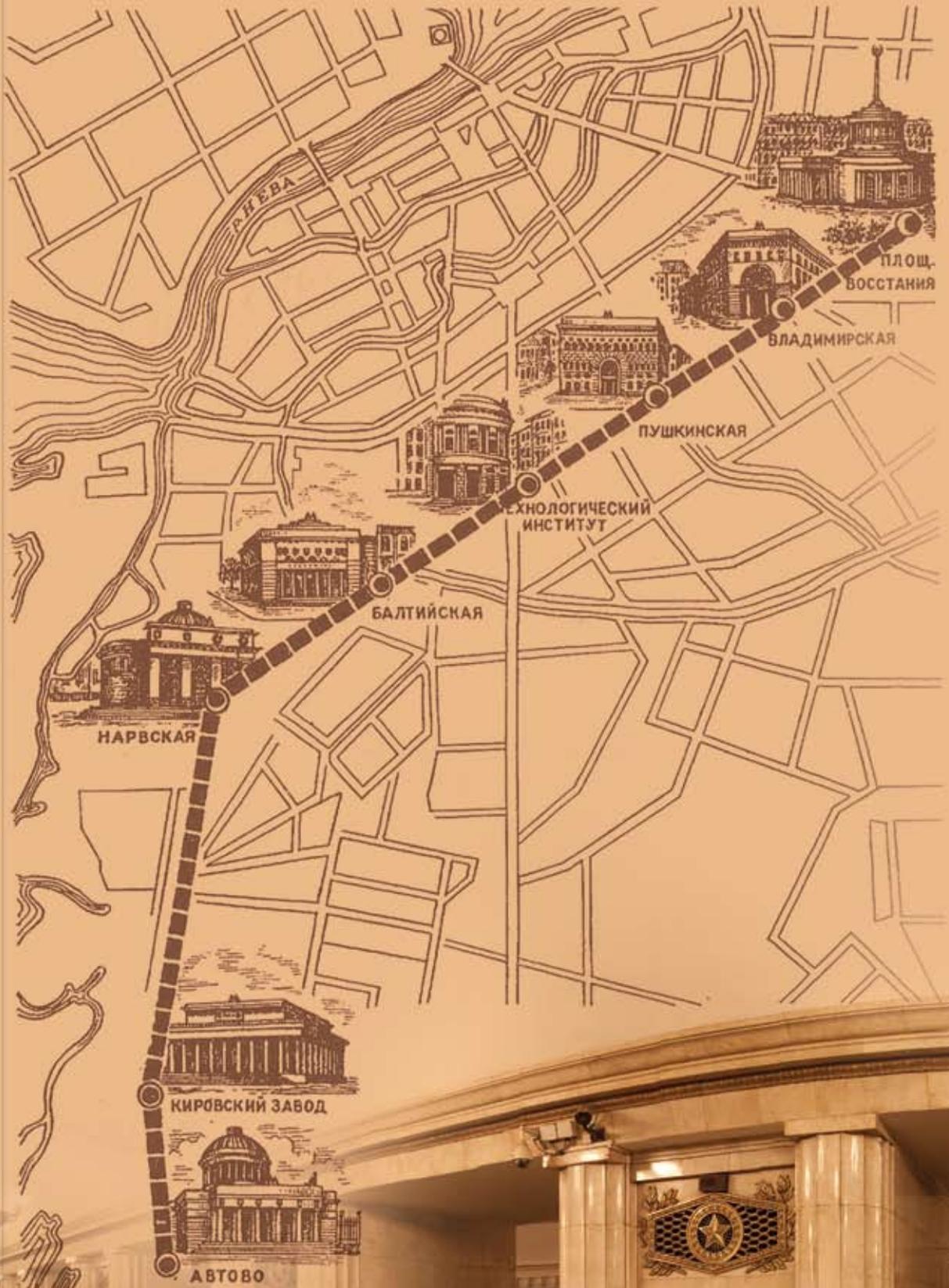
ОАО «Метрострой» — универсальный, многопрофильный строительный комплекс, способный решать сложнейшие технические задачи по ведению широкого диапазона подземных, специальных, архитектурно-отделочных и других работ.

Все поставленные задачи невозможно было бы решить без сплоченного и дружного коллектива единомышленников. Ваша компания всегда славилась опытными руководителями, талантливыми инженерами и профессиональными рабочими. От всего сердца мы желаем всем сотрудникам ОАО «Метрострой» крепкого здоровья, счастья, успехов во всех начинаниях, реализации новых проектов на благо Санкт-Петербурга и России.



*Коллектив
ЗАО «Управление-15 Метрострой»*





Дорогие друзья, коллеги!

Примите самые искренние поздравления с 75-летием славного коллектива метростроителей!

Петербургский метрополитен — мечта многих поколений жителей нашего города, воплощенная в реальность вашими руками, умом и талантом.

За годы упорного и вдохновенного труда вы создали мощнейший транспортный конвейер, услугами которого ежегодно пользуется почти миллиард пассажиров, становой хребет транспортной системы Северной столицы. Это ваше детище, достойное того, чтобы чувство гордости за свой труд испытывал каждый метростроевец.

Коллективы Петербургского метрополитена и Метростроя переплетены сотнями деловых, творческих и просто дружеских связей.

Пусть множатся километры построенных вами подземных трасс, пусть появляются на схеме Петербургского метрополитена новые станции! Счастья вам и здоровья!

*Начальник Петербургского метрополитена
В.А. ГАРЮГИН*





Уважаемые коллеги, партнеры! Дорогие друзья!

От имени Объединения подземных строителей и проектировщиков и от себя лично поздравляю вас с 75-летием со дня основания Метростроя!

В дни юбилейных торжеств от всей души желаю петербургским метростроителям, профессионализм и самоотверженный труд которых лежит в основе успешной реализации уникальных проектов городской подземной инфраструктуры, стабильности в работе, надежных партнеров, финансового благополучия, крепкого здоровья и семейного счастья!

Подземное строительство всегда было и остается флагманом строительной отрасли, где аккумулируются и совершенствуются самые современные технологии, разрабатываются и внедряются уникальные технические решения, оборудование, материалы.

Здесь работают высококлассные специалисты, преданные своему делу и осознающие меру ответственности перед нынешними и будущими поколениями горожан, для которых подземная транспортная инфраструктура стала неотъемлемой частью повседневной жизни.

История Метростроя неотделима от истории города. В 1941 году тяжелейшие испытания выпали на долю нашей страны. Под огнем неприятеля метростроевцы самоотверженно работали на строительстве оборонительных сооружений и танковой переправы, внося свой вклад в освобождение блокадного Ленинграда.

В непростые послевоенные годы были возобновлены работы по сооружению ленинградского метрополитена, крупнейшего транспортного объекта, улучшившего жизнь миллионов горожан. Подземные станции, уникальные по своим архитектурным решениям, стали визитной карточкой Северной столицы.

Что такое Метрострой сегодня? Это команда единомышленников, преданных родному городу и своему делу. Это высочайший профессионализм, основанный на опыте, и взгляд, устремленный в будущее.

Можно с уверенностью сказать, что в России нет более целостной и сплоченной организации в области подземного строительства, обладающей уникальной производственной базой и высококвалифицированными специалистами, среди которых — представители строительных династий.

В течение многих лет метростроевцы не только успешно решали главную задачу — развитие ленинградского, а ныне петербургского метрополитена, но и участвовали в реализации крупнейших проектов федерального значения.

Сложно переоценить их вклад в создание транспортной инфраструктуры КЗС — уникального гидротехнического сооружения, аналогов которому нет нигде в мире.

Метрострою город обязан успешным завершением строительства второй сцены Мариинского театра. Работа была выполнена с честью: петербуржцы гордятся новым театральным залом с великолепной акустикой, великолепной отделкой и современным техническим оснащением.

Не останавливаясь на достигнутом, Метрострой внедряет современные технологии, развивает сотрудничество с ведущими зарубежными производителями техники и оборудования для подземного строительства. Для механизированной проходки наклонного хода под углом 30%, совместно с инженерами концерна Herrenknecht, был разработан механизированный тоннелепроходческий комплекс с активным грунтопригрузом. Высокотехнологичное оборудование прошло апробацию при строительстве наклонного хода «Адмиралтейской», самой глубокой станции метрополитена в России, и успешно применялось на сооружении эскалаторных тоннелей станций «Обводный канал» и «Спасская».

Метростроевцы первыми в России внедриli идеологию строительства двухпутных тоннелей метрополитена. Механизированный щит Herrenknecht диаметром 10,6 м был применен на сооружении продолжения Фрунзенского радиуса. Сегодня это оборудование используется на объектах строительства Невско-Василеостровской линии в рамках подготовки к Чемпионату мира по футболу 2018 года.

Предприятия, входящие в структуру Метростроя, обладают уникальной производственной базой. Новая линия по выпуску высокоточной железобетонной обделки завода «Метробетон» является самой современной — как в России, так и за рубежом. Высокотехнологичное оборудование позволяет производить современную высокоточную железобетонную обделку для тоннелестроения и микротоннелирования.

Примером эффективного импортозамещения в отрасли подземного строительства является современное производство эскалаторного оборудования, созданное на базе Метростроя в 2015 году.

Большое внимание Метрострой уделяет кадровой политике. Как подчеркивает генеральный директор В.Н. Александров, главным достоянием компании являются не материальные активы, а люди — специалисты, без которых бесполезно даже самое совершенное оборудование.

Метрострой является единственной организацией в области метростроения, которая занимается подготовкой рабочих кадров. В Колледже Метростроя молодежь обучается рабочим специальностям для подземного строительства и других отраслей строительного комплекса.

Метрострой — социально ориентированное предприятие, которое принимает активное участие в общественной жизни Петербурга и оказывает помощь в организации профессиональных и общегородских мероприятий.

Большое внимание уделяется развитию любительского спорта в рамках Спортивного клуба «Метрострой», возрождаются традиции петербургского хоккея на траве.

Говоря об общественной деятельности, необходимо подчеркнуть вклад Метростроя в развитие международного сотрудничества. При личном участии В.Н. Александрова подписаны соглашения с ведущими зарубежными профессиональными объединениями в области тоннелестроения и подземного строительства. В 2012 году при поддержке Метростроя в Петербурге был успешно проведен международный форум по комплексному освоению подземного пространства мегаполисов, ставший значимым событием в области подземной урбанистики. В настоящее время идет подготовка к Международной конференции Объединения исследовательских центров подземного пространства мегаполисов, которая состоится в Петербурге в сентябре 2016 года.

Метрострой является ключевым участником деятельности профессионального сообщества по развитию подземного строительства в России.

Участие В.Н. Александрова в работе профильных комитетов по освоению подземного пространства национальных объединений изыскателей, проектировщиков и строителей обеспечивает объективность и эффективность подходов к решению актуальных проблем в области законодательства, нормативно-технического регулирования, ценообразования и подготовки кадров для метростроения.

Опыт Метростроя на сооружении особо опасных и технически сложных объектов является основой формирования методической базы для создания реестра профессиональных организаций в области тоннелестроения и подземного строительства.

Метрострой оказывает всестороннюю поддержку деятельности Объединения подземных строителей и проектировщиков — единственной в России специализированной саморегулируемой организации в области подземного строительства. При содействии В.Н. Александрова успешно развивается информационный портал «Подземный эксперт» и ряд других проектов Объединения, целью которых является популяризация идеи комплексного освоения подземного пространства мегаполисов.

Сложно переоценить вклад Метростроя в строительную отрасль Санкт-Петербурга и России в целом. Не вызывает сомнения тот факт, что будущее — за высокотехнологичными специализированными предприятиями, выступающими гарантом качества и безопасности строительства.

Сегодня, как и 75 лет назад, метростроевцы готовы к выполнению самых сложных и ответственных задач на благо страны и родного города, и, без сомнения, их работа будет оценена по заслугам.

С днем рождения, Метрострой!

**С глубоким уважением,
генеральный директор Объединения подземных
строителей и проектировщиков
Сергей АЛПАТОВ**



21 января 2016 года исполняется 75 лет дорогому, уважаемому, боевому Ленметрострою-Метрострою Санкт-Петербурга!

Длинный и славный путь прошёл этот коллектив, многое им сделано для нашего города и в мирное время, и в грозные годы Великой Отечественной, в том числе и в деле защиты от врага и освобождения от блокады.

Начав строительство метрополитена в Ленинграде ещё до начала войны, сразу же после её окончания Метрострой вернулся к своему главному делу. Все силы были брошены на строительство I-го участка I-й линии от Автово до Московского вокзала. А в первые годы нужно было ещё создать производственную базу и объекты соцкультбыта: жилые дома, детские сады, поликлинику, стадион. Принял участие Метрострой и в создании Ленметропроекта: около 30 человек из его проектного и других отделов были переведены в институт, а вместе со строительством вестибюлей станций «Владимирская», «Пушкинская» и «Технологический институт» появились соответственно и будущие здания Ленметропроекта, Ленметростроя и управления Метрополитена.

Пуск в эксплуатацию первого участка метро стал как бы воплощённым в металле, бетоне и кирпиче гимном в честь победы над поверженным врагом, гимном мирному труду ленинградцев. Ещё заканчивая строительство этого первого участка, оба коллектива (и Метростроя, и Ленметропроекта) в своем совместном труде улучшали многое из московской практики. На их счету:

- замена чугуна на железобетонные блоки;
- создание первого механизированного щита так называемого планетарного (ленинградского) типа;
- проходка механизированными щитами перегонных тоннелей;
- первые выдающиеся рекорды скорости проходки (тогда ещё «всего» 200–320 м/месяц, а в будущем мировой рекорд — 1250 м/месяц);
- разработка на уровне изобретений новых конструкций метро, в том числе станций без боковых посадочных платформ, новых типов тоннельных обделок;
- децентрализованная система энергоснабжения метрополитена;

— уже тогда была задумана пересадочная станция «Технологический институт» с переходом пассажиров с одной линии на другую через платформу.

А далее были первая и последующие проходки тоннелей под Невой, целая серия станций без боковых посадочных платформ (первая из них — «Парк Победы»), новые пересадочные узлы, новые конструкции станций из железобетонных тубингов с разжатием обделки на породу, а также односводчатые, начиная с «Площади Мужества» и заканчивая двухъярусной пересадочной станцией «Спортивная» на две линии метрополитена. И для всех этих конструкций механиками нашего Института и Метростроя были совместно созданы новые механизмы: щиты, укладчики обделки, шахтные подъёмы, герметические затворы, автоматические двери на станциях нового типа и многое-многое другое!

Метрополитен нашего города сегодня — это 5 линий эксплуатационной длиной более 113 км (в двухпутном исчислении) с 67 станциями. А протяженность всех выработок различного назначения составляет более 260 км! Сооружаются ещё участки на четырёх линиях. И всё это построено коллективом орденоносного Метростроя! И как во все прошедшие годы, так и сегодня, славный коллектив Метростроя внедряет в практику строительства новые конструкции, новые технологии, новые механизмы. И не только в сфере метрополитена. Следует вспомнить вклад Метростроя в строительство здания второй сцены Мариинского театра, новых блоков Ленинградской атомной электростанции, Комплекса защитных сооружений Санкт-Петербурга от наводнений, что особенно актуально в наши дни. И как всегда — высочайшая ответственность за качество и сроки строительства.

Уже сменилось не одно поколение в коллективе Метростроя, сложилось немало трудовых династий. От отцов к детям, от одного поколения к другому передается своеобразная «эстафетная палочка» — добрые традиции коллектива. Все это создает условия для созидательной работы, является гарантией будущих успехов.

Коллектив Ленметрогипротранса сердечно поздравляет своих коллег с 75-летием и желает петербургскому Метрострою благополучия и новых успехов, а всем его работникам — здоровья и счастья!

Уважаемые метростроевцы!

В канун 75-летия ОАО «Метрострой» примите наши самые теплые, самые искренние поздравления.

Образование вашей компании три четверти века назад ознаменовало новую эру в развитии транспортной инфраструктуры Ленинграда — город занялся освоением своего подземного пространства и взял курс на строительство нового скоростного вида транспорта — метрополитена.

Метростроевцы все эти годы были на переднем крае: в годы войны — при возведении защитных сооружений и танковой переправы через р. Неву, в мирное время совершали подвиги на трудовом фронте, устанавливая рекорды в скорости проходки тоннелей и глубине их заложения.

Благодаря вашему самоотверженному труду петербуржцы располагают одним из самых красивых в мире метрополитенов, а его подземные станции являются шедеврами строительного искусства и архитектуры.

Под руководством генерального директора Вадима Николаевича Александрова, Почетного гражданина Санкт-Петербурга, человека, на чьих плечах на протяжении многих лет держится метростроение города, метростроевцы пережили все тяготы девяностых, кризис 2008__года, успешно преодолевают сегодняшнюю экономическую рецессию.

Коллектив нашего журнала от всего сердца желает вашей дружной команде огромных трудовых успехов, новых больших заказов, стойкости и оптимизма, а вашим семьям — терпения, благополучия и процветания! Помните — метростроевец — это звучит гордо!

*Редакция журнала
«Подземные горизонты»*

«ПОДЗЕМНЫЕ ГОРИЗОНТЫ»

Комитет по освоению подземного пространства НОСТРОЙ

Официальный
информационный
партнер



№7 декабрь/2015

Издание зарегистрировано Федеральной службой по надзору в сфере связи, информационных технологий и массовых коммуникаций. Свидетельство о регистрации средства массовой информации ПИ № ФС 77-57244 от 12.03.2014

Учредитель **Регина Фомина**

Издатель **ООО «ТехИнформ»**

Генеральный директор
Регина Фомина (info@techinform-press.ru)

Заместитель генерального директора
Ирина Дворниченко (pr@techinform-press.ru)

НАД НОМЕРОМ РАБОТАЛИ:

**Регина Фомина; Лидия Шундалова;
Сергей Зубарев; Валерий Чекалин;
Илья Безручко; Светлана Белоусова;
Людмила Алексеева; Андрей Бергнер;
Зоя Шпанько; Полина Богданова;
Елена Владимирова; Нелля Кокина;
Ирина Голоухова; Наталья Гунина;
Виктория Фомина; Ирина Авдеева; Нина Бочкова**

**Редакция благодарит руководителя пресс-службы
ОАО «Метрострой» Екатерину Гигиняк за помощь
в подготовке номера**

ЭКСПЕРТНЫЙ СОВЕТ:

В.Н. Александров, генеральный директор ОАО «Метрострой»

С.Н. Алпатов, генеральный директор Объединения подземных строителей и проектировщиков, президент Российского общества по внедрению бестраншейных технологий

Андреа Беллокьо, руководитель проектов компании Rocksoil S.p.A (Италия)

А.И. Брейдбурд, президент МАС ГНБ, генеральный директор
ООО «Нефтегазспецстрой»/ГК «ЮНИРУС»

С.В. Кидяев, генеральный директор АО «Объединение «ИНГЕКОМ»»

А.С. Кириллов, генеральный директор ООО «ГНБ-Лидер»

А.П. Ледяев, д.т.н., профессор, первый проректор ПГУПС, зав. кафедрой «Тоннели и метрополитены»

М.Е. Рыжевский, к.т.н., генеральный директор ООО «ПЛАТО Инжиниринг»

В.М. Улицкий, д.т.н., профессор, зав. кафедрой «Основания и фундаменты» ПГУПС

Е.В. Щекудов, к.т.н., директор филиала ОАО ЦНИИС «НИЦ «Тоннели и метрополитены»

Адрес редакции: 192102, Санкт-Петербург, Волковский пр., 6
Тел./факс: (812) 490-56-51, (812) 490-47-65, (812) 943-15-31
office@techinform-press.ru, www.techinform-press.ru

Установочный тираж 8 тыс. экз. Цена свободная.

Подписано в печать: 23.12.2015

Заказ №

Отпечатано: «ТК Девиз», Санкт-Петербург, ул. Трефолева, д. 2, лит. БЕ

За содержание рекламных материалов редакция ответственности не несет. Сертификаты и лицензии на рекламируемую продукцию и услуги обеспечиваются рекламодателем. Любое использование опубликованных материалов допускается только с разрешения редакции.

Информационное сотрудничество: Интернет-портал undergroundexpert.info

Подписку на журнал можно оформить по телефону

(812) 490-56-51

75



Уважаемые коллеги, дорогие друзья!

***Примите наши искренние поздравления с 75-летием
ОАО «Метрострой»!***

ОАО «Метрострой» — это наша с вами общая большая семья, которая всегда стремится к высочайшим результатам в работе и с которой мы связаны общим делом.

Команда профессионалов Метростроя возводит самый красивый и безопасный метрополитен в мире, а кроме него — объекты капитального строительства, жизненно необходимые Санкт-Петербургу — городу, расположенному в непростой климатической и геологической зоне.

Являясь одним из подразделений, мы ежедневно помогаем коллективам Метростроя своевременно выполнять любые строительно-монтажные работы, обеспечивая строительство всеми необходимыми и качественными материалами, будь то металлопрокат, кабель или оборудование. Мы рады трудиться в одной команде с ОАО «Метрострой» и гордимся тем, что за нашими плечами сегодня и завтра стоит и будет стоять ОАО «Метрострой».

Желаем всем нам новых интересных проектов, финансового благополучия и достижения намеченных целей с наилучшими результатами!

Виват, Метрострой!

Коллектив УПТК ОАО «Метрострой»



Содержание



Стр. 22–27

Исторический экскурс

- 22 Метрострой: 75-летие с новыми надеждами
- 28 Иван Зубков: прерванный полет



Стр. 34

- 32 Не стареют душой ветераны
- 34 Открытие мемориала «Подвигу метростроителей 1941–1945 гг.»



Стр. 36–39



Стр. 44–47



Стр. 48–49



Стр. 52–55



Стр. 56–57



Стр. 62



Стр. 68–69

Авторитетное мнение

- 36 Вадим Александров: «Мы всегда готовы к испытаниям»
- 40 Алексей Старков: если есть результат, значит, работает команда единомышленников

Звенья одной цепи

- 44 УМ — это умное Управление механизации
- 48 Владимир Кондратенко: «Метробетон — это неразрывно с Метростроем» (ЗАО «Метробетон»)
- 50 Наша задача — бесперебойность поставок (ЗАО «Метробетон»)

- 52 Управление–15: традиции, опыт — и второй двухпутный...
- 56 Влюбленные в профессию (ЗАО «СМУ №13 Метрострой»)
- 58 Гордимся биографией (ЗАО «Тоннельный отряд-3»)
- 60 В ответе за «Надежду» (ЗАО «Метроподземстрой»)

- 62 ЛМЗ: Курс на модернизацию
- 64 Эскалаторы — лишь вершина «айсберга» (ЗАО «СМУ-9 Метрострой»)
- 66 Ровесник Метростроя (ЗАО «Семнадцатое управление Метрострой»)



Стр. 70–71



Стр. 72–74



Стр. 78–79



Стр. 80–83



Стр. 90–93



Стр. 98–101

- 68 Четыре десятилетия на службе городу (ЗАО «Управление-20 Метрострой»)
- 70 Через трудности к победам (ЗАО «Управление №10 Метростроя»)
- 72 Главное в нашей работе — люди (ЗАО «МЕТРОКОН»)
- 74 Инновационный прорыв от СМУ-11 Метрострой
- 75 Облицовочных дел мастера (ЗАО «СМУ-19 Метрострой»)
- 76 УПТК на страже качества и верности традициям
- 78 Вычислительный центр — филиал ОАО «Метрострой»

- 80 Нам РЭУ строить и жить помогает...

Практика строительства

- 84 Вызов размыва приняли. И победили
- 87 Дамба — надежный морской щит Петербурга
- 90 От вас сейчас зависит успех всего строительства

Штрихи к портрету

- 94 Метростроевцы — единая семья и кадры особой закалки
- 97 Не работой единой...
- 98 Чтобы тело и душа были молоды...
- 102 Летопись Метростроя



Дорогие друзья!

От имени коллегии Министерства транспорта Российской Федерации и от себя лично поздравляю вас с 75-летием со дня образования вашего прославленного предприятия — ленинградского-петербургского Метростроя!

Юбилей — отличный повод для подведения итогов, уточнения перспективных планов. Вам есть, чем гордиться. Метростроевцы с честью прошли все испытания Великой Отечественной войны и блокады — защищали город от врага, строили Дорогу жизни и Дорогу победы.

Сооружение первой очереди Ленинградского метрополитена, которое осуществлялось в условиях послевоенной нехватки рабочих рук, оборудования и материалов, — выдающаяся страница советского метростроения. Благодаря высочайшему профессионализму, таланту, энтузиазму и трудолюбию метростроевцев в городе на Неве был создан метрополитен, неповторимый по своей красоте и сложности технического воплощения.

Метрострой и сегодня с уверенностью смотрит в будущее. В Санкт-Петербурге прокладываются новые ветки и строятся новые станции, в том числе в рамках подготовки к Чемпионату мира по футболу-2018. Специалисты предприятия осваивают новые технологии, которые используются не только при прокладке метро, но и в коммунальном хозяйстве, атомной энергетике, нефтегазовой сфере. Ваш передовой опыт внимательно изучается и успешно применяется в других российских городах и за рубежом.

Желаю всем метростроевцам здоровья, счастья и новых трудовых побед!

**Министр транспорта РФ
М.Ю. СОКОЛОВ**



*Сотрудникам ОАО «Метрострой»
и руководителю организации
В.Н. Александрову*

Уважаемые друзья!

От имени Министерства строительства и жилищно-коммунального хозяйства Российской Федерации и от себя лично поздравить весь коллектив ОАО «Метрострой» с 75-летним юбилеем компании!

За десятилетия существования компании ее название превратилось в бренд, символизирующий надежность, качество и профессионализм. Являясь одной из ведущих строительных организаций Санкт-Петербурга, Метрострой может гордиться не только городским метрополитеном, но и другими реализованными масштабными проектами.

Хочу поблагодарить всех сотрудников ОАО «Метрострой» за труд, который, безусловно, ценят жители Санкт-Петербурга.

Желаю всем здоровья, хорошего настроения и благополучия!

**Министр строительства
и жилищно-коммунального хозяйства
М.А. МЕНЬ**

Коллективу ОАО «Метрострой»

Дорогие друзья!

Сердечно поздравляю коллектив Метростроя с 75-летием вашего прославленного предприятия!

Трудовая биография Метростроя неразрывно связана с историей великого Санкт-Петербурга, обладающего непревзойденным обликом. Благодаря высоко-профессиональному труду вашего многотысячного сплоченного коллектива, в нашем городе построен один из самых красивых метрополитенов в мире.

Для петербуржцев и гостей Северной столицы метрополитен был и остается самым популярным, надежным и удобным видом общественного транспорта.

Более двух десятилетий Метрострой неизменно возглавляет Почетный гражданин Санкт-Петербурга Вадим Николаевич Александров. Во многом благодаря его настойчивости и профессионализму, ваш коллектив сумел достойно преодолеть все испытания и шагает сегодня в ногу со временем.

За свои трудовые успехи ваш коллектив награжден высокими наградами Родины. Предприятие сегодня динамично развивается, внедряет передовые инновационные технологии. Уверен, что ваша слаженная эффективная работа позволит городу и дальше открывать быстрые подземные линии и прекрасные станции метро.

Желаю всему большому коллективу Метростроя новых трудовых свершений, успехов и удачи во всех делах и начинаниях!

***Губернатор Санкт-Петербурга
Г.С. ПОЛТАВЧЕНКО***





Дорогие метростроевцы!

От Строительства № 5 НКПС, образованного в январе 1941 года, до сегодняшнего трудового коллектива ЗАО «Метрострой» пройден великий путь. В этом 75-летнем отрезке — сотни славных трудовых биографий, множество выдающихся дел, связанных с зарождением, становлением и развитием ленинградского (петербургского) метрополитена. Вы приложили мастерство, умение, а порой и настоящий героизм для того, чтобы в городе на Неве появилась подземная транспортная сеть, выполняющая огромную часть транспортной работы.

Петербургский метрополитен — предмет гордости не только нашего города, но и всей страны — России! Особые гидрогеологические условия устья Невы наложили отпечаток на применяемые технологии метростроения, а статус города как Северной столицы всегда воспитывал самые передовые умы и новаторские решения в строительстве.

ЗАО «Метрострой» сегодня — одна из самых крупных и эффективных строительных структур Санкт-Петербурга, которой доверены самые сложные задачи. В их ряду — подготовка к проведению международных футбольных турниров: Кубка конфедераций — 2017 и чемпионата мира по футболу 2018 года, строительство продолжения Невско-Василеостровской линии метро и новых станций.

Уверен, метростроевцы с честью выполняют все поставленные задачи, и коллектив-юбиляр впишет новые замечательные страницы в славную летопись своих трудовых свершений.

В канун 75-летия примите искренние пожелания здоровья, благополучия, настойчивости в достижении целей и уверенности в завтрашнем дне!

**Вице-губернатор Санкт-Петербурга
И.Н. АЛБИН**



Дорогие друзья!

Для Санкт-Петербурга, одного из красивейших городов мира, юбилей Метростроя имеет особое значение. Петербург стремится увидеть люди со всех уголков Земли. Одно из первых и самых сильных впечатлений гостей Северной столицы — спуск в подземку, когда они понимают, что наше метро так же прекрасно, как сам великий город. И в этом прежде всего заслуга многих поколений метростроевцев. Трудно представить, что в городе сложной геологии, с пльвунами и подземными реками можно было создать настоящее произведение архитектурного искусства и в то же время удобную, надежную транспортную сеть. Это под силу только истинным ленинградцам — людям особой закалки, мужественным, самоотверженным, безгранично влюбленным в свой родной город.

Отдельные слова благодарности и уважения нашим ветеранам. С первых дней Великой Отечественной войны метростроители встали на защиту Ленинграда, сооружая неприступные оборонительные рубежи. Танковая переправа через Неву на «Невский плацдарм», Дорога жизни с портами в Осиновце и Кобоне, железнодорожные мосты были возведены благодаря героическому труду метростроевцев.

Сегодня ЗАО «Метрострой» уверенно смотрит в будущее. С применением самых современных технологий строятся новые станции петербургской подземки. Работники вашего предприятия зарекомендовали себя настоящими профессионалами, беззаветно преданными своему делу. Убежден, вы способны выполнить самые сложные задачи и достичь новых высот в метростроении.

Желаю вам, дорогие метростроевцы, крепкого здоровья, благополучия, новых трудовых успехов на благо нашего великого города!

**Председатель Законодательного собрания
Санкт-Петербурга
В.С. МАКАРОВ**



Дорогие друзья, уважаемые коллеги!

От имени всех сотрудников Комитета по развитию транспортной инфраструктуры Санкт-Петербурга и от себя лично поздравляю ОАО «Метрострой» с юбилеем!

Метрострой был и остается одной из ведущих строительных организаций не только Санкт-Петербурга, но и всей России. Уникальные технологии и огромный опыт в строительстве крупнейших объектов нашего города позволяют ОАО «Метрострой» всегда идти в ногу со временем.

Сейчас петербургские метростроители работают над продолжением четырех линий метрополитена — это колоссальный объем работ и сложнейшие технические решения. Часть работ ведется при помощи механизмов, которые впервые используются в нашей стране.

Также хочу отметить, что метростроители нашего города — профессионалы высочайшей квалификации, пользующиеся заслуженным почетом и уважением. Искренне желаю ОАО «Метрострой» процветания и новых интересных проектов.

Отдельные слова признательности и благодарности выражаю генеральному директору ОАО «Метрострой» Вадиму Николаевичу Александрову, — человеку, без которого сложно представить развитие отрасли, посвятившему петербургскому метрополитену всю свою жизнь.

Спасибо вам за ваш труд, за преданность своему делу. Крепкого вам здоровья, счастья и семейного благополучия!

**Председатель КРТИ
С.В. ХАРЛАШКИН**



Дорогие коллеги!

От себя лично и от всех сотрудников АНО «Дирекция по развитию транспортной системы Санкт-Петербурга и Ленинградской области» хочу поздравить вас с юбилеем!

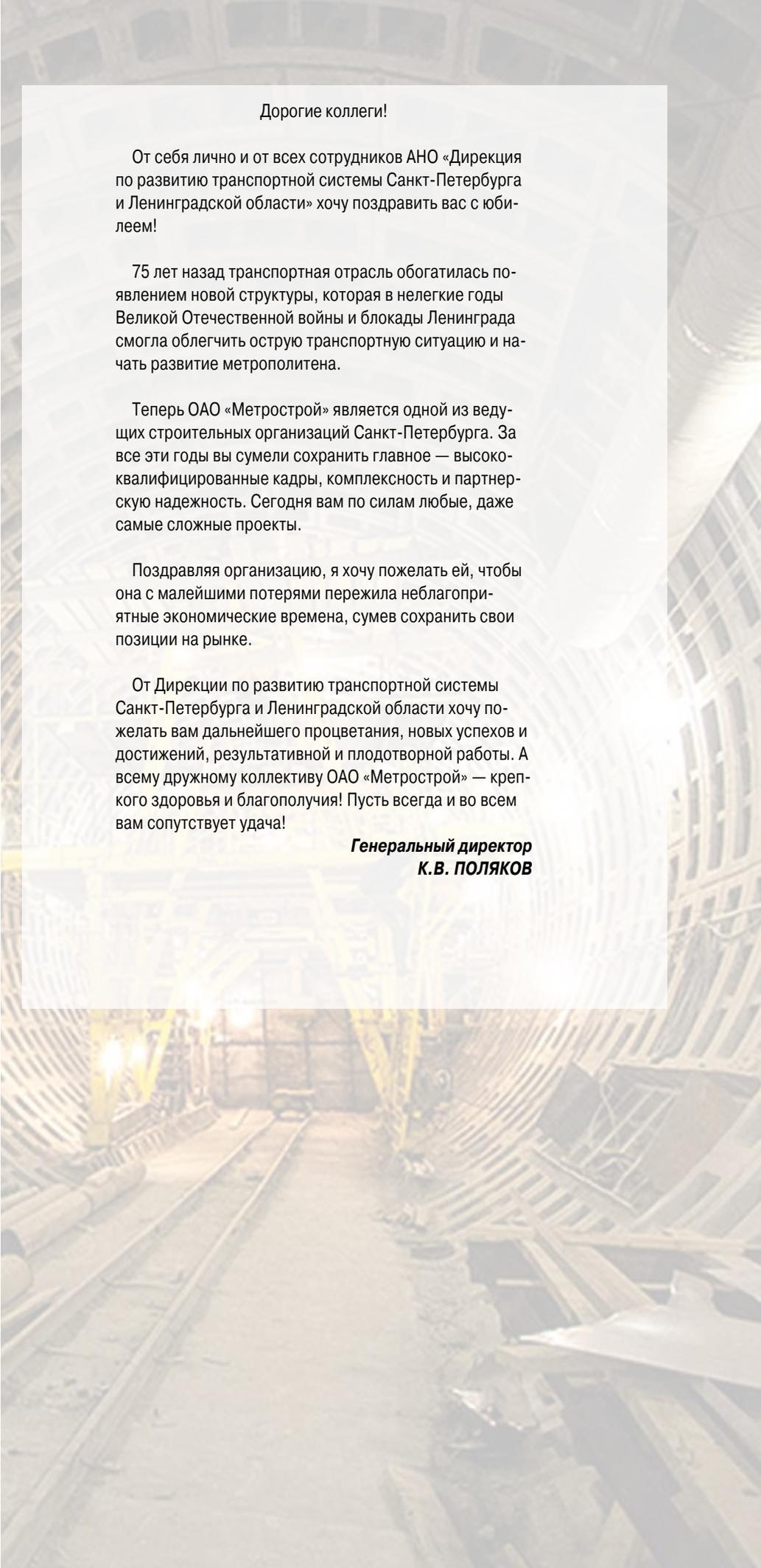
75 лет назад транспортная отрасль обогатилась появлением новой структуры, которая в нелегкие годы Великой Отечественной войны и блокады Ленинграда смогла облегчить острую транспортную ситуацию и начать развитие метрополитена.

Теперь ОАО «Метрострой» является одной из ведущих строительных организаций Санкт-Петербурга. За все эти годы вы сумели сохранить главное — высококвалифицированные кадры, комплексность и партнерскую надежность. Сегодня вам по силам любые, даже самые сложные проекты.

Поздравляя организацию, я хочу пожелать ей, чтобы она с малейшими потерями пережила неблагоприятные экономические времена, сумев сохранить свои позиции на рынке.

От Дирекции по развитию транспортной системы Санкт-Петербурга и Ленинградской области хочу пожелать вам дальнейшего процветания, новых успехов и достижений, результативной и плодотворной работы. А всему дружному коллективу ОАО «Метрострой» — крепкого здоровья и благополучия! Пусть всегда и во всем вам сопутствует удача!

**Генеральный директор
К.В. ПОЛЯКОВ**





ИСТОРИЧЕСКИЙ ЭКСКУРС

Начало: «грозовые» 1940-е

В 1930-х годах численность населения города на Неве, существенно снизившаяся после утраты им роли имперской столицы, снова перевалила за два миллиона, а к концу десятилетия достигла и трех, превысив дореволюционный уровень. К этому времени в Москве уже появился первый в нашей стране метрополитен, а строительство «подземок» во всем цивилизованном мире становилось самым популярным способом решения транспортных проблем мегаполисов. Ленинград в их решении нуждался остро. Автобусы и троллейбусы тогда были распространены мало, около 90% пассажирских перевозок осуществляли неповоротливые трамваи, которые к тому же давно не справлялись с имеющейся нагрузкой. Да, виснувшие на трамвайных подножках пассажиры из черно-белого кино — не потому, что безбилетники, а потому, что не втиснуться в салон, — это было обычным делом.

Историческим стало совещание в Исполкоме Ленгорсовета осенью 1939 года, когда и был четко поставлен вопрос о строительстве метро. Довольно скоро последовал и день рождения Метростроя — 21 января 1941 года был издан Приказ народного комиссара путей сообщения №27 «О строительстве метрополитена в городе Ленинграде», проходивший под грифом «совершенно секретно» и подписывавший «приступить немедленно». «Сказано — сделано» тех времен подкреплялось беспрецедентной государственной поддержкой. В частности, «приступить немедленно» относилось и к организованному набору в 1941 году рабочих в количестве 25 тыс. человек.

Проектное задание было подготовлено уже в марте 1941-го. Оно предусматривало сооружение первой очереди Кировско-Выборгской линии (от района Автово до района Финляндского вокзала) длиной 16,5 км. В мае на трассе уже вступили в строй 11 шахт, началась проходка штолен, а к середине июня, в частности, протяженность готовых подходных тоннелей достигла 675 пог. м. Запуск первого участка планировался на... 1942 год! Можно удивляться, но так бы оно и было, учитывая тот подход и масштабы. Планы, однако, поменяла и отложила война. Выработки законсервировали, а все силы метростроителей были направлены на оборону.

С началом Великой Отечественной коллектив Строительства №5 НКПС, возглавляемый Иваном Георгиевичем Зубковым, был задействован на возведении оборонительных и железнодорожных сооружений, а в 1942-м вошел в состав Управления военно-восстановительных работ №2. Из метростроевцев организовали несколько хорошо оснащенных мобильных подразделений, которые работали на Лужском рубеже, на подступах к Ленинграду у Гатчины и на Карельском перешейке и т. д. Их силами построена и железнодорожная ветка от станции Войбокало до Косы — часть героической Дороги жизни. А после снятия блокады, следуя за наступающими войсками, восстанавливали железнодорожные пути вплоть до Прибалтики. В Ленинграде и области также строили и восстанавливали вокзалы, заводы, жилые дома, в 1945-м начали реконструкцию шахт метро.



Разрушенный пролет высоковольтного моста

С началом Великой Отечественной коллектив «Строительства №5 НКПС», возглавляемый Иваном Георгиевичем Зубковым, был задействован на возведении оборонительных и железнодорожных сооружений, а в 1942-м вошел в состав Управления военно-восстановительных работ №2.

Первый начальник петербургских метростроителей и генерал-директор путей и строительства 2-го ранга Иван Георгиевич Зубков, которому в 1943 году было присвоено звание Героя Социалистического труда, до Победы не дожил: погиб в 1944-м.

В год 70-летия Великой Победы подвиг метростроевцев был увековечен на «Невском пятачке», где осенью 1941-го решалась судьба Ленинграда. 21 ноября 2015 года состоялось открытие мемориала в память о тех, кто вместе с Иваном Георгиевичем Зубковым создавал надежную танковую переправу через Неву. И в память о тех, кто погиб — на берегах Невы Метрострой потерял пятую часть своего состава...

Есть ленинградский метрополитен!

Уже в 1946 году строительство метрополитена полностью возродилось. Тогда же Строительство № 5 НКПС было преобразовано в Ленметрострой. Скорректированный проект теперь предполагал строительство участка протяженностью 10,8 км с семью станциями глубокого заложения («Площадь Восстания», «Владимирская», «Пушкинская», «Технологический институт», «Балтийская», «Нарвская», «Кировский завод») и одной — мелкого («Автово»).



Торжественный митинг на станции «Площадь Восстания» по случаю открытия метрополитена в городе-герое Ленинграде

5 ноября 1955 года в 8 часов 35 минут началась пробная эксплуатация ленинградского метрополитена. К 16 часам поезда метро перевезли более 30 тысяч пассажиров



Строители Ленинградского метрополитена

В 1949-м на Кировском заводе в Ленинграде были созданы первые в стране механизированные щиты фрезерного типа с технологическими комплексами для проходки перегонных тоннелей. Новая «стахановская» техника позволяла повысить скорость проходки чуть ли не втрое и в такой же степени снизить трудоемкость процесса.

В 1950-м были подведены итоги конкурса на архитектурное оформление станций первой очереди. В том же году на площадке станции «Балтийская» метростроевцы установили рекорд, уложив за июнь 75 колец станционного тоннеля. И соревнование продолжалось. Так, на той же «Балтийской» за март 1952-го рекорд был обновлен до 101 кольца, что перекрывало предусмотренные нормативы вдвое. Трудовое состязание развернулось на всех участках и направлениях.

Неудивительно, что при таком боевом задоре метростроевцы справились с поставленными задачами успешно. 5 ноября 1955 года ЛенТАСС сообщил: «В 8 часов 35 минут дежурная по станции «Площадь Восстания» А. Карнова сигнальным диском отправила поезд №34 — началась пробная эксплуатация Ленинградского метрополитена. К 16 часам поезда метро перевезли более 30 тысяч пассажиров. Среди них было много школьников, получивших пригласительные билеты для поездки в метро». 15 ноября официально открылись сразу семь станций первого участка красной, Кировско-Выборгской, линии: «Автово», «Кировский завод», «Нарвская», «Балтийская», «Технологический институт», «Владимирская» и «Площадь Восстания» («Пушкинскую» по техническим причинам открыли чуть позже, в 1956-м). Эта дата и считается непосредственно днем рождения петербургского метрополитена.

В связи с пуском первой очереди подземки коллектив Ленметростроя правительство отметило высшей наградой СССР — орденом Ленина. 1023 участника строительства были награждены орденами и медалями.

В 1961 году вступила в строй вторая линия — Московско-Петроградская — с первыми пятью станциями: «Технологический институт-2», «Фрунзенская», «Московские ворота», «Электросила» и «Парк Победы». Строительство ленинградского метрополитена продолжалось ударными темпами. В год открывали по несколько станций. В 1976 году за успехи в скоростном строительстве ленинградского метрополитена коллектив Ленметростроя был награжден орденом Октябрьской Революции.



Схема развития метрополитена в Санкт-Петербурге



Сбойка на участке Фрунзенского радиуса



Монтаж ТПК, стартовый котлован, Южная

В 1980-х, последнем десятилетии СССР и «эпохи развитого метростроения» со стопроцентным федеральным финансированием, рекордным стал 1985 год, когда в строй вошли четыре станции Правобережной линии: «Площадь Александра Невского-2», «Новочеркасская», «Ладужская» и «Проспект Большевиков».

Впрочем, у Метростроя были и рекорды, образно говоря, без выхода на поверхность, то есть по технологиям подземного строительства. Так, в 1973 году начали применять тоннелепроходческие комплексы марки КТ, позволявшие работать в более сложных гидрогеологических условиях и с большей скоростью. Результатом скоростной проходки в 1981 году на перегоне «Удельная» — «Пионерская» стало наивысшее достижение в практике мирового метростроения — 1 250 м за месяц.

Новые времена и новые направления

Ликвидация советской системы государственного финансирования и начало построения рыночной экономики негативно сказались на отечественном метростроении. В

1991 году Ленметрострой возглавил Вадим Николаевич Александров. Новый руководитель, принявший эстафету в сложные времена, помог не только сохранить организацию, но и развить ее потенциал, расширить ее возможности.

За постсоветский период в Санкт-Петербурге появились 13 станций метро и одна новая линия, при этом было два шестилетних периода, когда в отсутствие финансирования строительство оказывалось практически замороженным, и новые станции не открывались — с 1991 по 1997 гг. и с 1999 по 2005 гг.

В середине «нулевых» возможный выход из кризисной ситуации, позволяющий, как минимум, сохранить организацию, руководство Метростроя увидело в расширении видов деятельности. Так, в 2006 году был выигран тендер на достраивание Комплекса защитных сооружений Санкт-Петербурга от наводнений (строительство судопропускного сооружения С-1 и автодорожного тоннеля). В 2009-м Метрострой приступил к строительству Ленинградской АЭС-2, еще одного знакового и крайне ответственного объекта для всего региона. Незаменимыми оказались технологии метростроения и при сооружении второй сцены Мариинского театра, где специалисты компании сумели предотвратить аварийную ситуацию. Активно развивается также направление микротоннелирования, одним из главных достижений в котором стала проходка тоннеля под Сайменским каналом в скальных породах.

Метростроевцы по-прежнему продолжают совершенствоваться и технологии метростроения, внедряя в свою работу самые современные мировые достижения. Так, например, в 2010 году впервые с помощью многотонного тоннелепроходческого комплекса «Аврора» в рекордно короткие сроки был сооружен наклонный ход станции «Обводный канал».

В преддверии юбилея, 3 декабря 2015 года, был произведен тестовый запуск ТПК «Надежда», который осуществит проходку тоннеля протяженностью 5,2 км на новом участке Невско-Василеостровской линии от станции «Приморская» до станции «Беговая» («Улица Савушкина») с промежуточной станцией «Новокрестовская». Строительство участка должно завершиться в начале 2018 года, поскольку «Новокрестовская» входит в список транспортных объектов, которым предстоит обслуживать Чемпионат мира по футболу.

На 2018 год также остается в плане ввод в эксплуатацию продолжения Фрунзенского радиуса от станции «Международная» со станциями «Проспект Славы», «Дунайская», «Шушары» до депо «Южное». Кстати, в январе 2014 года губернатор Санкт-Петербурга Георгий Полтавченко на площадке «Южная» дал старт проходке первого в России двухпутного тоннеля метрополитена, запустив уникальный тоннелепроходческий комплекс «Надежда», специально сделанный для наших метростроителей компанией Herrenknecht.

Накануне 75-летия Метростроя при этом уместно было бы подчеркнуть, что, какие бы кризисы и экономические неурядицы ранее ни откладывали реализацию намеченных планов, на перспективу очевидным остается одно — метро в Санкт-Петербурге будет строиться, потому что строить его необходимо, альтернативы нет. И его здесь есть, кому строить, надежно и современно. ■



Дорогие коллеги и друзья,

От всего сердца хотел бы лично и от имени компании «Херренкнехт АГ» поздравить вас с 75-летним юбилеем компании ОАО «Метрострой».

С 1941 года и по настоящее время ОАО «Метрострой» является ведущей строительной организацией г. Санкт-Петербурга. История компании насчитывает много достижений не только в строительстве петербургского метрополитена, который является одним из самых красивых метрополитенов в мире и по праву считается памятником архитектуры, но и в сооружении других значимых объектов инфраструктуры города.

ОАО «Метрострой» — это команда настоящих профессионалов в различных областях строительства, чья плодотворная работа, высокий профессионализм, настойчивость и самоотдача, постоянный поиск эффективных путей решений поставленных задач на протяжении многих лет способствует успешной реализации крупнейших строительных проектов.

Для компании «Херренкнехт АГ» возможность сотрудничества с ОАО «Метрострой» является огромной честью. Мы очень гордимся тем, что проходческое оборудование «Херренкнехт АГ» способствует успешной реализации ваших идей и совершенствованию подземной инфраструктуры г. Санкт-Петербурга.

Мы высоко ценим нашу совместную работу и надеемся на дальнейшее позитивное сотрудничество!

Еще раз шлю вам сердечное поздравление с юбилеем и пожелания дальнейшего благополучия и процветания ОАО «Метрострой»!

С наилучшими пожеланиями,

ХЕРРЕНКНЕХТ АГ

**Доктор-инженер Мартин Херренкнехт
Председатель совета директоров**



ИВАН ЗУБКОВ: ПРЕРВАНЫЙ ПОЛЕТ

Жизнь первого руководителя Ленметростроя — в то время начальника Строительства № 5 НКПС, была яркой и насыщенной, но рано оборвалась в результате трагического происшествия. Однако за тот короткий отрезок времени, который был ему отпущен судьбой, он успел сделать очень многое. Иван Георгиевич Зубков остался в памяти своих коллег и соратников талантливым инженером, умевшим находить нестандартные технические решения, руководителем, не боявшимся взять на себя ответственность в трудное время, и равнодушным человеком, проявлявшим внимание к нуждам тех, кто работал рядом с ним.

Иван Зубков родился в семье потомственных инженеров-строителей 26 июля 1904 года в станице Ессентукской Терской области (ныне город Ессентуки в Ставропольском крае). Настоящий терский казак по происхождению, что во многом и объясняет его сильный характер. Но уже до его рождения жизнь семьи Зубковых была связана с Петербургом. Дед, Иван Георгиевич Зубков, окончил Петербургский институт путей сообщения. Отец, принимавший участие в строительстве Транссибирской железной дороги, тоже был выпускником этого учебного заведения. Георгий Иванович работал также производителем работ по переустройству Аничкова моста в Санкт-Петербурге.

Иван с 15 лет начал постигать азы профессии путейца и прошел путь от подручного слесаря до руководителя строительства с присвоением ему генеральского звания. Вместе с родителями в 20-е годы переехал в Закавказье, окончил рабфак и поступил в Тифлисский политехнический институт, но смерть отца поменяла его планы — надо было помогать семье.

Только в 1930 году юноша все-таки осуществляет свою мечту — получает диплом о высшем образовании Харьковского политехнического института и становится инженером-мостостроителем, как его дед и отец. Три года Иван Зубков проектирует и строит мосты на Украине. А в это время в Москве начинается масштабное строительство метрополитена. Молодежь зовут на Всесоюзную стройку, и в 1933 году молодой инженер по собственной просьбе переводится на строительство Московского метрополитена. Он работает сменным инженером шахты № 9 — в самом центре города. Здесь он проявляется как специалист с высокой технической культурой, который не боится предлагать нестандартные

При подготовке статьи
использованы
материалы книги
«Солдат Метростроя»



Иван Зубков — гимназист-первоклассник

решения, рисковать и брать ответственность на себя. С 1933 по 1940 год на строительстве московского метро Иван Зубков прошел путь от начальника смены до руководителя шахты.

Да, у него был непростой характер, он бывал резок с людьми, но всегда справедлив. Он умел как отстаивать свое мнение, так и признавать свои ошибки. Мария Игнатьевна Омельченко, занимавшая пост начальницы радиуса, вспоминает, что первое впечатление при знакомстве с Зубковым было не самым приятным. Она и ее коллеги — сменные инженеры — даже ходили к начальству со словами: «Мы с этим «партизаном» не сработаемся». Но узнав ближе талантливого инженера



Удостоверение, выданное И.Г. Зубкову Президиумом Московского Совета РК и КД



С коллегами-метростроителями

и проработав рядом с ним 7 лет, Мария Омельченко впоследствии гордилась тем, что работала с Иваном Зубковым.

Он знал, как найти общий язык и с рабочими, и с инженерами, многое умел сам, не гнушался никакой работы, да и организаторской хватки ему было не занимать.

Ветеран московского метростроя Татьяна Викторовна Фёдорова вспоминает свою встречу с Иваном Георгиевичем так: «В забое появляется огромный голубоглазый детина в чесучовой рубашке. Не глядя на нас, он схватил кувалду и, как былинный богатырь, стал размахивать ею то влево, то вправо: проверял крепления. Умаялся. Убедившись, что все закреплено хорошо, с довольным видом присел на бревно рядом с нами...»

Зубков был упорным в достижении цели, в отстаивании своей позиции. Так, Мария Омельченко вспоминает, что в Карелии при проектировании новой железнодорожной ветки Петрозаводск — Лодейное Поле Иван Зубков сам выбрал место для моста, не согласившись с первоначальным проектом. Чтобы доказать свою правоту, инженер сам взял топор и пошел рубить просеку в том месте, где, по его мнению, и должны быть проложены трасса и мост.

И вот наступил день, когда ему доверили то дело, о котором может только мечтать настоящий инженер-путеец. 21 января 1941 года Ивана Георгиевича вызвали в Москву и предложили возглавить строительство метро в Ленинграде. Он был назначен начальником Строительства № 5 Народного комиссариата путей сообщения (НКПС). Под этим наименованием значилась только что начавшаяся стройка Ленинградского метрополитена. Вместе с ним из Москвы переехали около 300 специалистов, имевшие уже опыт работы на строительстве столичного метрополитена.

В Ленинграде Иван Зубков с головой окупился в работу. Часто возвращался домой глубокой ночью, а порой и оставался ночевать в штабе стройки. Ленинградским научно-исследовательским институтом коммунального хозяйства была разработана схема метро, которая предусматривала



Установка надоблов на подступах к Ленинграду

три городские линии глубокого заложения и четыре пригородные — наземные. Согласно проекту первой линии трасса протяженностью 16,5 км под землей должна была пересечь город от Автово до Финляндского вокзала и состояла из 12 станций; «Автово», «Кировский завод», «Сад 9 января», «Площадь Стачек», «Балтийский вокзал», «Технологический институт», «Витебский вокзал», «Площадь Нахимсона», «Площадь Восстания», «Кирочная», «Финляндский вокзал» и «Бабуриный переулок». В 1942 году — к 25-летию Советской власти — предполагалось проложить тоннели первой очереди с этими станциями.

Зубков лично следил за ходом работ, порой спускался под землю по 2–3 раза в сутки. Он не был кабинетным работником, брезентовая куртка и высокие сапоги всегда лежали в его машине. Рассказывали, что Зубков уволил с работы одного главного инженера Титула (так назывались строительно-монтажные участки Метростроя) за то, что тот в течение рабочего дня сидел за



столом, а в шахту даже и не думал спускаться. Для Зубкова, который готов был работать 24 часа в сутки и возвращался домой за полночь, такой подход к работе был неприемлемым.

Уже в феврале 1941 года действовало большинство стройплощадок, а к апрелю были заложены все 34 шахтных ствола первой линии метро. За шесть месяцев 1941 года ленинградские метростроители оборудовали пятнадцать стволов шахт, проложили почти 700 м тоннелей, начали выемку первых кубометров грунта под будущими вестибюлями станций. Началась прокладка первой линии от Автово до Финляндского вокзала. Но 22 июня 1941 года началась Великая Отечественная война. Стройка была заморожена. Чтобы спасти шахты от разрушения, их было предписано законсервировать мокрым способом, то есть затопить.

На фронт метростроевцев не брали, как они ни просились, так как специальным приказом они были мобилизованы для строительства оборонительных сооружений вокруг Ленинграда.

И тут пригодился опыт инженера и руководителя. Иван Зубков лично производил разведку и руководил строительством дзотов, дотов, противотанковых рвов и т.д. А в августе у станции «Веймар» даже довелось пройти «боевое крещение». Под руководством Зубкова строителям удалось уничтожить два танка и около взвода пехоты.

На Пулковских высотах при строительстве подземных галерей Иван Георгиевич познакомился с командующим фронтом Георгием Константиновичем Жуковым. И приказ Жукова о том, чтобы сократить время на оборудование галерей, воспринял даже с энтузиазмом.

После того как в сентябре 1941 года советские войска форсировали Неву и заняли плацдарм на ее левом берегу, известный как «Невский пятачок», ленинградским метростроевцам было поручено организовать понтонную переправу для транспортировки танков на левый берег Невы, где расположились наши войска. Для выполнения этой задачи Иван Зубков был назначен начальником танковой переправы в районе Невской Дубровки. Во время разведки он был ранен в ногу, но ехать в госпиталь отказался, оставаясь на боевом посту.

Эта военная операция стала известна под кодовым названием «Чай с вареньем». Каждый день Иван Зубков

Готовится к погрузке
первый понтон



Начало работ по возведению железнодорожной переправы
через Ладожское озеро

отправлял в Смольный телеграмму примерно такого содержания: «Пьем чай с вареньем по 7–8 стаканов». Это означало, что ночью на левый берег Невы переправилось 7–8 танков.

Осень 1942 года Зубков получил новое задание, по своему инженерному решению не знавшее аналогов в мировой практике, — проложить по льду Ладожского озера две железнодорожные ветки, чтобы доставлять грузы в осажденный Ленинград без перевалки на автомобили. Работать приходилось в тяжелейших условиях: проваливались копры, отрывались льдины, погибали люди. Иван Георгиевич каждый день был на стройке, интересовался не только работой, но тем, как кормят людей. Порой сам брал то лопату, то лом. Зимой 1942 года под руководством Зубкова была возведена железнодорожная ледовая переправа через Ладожское озеро. Общая длина узкоколейной железной дороги составила более 35 км.

А в январе 1943 года под руководством Зубкова за 15 дней был построен 33-километровый участок железнодорожного пути Шлиссельбург — Поляны («Дорога Победы»). Руководство поставило перед метростроевцами сложные и трудновыполнимые задачи: всего за 20 дней надо было проложить 30 км пути и построить два моста через реки Назию и Черную, а также так называемую «низководку» — полукилометровый мост через Неву. Строительство низководной переправы, в ходе которого было забито около трех тысяч свай, было выполнено в рекордно короткие сроки — за 11 дней. И хотя работа шла под непрерывным огнем противника, бомбежек с воздуха, остальные объекты тоже были завершены во время. Мостовые переправы через Неву действовали до полного снятия блокады.



К началу января 1943 года на Ладоге работали уже десятки копров

Указом Президиума Верховного Совета СССР от 5 ноября 1943 года за особые заслуги в деле обеспечения перевозок для фронта и народного хозяйства и выдающиеся достижения в восстановлении железнодорожного хозяйства в трудных условиях военного времени Ивану Георгиевичу Зубкову было присвоено звание Героя Социалистического Труда с вручением ордена Ленина и золотой медали «Серп и Молот». Незадолго до этого Ивану Зубкову было присвоено воинское звание генерал-директора пути и строительства 2-го ранга.

Трагическая гибель Зубкова, не дожившего до своего сорокалетия одного месяца, вызывает много вопросов до сих пор. 28 июня 1944 года небольшой военный самолет, на борту которого находился Зубков, летел на



Прибытие первого поезда с Большой земли

секретный аэродром неподалеку от города Лодейное Поле. Командующий Карельским фронтом К. А. Мерецков попросил известного строителя-мостовика помочь наладить переправу. При невыясненных обстоятельствах самолет разбился, не долетев нескольких сот метров до посадочной полосы. Из членов экипажа не выжил никто. Одной из причин катастрофы называли изношенность самолета. По одной из версий, Зубков не собирался лететь в тот день, но по личному распоряжению народного комиссара путей сообщения Л.М. Кагановича ему пришлось сесть в тот самолет.

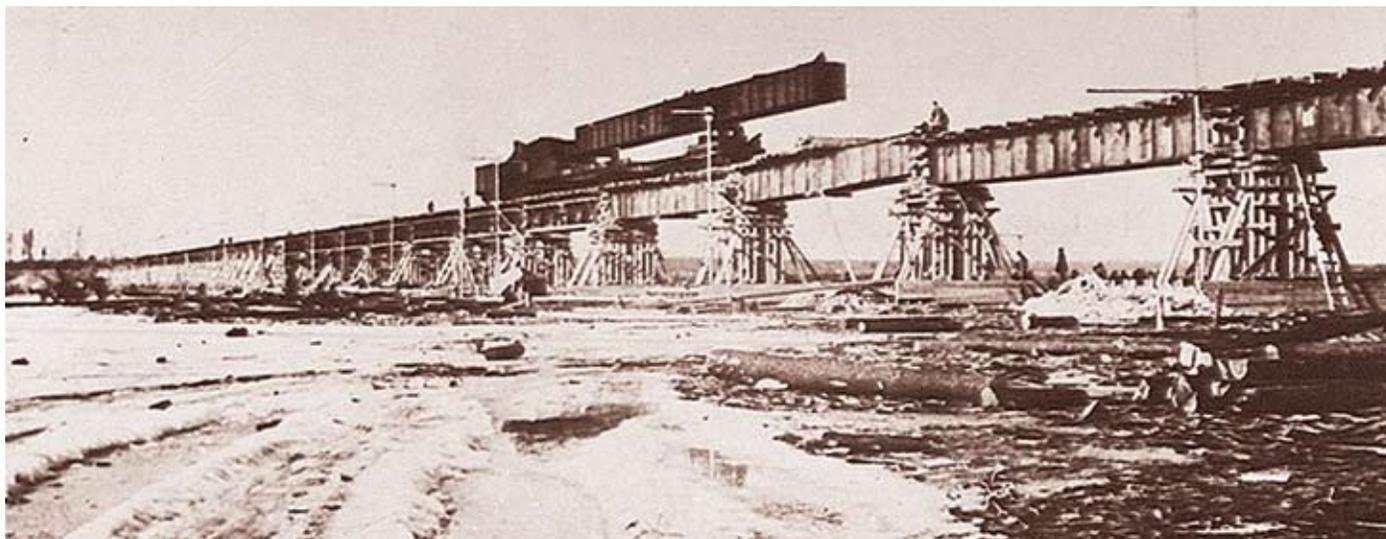
Иван Георгиевич Зубков был похоронен в Александро-Невской лавре, на Коммунистической площадке, ныне Казачьем кладбище. Похороны прошли с воинскими почестями, его гроб провезла по Невскому проспекту пара белых коней на орудийном лафете. На могиле сооружен величественный портал из красного гранита. Ежегодно в канун Дня Победы ветераны и молодежь теперь уже Петербургского Метростроя возлагают цветы на могилу первого руководителя-метростроевца, который отдал жизнь любимому делу. Он часто говорил: «Чтобы это построить, нужен инженерный размах...» Так он и прожил свою яркую жизнь — с инженерным размахом.

В 2014 году после обращения петербуржцев топонимическая комиссия приняла решение присвоить имя Зубкова безымянному Г-образному проезду в Автово — от Дороги на Турухтанные острова до Кронштадтской улицы. ■



Иван Зубков осматривает разрушенный мост

НЕ СТАРЕЮТ ДУШОЙ ВЕТЕРАНЫ



Санкт-Петербургская общественная организация ветеранов войны, труда и пенсионеров «Метрострой» готовится отметить юбилей — 21 января 2016 года ей исполнится 50 лет. Тогда, в 1966 году, инициативная группа во главе с Георгием Петровым решила объединить вокруг себя ветеранов-метростроителей, участвовавших в строительстве оборонительных сооружений на подступах к Ленинграду во время Великой Отечественной войны.



Смомента своего создания организация поддерживала ветеранов, оказывала им всяческую помощь, активно занималась поиском рабочих мест для тех, кто был готов, а главное, имел возможность трудиться.

За прошедшие десятилетия совершенствовалась структура, расширялись цели и задачи. Но изначальные функции не изменились — как и прежде, они заключаются в защите прав ветеранов, повышении уровня жизни, улучшении жилищных условий. В частности, ко Дню Победы, Новому году, Дню пожилого человека все ветераны получают денежную помощь, регулярно выезжают на ведомственную базу отдыха в Приморске.

— У нас в Петербурге не так много организаций, которые бы плотно работали с ветеранами, и Метрострой на этом фоне выделяется с положительной стороны,

— отмечает председатель организации Константин Поначев. — Здесь все друг друга знают, причем очень важно, что поддержка оказывается не только в материальном, но и в моральном, духовном плане. Особое значение для нас имеет память о Великой Отечественной войне. Мы должны помнить об этом, нести правду, передавать ее молодому поколению, ведь история в современном мире подвержена серьезным, порой радикальным искажениям.

Именно на сохранение исторической памяти и направлены многочисленные мероприятия, в частности, автобусные экскурсии в Кобону и Осиновец, тесное взаимодействие с местными музеями, посещение воинских захоронений. При самом непосредственном участии ветеранского движения Метростроя весной 2008 года в филиале Санкт-Петербургского

Подготовила
Полина БОГДАНОВА



военно-морского музея в Осиновце была открыта постоянная экспозиция, посвященная метростроевцам, которые участвовали в строительстве пирсов и Дороги жизни на Ладожском озере.

Но, пожалуй, наиболее важным событием последних лет стало сооружение мемориала «Подвигу метростроевцев в годы Великой Отечественной войны 1941–1945 гг.» в поселке Невская Дубровка Всеволожского района Ленинградской области. Его открытие, приуроченное к 70-летию Великой Победы, состоялось совсем недавно — 25 ноября 2015 года.

Об этом памятнике Константин Поначев рассказывает с особым трепетом. Идея создания мемориала была активно поддержана ветеранами, которые так или иначе вложили в нее свою душу, память, знания.

К тому же многие из нынешних петербургских подземных строителей являются прямыми потомками тех, кто в годы войны защищал Ленинград от фашистов. Мужественная фигура защитника Родины с маленькой девочкой на руках стала воплощением общей памяти о подвиге метростроевцев, которая непременно будет передаваться новым поколениям.

Как пояснил Константин Яковлевич, выбор места для размещения памятника не был случайным. Ведь именно в Дубровке в 1941 году началась военная история «Метростроя», отмеченная беспримерным героизмом и отвагой.



В настоящее время Санкт-Петербургская Общественная организация ветеранов войны, труда и пенсионеров «Метрострой» объединяет 18 первичных организаций и в нее входит более тысячи человек. Ветеранская организация Метростроя входит в состав Межрегиональной общественной организации ленинградских ветеранов войны, военной службы — однополчан.

— Безусловно, специфика работы накладывает особый отпечаток на человека, — подчеркивает Константин Яковлевич. — Наши ветераны — это люди, закаленные тяжелой, а подчас и опасной подземной работой, в общении с которыми постоянно

ощущаешь их спокойствие, уверенность и выдержку. Они по праву считают Метрострой своим родным домом, ответственность за процветание которого лежит в том числе и на них.

Накопленный опыт, твердые нравственные принципы, основанные на патриотизме, трудолюбии, любви к своему делу, ветераны по мере сил и возможностей стремятся передать молодежи, в частности, на регулярных встречах со студентами Колледжа Метростроя. Они прекрасно понимают, что в преемственности поколений — залог успешного развития коллектива, основа его будущих побед. ■

В год 70-летия Великой Победы 25 ноября на берегу Невы в городском поселении Дубровка открылся мемориал «Подвигу метростроевцев 1941–1945 гг.».



ОТКРЫТИЕ МЕМОРИАЛА «ПОДВИГУ МЕТРОСТРОЕВЦЕВ 1941–1945 гг.»

На «Невском пяточке» осенью 1941 года решалась судьба Ленинграда. С этим участком фронта связывали надежды на прорыв блокады. В ноябре плацдарм было решено усилить танками. Для доставки техники через Неву метростроевцы во главе со своим первым начальником Иваном Георгиевичем Зубковым под шквальным огнем создали надежную танковую переправу. 30 ноября 1941 года операция по переправе танков на «Невский пяточок» была успешно завершена. В Дубровке за время проведения операции под обстрелами и бомбежками погибла пятая часть метростроевцев.

В память о первых метростроевцах, на чью долю выпала Великая Отечественная война, благодарными потомками создан мемориал, отражающий основные этапы жизни коллектива Метростроя в эти годы.

Выступая на открытии, Почетный гражданин Санкт-Петербурга, генеральный директор ОАО «Метрострой», Вадим Николаевич Александров сказал:

— Метрострой через два месяца отметит 75 лет со дня своего образования. 21 января 1941 года приказом НКПС создано

управление строительством метрополитена в Ленинграде. А уже в ноябре метростроевцы прошли крещение, боевое крещение на берегу Невы, сооружая танковую переправу. Это происходило именно здесь, на этом месте под руководством первого начальника Метростроя (тогда организация носила название Строительство № 5) Ивана Георгиевича Зубкова, который был ранен, но все равно оставался на своем боевом посту. Все задачи, которые ставились перед метростроевцами за время войны, были выполнены.

В числе присутствующих на мероприятии метростроителей были и те, чьи отцы в 1941 году участвовали в сооружении танковой переправы, кто сегодня строит метрополитен Санкт-Петербурга: Сепитый Сергей Дмитриевич, генеральный директор ЗАО «СМУ № 13 Метрострой» (отец: Сепитый Дмитрий Ильич, инженер-майор пути и строительства, главный инженер Путьрема №4), Филиппов Владимир Николаевич, генеральный директор ЗАО «Литейно-механический завод Метростроя» (отец: Филиппов Николай Михайлович, инженер-капитан, механик Путьрема №3), Черняк Владимир Алексан-

дрович, экс-главный инженер ЗАО «СМУ №13 Метрострой» (отец: Черняк Александр Соломонович, главный инженер Тоннельрема №1), Старков Алексей Юрьевич, заместитель генерального директора — главный инженер ОАО «Метрострой» (дед: Старков Андрей Васильевич, экскаваторщик парка механизации Строительства №5) и другие.

Открыть памятник доверили одним из старейших и заслуженных метростроевцев — Герою Соцтруда Алексею Александровичу Малышеву и орденоносцу Константину Станиславовичу Татариничу, с одной стороны, и представителям молодого поколения, будущим метростроевцам, студентам колледжа Метростроя Георгу Байбурдяну и Ирине Семеновой, с другой.

Авторами мемориала выступили художник Ильдар Фазылов и архитектор Андрей Масленников. Статуя метростроителя, выносящего с поля боя на руках маленькую девочку и барельефы, вписанные в бетонные тюбинги и отражающие основные исторические моменты военной истории Метростроя, были изготовлены на «Каслинском заводе архитектурно-художественного литья». ■



АВТОРИТЕТНОЕ МНЕНИЕ

ВАДИМ АЛЕКСАНДРОВ: «МЫ ВСЕГДА ГОТОВЫ К ИСПЫТАНИЯМ»



75-летие петербургский Метрострой встречает, окруженный почетом. Но, с одной стороны, метро продолжает строиться, технически и технологически предприятие оснащено отлично и современно, коллектив дружен и высокопрофессионален, а с другой стороны — проблем остается много. Как решаются сегодняшние задачи и каким видится стратегический вектор развития — лучше всех на эти вопросы может ответить генеральный директор ОАО «Метрострой» Вадим Александров. Метростроевец с более чем полувековым стажем, руководитель акционерного общества со дня его основания в 1991 году, Почетный гражданин Санкт-Петербурга и кавалер нескольких государственных орденов, академик, он давно заслужил и завоевал право бескомпромиссно и без оглядки судить о том, в чем его высокую компетентность не оспоришь.

Беседовала
Регина ФОМИНА

— **Метрострой рос и развивался вместе с городом. Вместе со всей страной переживал тяготы 1990-х. Вадим Николаевич, как удалось сохранить коллектив и не растерять потенциал в то время, когда почти ничего не строилось?**

— В постперестроечные времена, действительно, было сложно. Менялась привычная нам с советских времен система, появлялись новые рыночные правила. Но в тот момент всех нас объединяло одно — желание строить метро. Яркое, ничем не убиваемое желание строить тоннели и станции. Благодаря этому и выстояли. И не просто выстояли, а реализовали такие уникальные объекты, как станция «Спортивная» и тоннели-дублиеры на участке размыва.

Я очень благодарен Владимиру Александровичу Гарюгину, руководителю ГУП «Петербургский метрополитен», который очень помог нам в тот сложный период. Когда совершенно не было денег, мы постоянно ездили в правительство — в Минфин, Минэкономики, в Думе тоже бывали. И всегда вдвоем. Если бы мы не были вместе с метрополитеном в единой связке, ничего этого сделать бы не удалось.

Самое главное, что в 1990-е мы сохранили большую часть коллектива. Тот самый костяк, благодаря которому не только продолжалось строительство, но и за счет которого воспитывалось новое поколение коллектива. Чтобы нагрузить людей, брались за любую работу.

В жизни ничего не проходит просто так, и опыт, приобретенный в этот период, очень пригодился нам в дальнейшем. В частности, когда мы строили Комплекс защитных сооружений Санкт-Петербурга от наводнений. Это была большая, серьезная работа, мы гордимся своим вкладом в реализацию этого грандиозного проекта.

— **Какие новые объекты вы считаете наиболее знаковыми, кроме КЗС?**

— Прежде всего, основной нашей деятельностью всегда было и остается строительство метро. Это самый знаковый для нас объект. Если же говорить о других стройках, то очень интересным и сложным было строительство Мариинского театра. Сначала нас попросили спасти положение, когда при разработке котлована начались подвижки фундаментов соседних домов. И несмотря на то, что мы появились на объекте не с самого начала, мы нашли выход из положения и обустроили котлован, как надо. После этого взялись за строительство здания, а затем и за отделку театра, практически всю эту работу выполнили своими силами.

На ЛАЭС-2 работа тоже не менее сложная и интересная: сложные бетоны, сложность конструкций, сам масштаб стройки... Но нас туда допустили не сразу, все-таки атомная энергетика. А теперь говорят: «Хорошо, что здесь у нас работает именно Метрострой. Вряд ли с этими задачами кто-то справится лучше». В основном Бору задействованы наши подразделения «Тоннельный отряд-3», СМУ №13, «Компакт», Управление механизации. Выполняем весь объем работы по строительству здания реактора, с нулевого цикла, возводим градирни.

Что же касается строительства метро — то, повторюсь, оно было и остается основным для нас. И в этой работе мы всегда находим что-то интересное, всегда идем вперед по пути развития. Например, односводчатая станция



«Спортивная» уникальна? Безусловно. В свое время, планировалось построить две станции с пересадкой, но мы сказали, что будем делать одну. Долго спорили. Потом генпроектировщик — Ленметрогипротранс согласился с нашим предложением, запроектировал односводчатую станцию. И мы ее построили. И таких примеров много в истории Метростроя.

— **Расскажите о рекорде 1981 года, когда была зарегистрирована максимальная скорость тоннельной проходки. Каким образом достигли таких блестящих результатов? Вы сознательно шли на рекорд?**

— На рекорд шли сознательно. И с точки зрения соревновательной — ведь это был самый пик социалистических соревнований, и с точки зрения испытания тех возможностей, на которые способна наша техника и коллектив. Методы у нас были такие: выходим из шахты, проходим щитами тоннели скоростными проходками, а потом подходим к этим готовым тоннелям и начинаем строить станции и все остальное. Эта технология очень интересна и продуктивна. В свое время я даже писал диссертацию на эту тему.

— **Какими передовыми технологическими достижениями гордится Метрострой сегодня?**

— Нам всегда хотелось быть впереди. Время ведь не стоит на месте, появляются новые технологии, оборудование, материалы. А потом смелые, нетрадиционные проекты, они же сами подстегивают, мол, «сможешь ли?». Вот сегодня, например, мы строим двухпутные тоннели. Это безусловное достижение. Мы первыми начали такое делать на постсоветском пространстве. И состоялась это благодаря тому, что инженерная мысль наших инженеров искала, рыскала и в этих поисках наткнулась на щиты с пригрузом большого диаметра и опыт некоторых стран по строительству двухпутных тоннелей. И теперь, благодаря этому оборудованию, мы строим тоннели быстрее, надежнее и в любых грунтах. Теперь к нам обращаются специалисты, в первую очередь — из Москвы, которые нас пригласают, хотят изучить и внедрить этот метод у себя.

— **Чем вы сможете порадовать петербуржцев в ближайшие годы? Какие станции откроют свои двери перед пассажирами питерской «подземки»? Реально ли начало строительства новых веток в обозримой перспективе?**



— Пуск объектов Фрунзенской линии — ближе всего. Это последние на ней станции: «Проспект Славы», «Дунайский проспект» и «Южная». Мы надеемся, что достроим ее в 2017-м. Хотя по контракту срок сдачи — декабрь 2018-го. Дальше в планах продление Невско-Василеостровской линии со станциями «Новокрестовская» и «Беговая» — к Чемпионату мира по футболу, 2018 год. Еще далее — продление Лахтинско-Правобережной линии со станцией «Театральная», 2019 год. И, наконец, открытие новой линии, Красносельско-Калининской, пока планируется на 2022 год. Сегодня мы задействованы на строительстве сразу четырех линий. Это накладывает на нас еще большую ответственность. Надо сказать, что такой объем строительства стал возможен благодаря тому, что в свое время Ленметрогипротранс столько запроектировал. В 2015-м институт ничего нового не проектировал, и это вызывает опасения, так как грозит вылиться в дефицит строительства в дальнейшем.

— Насколько высок, на ваш взгляд, сегодня уровень подготовки непосредственно тоннельщиков? Чем отличается молодой специалист 60-х годов прошлого века от нынешних студентов?

— Конечно, уровень отличается. Но и времена ведь меняются. Сегодня, например, требуются сотрудники, знающие принципы работы с проходческими щитами нового поколения, методами закрепления грунтов и т.д. Механизация процессов метростроения, с одной стороны, упростила труд метростроителей, но с другой, наоборот, повысила требования к знаниям инженерно-технических работников. Помимо этого, сегодня кардинально изменилась мотивация молодого поколения. К сожалению, многие выпускники сегодня ищут работу не по принципу престижа или профессионального интереса, а с точки зрения зарплаты. А наша профессия требует самоотдачи.

«Где больше платят, там я и буду работать», — это не для метростроителей, хотя зарплаты у нас не самые низкие. Но и труд непростой.

Тем не менее, могу сказать, что талантливая молодежь у нас точно есть. В этом я убеждаюсь каждый год на защите дипломов студентов ПГУПС.

— Российская экономика сегодня испытывает серьезные трудности. Готов ли Метрострой к новым испытаниям? Какие антикризисные меры вы предпринимаете, чтобы сохранить мощь и силу компании? Оказывает ли управление Метростроя поддержку своим подразделениям?

— Мы всегда готовы к испытаниям. Можно сказать, у нас кругом одни испытания. Нас испытывает наша геология, наши сложности, наши опасности. Да, действительно, сегодняшнее стремление города и страны экономить на всем накладывает на наше финансовое положение свой отпечаток. И если раньше можно было так или иначе рассчитывать на федеральную финансовую помощь, то сегодня мы можем рассчитывать исключительно на себя. Отсюда вырастает история кредитования, которая несет в себе определенные риски. Но я убежден, что Метрострой сможет достойно приспособиться и к этим условиям. Хотя, конечно, во всем должна быть разумная мера. В том числе и в экономии, и в размерах кредитов. Что касается наших дочерних подразделений, которые трудятся в забоях, то мы им помогаем в первую очередь. Это наш святой долг. Для этого и создана наша система управления Метростроя, которая в основном работает на этих людей.

— Может быть, у вас есть какие-то мысли по поводу новых направлений, изменений в сложившейся системе управления метростроением?

— Когда мне задают вопрос, какая у вас система управления Метростроем, мне, с одной стороны, трудно, с



другой стороны, очень просто ответить. По современным понятиям Метрострой — это холдинг. Но для меня такое название просто неприемлемо. Те люди, которые создавали эту организацию в далекие годы, могли бы назвать его даже ругательством. И только потому, что в основе наших взаимоотношений стоит одно — преданность нашему общему делу — строительству метро в городе, тесное взаимодействие метростроевских предприятий, а их около 24-х, порядочность и чувство долга.

Я считаю, что такая система, которая есть на сегодняшний день в Метрострое, очень правильная. Конечно, она не идеальная и требует совершенствования, но она однозначно рабочая и дееспособная, проверенная десятилетиями. Если сейчас в нее кого-то насильно внедрить со стороны, то появится опасность для метростроения, можно все развалить. Поэтому мы должны оставаться на своем сегодняшнем месте. Не потому, что стремимся быть монополистом, а потому, что мы, по сути, — городская организация. Мы работаем на город, и город владеет нашими акциями, которые по первой же просьбе в свое время все руководители наших организаций передали главному заказчику — метрополитену (а это 25% акций). Если же вдруг не хватит сил и надо будет кого-то отбирать со стороны, то, я считаю, это должна делать не власть, поскольку у нее нет соответствующих специалистов и опыта отбора, а сам Метрострой.

— Есть ли понимание ситуации с метростроением со стороны заказчика — городской власти?

— В большинстве своем — да. Однако был период, когда нам казалось, что взаимопонимание с заказчиком у нас полностью разрушено. Но, к счастью, ситуация постепенно налаживается.

Существует Дирекция транспортного строительства при КРТИ, хотя в ней, к сожалению, пока мало компе-

тентных специалистов. Их нужно вырастить, воспитать. За несколько месяцев не разберешься в нашем деле. Может, потребуется годы, чтобы мы оба заговорили на одном языке.

Но сейчас есть вице-губернатор Игорь Николаевич Албин, курирующий городское строительство. Очень сильный человек. Как личность, как организатор, да и сам трудолюбив — в нем есть все, чтобы соответствовать высокой должности. Без его помощи в метростроении сейчас вообще было бы очень трудно. При нем возобновил свою активную работу городской штаб по метростроению. Благодаря чему, каждый комитет, каждая организация, задействованная в строительстве метро, точно знают что им нужно сделать и в какие сроки. Метростроение — это ведь не только Метрострой, но и проектировщики, специалисты по благоустройству, владельцы инженерных сетей, ГАТИ и пр. И все эти многочисленные организации требуют координации своей деятельности. Только благодаря действующему, работоспособному штабу по метростроению система работает более слаженно. Не было бы такого контроля, ничего бы не было. Я очень благодарен Албину в этом плане.

— Что касается планов компании на ближайшую «пяtilетку», какие главные задачи ставите перед коллективом и перед собой лично?

— Для коллектива сейчас нет ничего важнее, чем построить и сдать станции к Чемпионату мира по футболу. Что, по обычным меркам, нереально. Никто сегодня не может понять, как это можно построить за 2,5 года: две станции и перегон в 5,7 км. Но мы сделаем все возможное. И, пожалуй, какие-либо помощники со стороны тут только помешают, так что на субподряд никого привлекать не планируем. Все будем делать сами. Моя же основная задача — оставаться вместе с коллективом... ■



АЛЕКСЕЙ СТАРКОВ: ЕСЛИ ЕСТЬ РЕЗУЛЬТАТ, ЗНАЧИТ, РАБОТАЕТ КОМАНДА ЕДИНОМЫШЛЕННИКОВ

Более двух десятков лет в Метрострое трудится потомственный метростроитель, главный инженер компании Алексей Старков. Именно он курирует всю техническую политику предприятия. В этой связи редакция нашего журнала обратилась к нему с просьбой рассказать о технологических достижениях холдинга, разработках новых инженерных решений.

— Алексей Юрьевич, расскажите, что вас привело в Метрострой? Почему вы выбрали именно эту профессию?

— Хороший вопрос. Так получилось. В свое время мой дед пришел в Метрострой, тогда еще Строительство №5 НКПС. С тех пор мужчины семьи Старковых трудятся здесь: мой дядя, я. Строить метро — интересная профессия. Но, когда я после армии стоял перед выбором, у меня были другие планы — уехать в Москву. Однако сила обстоятельств неумолимо вернула меня в Метрострой, я начал работать, да так и остался. О чем ничуть не жалею. Плюс к этому сработал элемент везения, я оказался в нужное время в нужном месте, благодаря чему работаю сегодня на этой должности. Больше 21 года я уже работаю в Метрострое, а это лучшее доказательство того, что выбор сделан правильно. Более того, хочется реализовать то множество идей, которые зреют в моей голове.

— Петербургский Метрострой многие называют новатором подземного строительства. Почему? Какие инновации были внедрены за последние 5–10 лет?

— Благодаря кадрам, которые работают в Метрострое, можно внедрять гораздо большее количество инноваций. Было бы только финансирование соответствующее. Есть еще одна проблема. Сегодня, к сожалению, отсутствует та самая научно-техническая подготовка производства, которая в советское время действовала планоно. Тогда в рамках постоянно действующей программы повышения производительности труда в метростроении разрабатывались механизмы, технологии, материалы.

Если говорить об инновациях, то сегодня, например, при сооружении малых выработок применяются машины Brokk. Одна такая машина заменяет труд 5–10 человек. Совершенствуются укладчики, клетки, проходческие щиты. Один из последних щитов, приобретенных Метростроем для проходки тоннелей Красносельско-Калининской линии, машина Скуратовского завода с новой системой подачи и монтажа кольца. Составляя техническое задание на его изготовление, мы учли весь наш имеющийся опыт и теперь с нетерпением ждем, когда этот щит испытает себя в деле.

Беседовала
Екатерина ГИГИНЯК

— Как планируется развивать петербургское метро? Какие новые технологии планируется внедрить и на каких объектах?

— Одной из последних тем, планируемых к внедрению в строительство метро в Петербурге — это комплексы для проходки стволов. На Скуратовском заводе уже заказан механизм, который будет использоваться в купе с нашей традиционной технологией замораживания грунта. Благодаря этому оборудованию разработка породы будет производиться не ручным трудом, а механически. Также механизирован будет и процесс монтажа колец. Ближайший объект, на котором планируется использовать эту машину, Красносельско-Калининская линия. Наше тесное сотрудничество с заводом в Туле развивается, и, повторюсь, если бы было финансирование побольше, то можно было бы реализовать немало интересных проектов. Кстати, тема экономии сейчас актуальна как никогда. Поэтому при внедрении того или иного механизма, технологии или применения нового материала необходимо прежде всего провести максимально подробный экономический расчет. Чтобы на этапе проработки проекта уже понимать, будет ли эта инновация рациональной по отношению к цене конечного продукта. Экономическая составляющая сегодня подстегивает принимать более взвешенные решения.

Сегодня институт при работе над проектом того или иного участка метрополитена, несомненно, использует и свой собственный опыт, и другие нововведения зарубежных и российских коллег. Но, на мой взгляд, эта работа должна быть еще более углубленной и с обязательным привлечением практического опыта строителей.

— Чем современные проходческие щиты с пригрузом отличаются от тех, которыми строили в советское время? Какие они дают преимущества и какие перспективы открывают?

— Появление щитов с пригрузами: гидро- или грунтопригрузом позволило нам сооружать тоннели в обводненных грунтах без кессона. Ранее работы в забое выполнялись под давлением, что, во-первых, было дороже, а во-вторых, имело серьезные последствия для здоровья проходчиков. Комплексы, снабженные пригрузом (гидропригруз применяется в сильно обводненных грунтах, а грунтопригруз — в среднеобводненных), хороши еще и тем, что благодаря искусственно создаваемому давлению в призабойной зоне с использованием воды или пенного реагента, создается надежная крепь забоя. А значит, такая проходка не дает осадок дневной поверхности и является наиболее безопасной.

— Недавно Метрострой инициировал проведение научно-технического совета по строительству нового участка Невско-Василеостровской линии. Расскажите об этом поподробнее.

— Необходимость разработки новых технологических решений связана с тем, что сроки реализации контракта по строительству данного участка сильно сокращены. Минимум на один год. Поэтому нами была инициирована проработка совместно с проектным институтом «Ленметрогиротранс» различных вариантов совмещения работ по внутреннему обустройству тоннеля. В течение восьми месяцев шла работа, результат которой мы вынесли на обсуждение заказчику. На научно-техническом



совете идеи нашей творческой группы были одобрены, и сейчас идет детальная проработка наших предложений. Основной вопрос, который в данный момент решается, это устройство верхнего строения пути. Необходимо согласовать с метрополитеном возможность сборки 25-метровых рельс в 100-метровые плиты не в депо в Купчино, где находится рельсо-сварочная машина, а в самом тоннеле. Таким образом, мы сэкономим время на транспортировке рельс, которые до этого доставлялись к площадке по действующему метрополитену ночью мотовозами. Что касается других решений: благодаря совмещению проходческих работ с укладкой жесткого основания и сооружением вентканала, а также решению о переносе всей логистики, обслужи-



вающей проходку, с площадки стартового котлована на площадку станции «Новокрестовская», когда щит до нее дойдет, — благодаря этому мы к моменту завершения проходки всего участка будем иметь практически готовый тоннель.

— **Что вы можете сказать о применении инновационных материалов и технологий в строительстве метро? Опыт каких стран используете вы в своей работе? Готовы ли сегодня российские компании предложить альтернативные технологические решения?**

— Новых инновационных материалов сейчас на рынке очень много. Но, к сожалению, далеко не все имеют практический опыт применения. Мы же всегда очень внимательно подходим к вопросу выбора того или иного материала, особенно гидроизоляционного, так как метрополитен — это объект, к которому применяются повышенные требования по безопасности. Важно оценить не только эксплуатационные характеристики материалов, но и понять, насколько удобно и целесообразно применение этих материалов при строительстве.

Если говорить о бетоне, то сегодня в метростроении применяются добавки, улучшающие его качественные характеристики. Например, активно применяется самоуплотняющийся бетон. Был опыт использования фибробетона, но он, к сожалению, не узаконен для использования под землей. На данный момент мы можем применять его только для набрызг-бетона.

Среди производителей материалов много и российских производителей. Но зачастую они оказываются дороже импортных и, как я уже говорил, неопробованы. Мы же при своем выборе руководствуемся, прежде всего,

надежностью материала. В любом случае, я думаю, что со временем доля отечественных материалов, обладающих необходимыми качественными показателями и экономически выгодными, вырастет. Единственное препятствие, которое я вижу, это затянутые по времени согласования проектов. Порой тот или иной участок проходит согласование и экспертизу на протяжении нескольких лет. За это время появляются еще более инновационные материалы, применить которые при строительстве, когда до него доходит дело, мы уже не можем без дополнительного длительного согласования. Плюс к этому заказчик всегда неохотно идет на любые изменения в проекте.

— **Расскажите о вашей команде. Чью работу вы бы особенно отметили?**

— Если никто не уволился за пять лет, значит, команда состоялась. Каждый сотрудник — что главный механик, что главный технолог, — все выполняют свою работу с равной степенью ответственности. Да, есть спорные моменты, которые встречаются в любом коллективе. Но если есть результат — значит, работает команда единомышленников.

— **Что бы вы пожелали Метрострою, коллективу в связи с 75-летием?**

— Чтобы еще пять раз по 75, как минимум. Транспортная инфраструктура необходима городу, особенно метро. Хочется строить больше, реализовывать все больше интересных проектов, чтобы работоспособный коллектив Метростроя, равных которому по профессионализму и материально-техническим ресурсам нет ни в Петербурге, ни, может быть, и во всей России, был загружен. ■

Прибыль — превыше всего, но честь превыше прибыли

*Газета «Биржевые ведомости»,
начало XX века*



**ЗВЕНЬЯ
ОДНОЙ ЦЕПИ**

УМ — ЭТО УМНОЕ УПРАВЛЕНИЕ МЕХАНИЗАЦИИ



Одним из старейших подразделений ОАО «Метрострой» является его филиал «Управление механизации», ведущий отсчет своей истории с 1947 года. На сегодня это мощная современная организация, под надежным контролем которой находится не только вся техника, используемая петербургскими метростроителями, от вагонеток до тоннелепроходческих комплексов, но и энергоснабжение строящихся объектов. Здесь отлажено собственное производство машин и механизмов, облегчающих проходческий труд, а также освоен еще ряд направлений, включая строительные работы высокой сложности. А соблюдение лучших мировых стандартов — это для УМа, при возложенной на него ответственности, является повседневной производственной задачей.



198095, Санкт-Петербург,
 ул. Маршала Говорова, д.39
 тел.: (812) 252-47-70

Сергей ЗУБАРЕВ

— Историческая справедливость требует истины: наша организация возникла не на пустом месте, ее корни уходят в Великую Отечественную войну, — говорит директор Управления механизации Валерий Кузнецов. — Известно, что метростроевцы, когда началась война, ушли на строительство оборонительных сооружений. Решали очень сложные задачи, в том числе построили танковую переправу на «Невский пятачок» осенью 1941 года. Работали под обстрелом, и погибло очень много метростроителей, каждый пятый. Недавно там открылся мемориал «Подвигу метростроевцев». Фактически они вместе с ленинградцами пережили блокаду — и победили. Строили и легендар-

ную Дорогу жизни, и еще много чего. Во всем этом участвовали те люди, которые стояли у истоков нашего подразделения. Это очень важно для понимания и сегодняшнего, и будущего Управления механизации — то, что есть славные традиции. Мы, как говорится, никогда не сдаемся и во всем будем стоять до победного конца.

От кувалды — к щиту

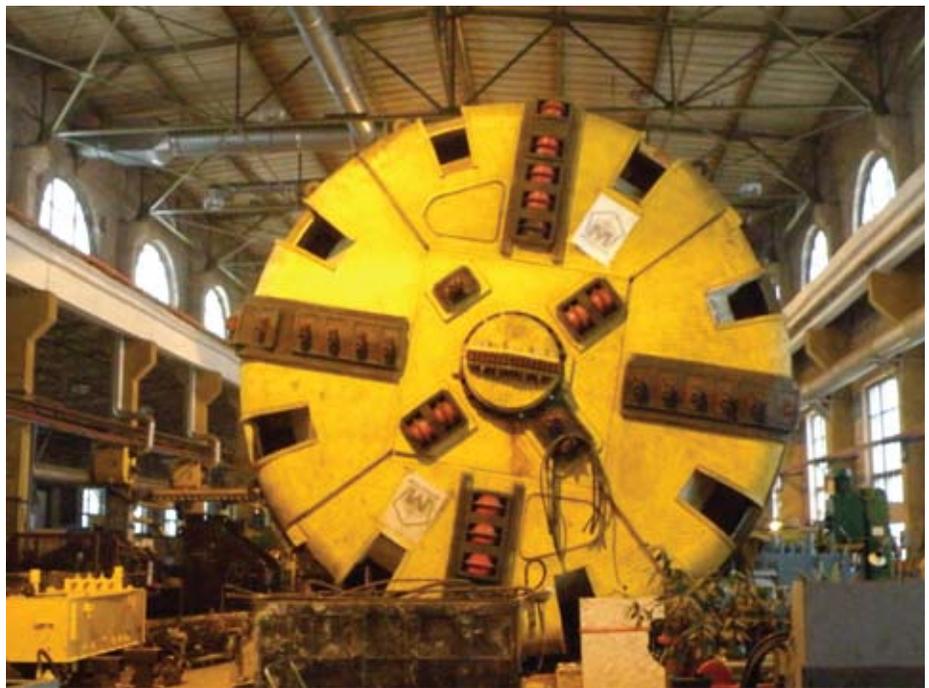
С возобновлением строительства метро в возрождаемом Ленинграде возникла потребность организовать специальное подразделение по механизации и электрификации.

Так, 28 марта 1947 года у метростроевцев и появилась контора электромеханомонтажных работ (КЭММР). Она образовалась на том самом месте, где и сегодня базируется Управление механизации — ул. Маршала Говорова, 39.

В процессе своей деятельности, развиваясь и модернизируясь, КЭММР превратилась в КЭПРО (1963 год) — контору эксплуатации, проката, ремонта оборудования. На основной базе механизации Метростроя, соответственно, ремонтировали и монтировали оборудование, которое получали с заводов Ленинграда и из других мест, занимались обеспечением стройплощадок электроэнергией и т. д. Подразделение являлось довольно-таки небольшим, потому что самой механизации было не так уж и много. Метростроение ведь начиналось с простых вещей — кувалда, лопата, лом, отбойный молоток... Но с развитием Метростроя развивалось и КЭПРО, на смену ручному труду приходила спецтехника: проходческие механизмы, укладчики, лебедки. Затем спроектировали и начали выпускать ленинградские щиты, которые позволяли механизировать процессы проходки тоннелей и станционных выработок.

— Я пришел сюда в 1971 году простым слесарем-ремонтником, — рассказывает Валерий Дмитриевич Кузнецов. — На моих глазах происходило становление и развитие КЭПРО, совершенствование техники. Изменялись и функции конторы: чаще — добавлялись новые, реже — специализировались и передавались в другие подразделения. Например, выделилась такая организация, как СМУ-9, которая уже лет 40 занимается эскалаторами и иными работами. А мы начали специализироваться в другом направлении. В 1978 году КЭПРО реорганизовалось в Управление механизации. Я в этот момент уже был инженером в производственно-техническом отделе. Тогда Метрострой работал очень активно, строилось одновременно три-четыре линии, практически каждый год сдавались новые станции, иногда несколько сразу.

В конце 1970-х в УМ поступили первые проходческие комплексы из Ясиноватой (Донецкая область). Всех метростроителей Советского Союза тогда объединял Главтоннельметрострой, который входил в систему Минтрансстроя СССР. Ясиноватские щиты были спроектированы специально для города на Неве, для его грунтов и глубоких тоннелей. С помощью этой техники и специалистов Управления механизации Метрострой добивался очень хороших результатов, постоянно обновляя всесоюзные или даже мировые рекорды. Последняя рекордная



проходка таким щитом дала 1253,5 м готового тоннеля наружным диаметром 5,6 м за 30 рабочих дней. Отрабатывались технологии, совершенствовались методы, люди приобретали опыт. Развивалась и техника, появлялись дополнительные машины и механизмы.

Через спад — к росту

— В конце 1980-х мы начали получать уже следующее поколение отечественных заводских щитов, более совершенных, но тут началась «перестройка», со всеми вытекающими для метростроения последствиями, — сетует директор УМа. — Было много различных специализированных заводов, но с ликвидацией Главтоннельметростроя система развали-

лась. Поэтому часть заводских функций нам пришлось брать на себя. Я к этому моменту был главным инженером. Приходилось самостоятельно решать задачи создания горнопроходческих механизмов, и мы научились их изготавливать сами. Создали несколько десятков единиц и около десятка видов специальной техники для проходок. Темпы строительства сокращались, коллективы уменьшались, но, тем не менее, занятость у нас была всегда, мы никогда не останавливались полностью. Это помогло двигаться вперед и достигать каких-то результатов.

По ряду оценок, пик спада в метростроении пришелся на 2001–2002 годы, а далее ситуация начала улучшаться. То, что в Управлении механизации делалось по отлаживанию собственного производства в 1990-е,



хорошо помогло Метрострою, поскольку, по словам Валерия Кузнецова, «мы стали независимы от несуществующих заводов». Под традиционные технологии проходки для строительства станций глубокого заложения удалось создать достаточное количество машин и механизмов, позволяющих петербуржцам, не останавливаясь, строить и быть технически обеспеченными практически полностью.

— 1 февраля 2002 года я стал директором УМа и начал еще больше внимания уделять собственной технике, — продолжает рассказ Валерий Дмитриевич. — В итоге мы вместе со Скуратовским механическим заводом, что под Тулой, самостоятельно создали первый отечественный проходческий щит — современный, гидравлический, компьютеризованный. Причем не имея для этого достаточного финансирования, на энтузиазме. К сожалению, пока еще не смогли его запустить, потому что новых объектов глубокого заложения не было. Но своя техника есть и, кстати, еще живы те щиты, которые пришли к Ясиноватой в конце 1980-х — начале 1990-х, мы поддерживаем их в работоспособном состоянии. Что касается строительства глубокого заложения, то Метрострой сегодня самодостаточен.

В настоящее время Управление механизации — это не только служба по эксплуатации оборудования и спецтехники, но и хорошо оснащенное современное производство, которое обеспечивает все подразделения Метростроя необходимыми машинами и механизмами. Основная база на Маршала Говорова, 39 — это семь специализированных участков, осуществляющих изготовление техники, ее ремонт, лизинг, эксплуатацию,

монтаж и наладку, а также обеспечение энергоносителями — электроэнергией, сжатым воздухом.

Электромонтажными работами занимаются три наладочных группы: по наладке электротехнических устройств, по наладке автоматики, по наладке гидравлики. Ведется сотрудничество с такими мировыми брендами, как «Бош» и «Сименс», освоено передовое программное обеспечение. Кроме того, есть три лицензированных лаборатории: по поиску повреждений и испытанию защитных диэлектрических средств до и выше 1000 В, по изготовлению тампонажного раствора и бетонных смесей, по неразрушающему контролю сварных соединений.

В структуре УМа также организовано два обособленных подразделения: для строительства энергоблока Ленинградской АЭС-2 в Сосновом Бору и для эксплуатации гидромеханического оборудования Комплекса защитных сооружений Санкт-Петербурга от наводнений в Кронштадте.

В дружном коллективе — без случайных людей

— Численность Управления механизации на сегодня составляет 1050 человек, — уточняет директор. — А времена бывали разные. В начале 1970-х нас было около 250, к концу 80-х стало почти вдвое больше, к 2002 году сократились до 230 человек, а затем снова начался подъем. Коллектив существенно вырос, освоил много новых направлений. Как уже говорилось, начали сами изготавливать сложное горнопроходческое оборудование. Получили лицензии на строительство энергоблоков атомных электростанций и на эксплуатацию гидротехнических устройств. Освоили строительство нулевого цикла, а именно — стены в грунте, буронабивных и буросекующих свай, вообще работы по основанию фундаментов. Создали дополнительно участок, который может выполнять любые работы по строительству тоннелей, станций метро, шахтных стволов. Модернизировали значительную часть технологического оборудования. Полностью освоили новую и сложную зарубежную технику, которую эксплуатируем уже около десяти лет. Сами и монтируем, и ремонтируем.

Западные горнопроходческие комплексы — это отдельная история. По мнению специалистов, они не конкурируют с отечественными щитами, а являются высокотехнологичным дополнением, когда требуется проходка тоннелей неглубокого заложения. Наша же техника предназначена для кембрийских глин

— для продолжения строительства тех линий метрополитена в Санкт-Петербурге, которые уже есть на больших глубинах или которые придется прокладывать аналогичным способом, например под центром города.

— Применять надо все, но каждое — к своему варианту, и мы сегодня готовы ко всему, что может от нас потребоваться, — комментирует Валерий Кузнецов. — Например, недавно начали проходку на площадке «Туристская, 22» импортным щитом фирмы «Херренкнехт», весом 1600 т и диаметром 10,7 м, который монтировался с помощью крана грузоподъемностью 160 т.

Что касается профессионализма работников УМа, то, с учетом бурного роста подразделения за последнее десятилетие, коллектив относительно молодой, но есть такие участки, где доля рабочих с высшим образованием доходит до 40%. Показательно, что только в течение последнего года около 350 человек обучились смежным профессиям или прошли курсы повышения квалификации. Директор Управления уверенно говорит, что здесь практически не бывает случайных людей, потому что эта тяжелая работа «в полевых условиях» требует любви к своему делу и полной самоотдачи. Традиции, в свою очередь, развиваются и пестуются трудовыми династиями, которых в УМе немало. Коллектив сложился дружный, что подтверждается активным участием в общественных мероприятиях и спортивной жизни. (Кстати, в соревнованиях практически по всем видам спорта общекорпоративной спартакиады «умовцы» последние годы все время получают те или иные призовые места, хотя в Метрострое это не просто.)

— Я считаю, что Управление механизации — организация, на которую Метрострой всегда может положиться и которая никогда не подведет, — резюмирует Валерий Кузнецов.

Молодой специалист Сергей Коновалов, заместитель начальника проектно-технического отдела УМа, добавляет:

— Вся техника для строительства метро, от отбойных молотков до самого совершенного на сегодня тоннелепроходческого комплекса фирмы «Херренкнехт», сосредоточена у нас. Мы можем отремонтировать, разобрать, смонтировать обратно, осуществить наладку, да еще и проходку. Освоив новую технику, способны даже советовать западным специалистам, как улучшить ее работу. Уже ничего сложного для нас здесь нет. То, что раньше мы видели только в Интернете или зарубежных СМИ, сейчас присутствует у нас в Петербурге, в России, и этим занимаемся мы. Мировому уровню Управление механизации Метростроя полностью соответствует. ■

Уважаемые коллеги – метростроители!

*От всей души поздравляем ВАС со знаменательной датой –
75-ЛЕТНИМ ЮБИЛЕЕМ!*

ОАО «Метрострой» – это большой, дружный союз единомышленников-профессионалов, сформированный годами совместной работы, способный реализовать самые сложные задачи.

Наша с вами работа – это всегда «командная игра», где успех зависит от взаимопонимания и взаимной поддержки, что доказано годами совместной работы. Мы уверены, что только продолжая наше долгосрочное и надежное сотрудничество, нас ждет еще немало совместных интересных проектов, которые объединяют нас в совместной работе!

Желаем всем нам крепкого здоровья, сохранения производственных традиций и уверенного взгляда в будущее.

Пусть дорога к следующему Юбилею будет насыщена новыми планами, творческими идеями и достижениями!

*Коллектив
ЗАО «ЖЕЛЕЗОБЕТОННЫЕ КОНСТРУКЦИИ И ДЕТАЛИ»
ООО «ТОННЕЛЬНЫЙ ОТРЯД-4»*





ВЛАДИМИР КОНДРАТЕНКО: «МЕТРОБЕТОН — ЭТО НЕРАЗРЫВНО С МЕТРОСТРОЕМ»

Одним из четырех заводов-предприятий, входящих в состав ОАО «Метрострой», является ЗАО «Метробетон». Со дня основания в 1986 году, еще при Ленметрострое в статусе госпредприятия, завод был и остается одним из основных поставщиков товарного бетона и железобетонных изделий для петербургского метростроения. В Санкт-Петербурге предприятие также признают лидером в сфере производства сложных конструкционных материалов из железобетона не только для подземного, но и для наземного строительства. Как развивался завод в новом статусе акционерного общества и в условиях становления свободного рынка, чем живет сегодня? Об этом рассказывает генеральный директор ЗАО «Метробетон» Владимир Кондратенко.



ЗАО «Метробетон»
197349, Санкт-Петербург
промзона Коломяги,
ул. Ново-Никитинская, 17
Тел.: +7 (812) 320 42 14, факс
+7 (812) 320 42 14
E-mail: market@metrobeton.ru
www.metrobeton.ru

Подготовил
Сергей ЗУБАРЕВ

— Непосредственно ЗАО «Метробетон» было создано более 20 лет назад. Владимир Васильевич, какие достижения стали главными на этом довольно-таки долгом пути?

— Можно смело сказать, что за 20 лет была проделана титаническая работа по развитию предприятия. Все началось в декабре 1993 года, когда произошла реорганизация государственного предприятия, и на его базе возникло ЗАО «Метробетон». Такое преобразование, с одной стороны, совершилось в сложные времена, но, с другой стороны, позволило начать долгий путь развития и реконструкции завода. У предприятия появилась возможность значительно расширить номенклатуру выпускаемой продукции. Одновременно с реконструкцией линии по выпуску железобетона проводилась работа по модернизации узла товарного бетона, в результате чего ЗАО «Метробетон» одно из первых в Санкт-Петербурге начало производить особо прочные бетоны М-1200 кг/см². Тогда же мы организовали совместное российско-финское предприятие, которое опять же первым в Санкт-Петербурге начало выпуск тротуарного камня, по сей день украшающего тротуары нашего города. Приобретался бесценный опыт в производстве товарного бетона и ЖБИ, нарабатывались связи с крупнейшими строителями города на самых ответственных объектах. Этот опыт работы

на промышленных объектах, конечно, был во благо метростроения.

Силами метростроителей и благодаря поставкам продукции Метробетона были сданы несколько станций метрополитена, ликвидирован размыв перегона между станциями «Лесная» и «Площадь Мужества», построены сооружения КЗС Санкт-Петербурга от наводнений. Здесь и пригодились новые разработки в производстве особо прочного бетона и ЖБИ.

К завершающему этапу подходит строительство нового энергоблока ЛАЭС, для которого были созданы сложнейшие виды бетонов. Благодаря такой инновационной деятельности, неразрывной связи с метростроением и общей направленности на развитие предприятия, ЗАО «Метробетон» сегодня является флагманом в производстве железобетона и особо прочного бетона на Северо-Западе России.

— Какие производственно-технические вехи можно выделить в дальнейшем развитии Метробетона?

— С 2010 по 2013 год на предприятии прошла еще одна волна модернизации, в результате которой был построен новейший цех по производству специального железобетона, так называемых сверхточных тюбингов обделки тоннелей, — продукции, ставшей основой для прокладки проходчиками ОАО «Метрострой» нового двухпутного тоннеля, первого в России. Одновременно с

новым цехом была модернизирована и линия подачи бетона, были обновлены все линии энергообеспечения, что позволяет сегодня бесперебойно снабжать бетоном и ЖБИ объекты как Метростроя, так и Петербурга вообще.

За 20 лет налажено производство и другой продукции, не менее важной для строительства и обустройства города: такие изделия, как трубы большого диаметра для микротоннелирования, применяемые для бестраншейной прокладки подземных коммуникаций; лестничные марши, трамвайные плиты, контейнеры для ядерных отходов.

Кстати, компания не обошла стороной и региональное развитие. За последние годы приложены огромные усилия для расширения нашего присутствия в регионах. Были смонтированы два завода по производству товарного бетона в Ленинградской области, сейчас они оба обеспечивают материалами строительство 2-го энергоблока ЛАЭС в Сосновом Бору. Еще два подобных завода сегодня работают в Брянской области.

— **Что вы могли бы выделить как самый крупный проект Метробетона за последние годы?**

— Нашим самым масштабным проектом совместно с Метростроем является создание туннелей для прокладки больших тоннелей диаметром 10,3 м. Выпускаемая на заводе в Петербурге продукция уникальна не только для нашего города, но и для России в целом.

Но мы не останавливаемся на достигнутом и движемся дальше. Новым и очень важным для нас направлением является производство контейнеров для складирования радиоактивных отходов. Эти изделия требуют высочайшего уровня контроля качества, поскольку от них в немалой степени зависит безопасность людей. Нами уже успешно выполнен большой заказ для Белоярской АЭС, ждем таких же заказов от других атомных станций.

Также в числе последних реализованных проектов можно назвать строительство кирпичного завода в Брянской области. На сегодняшний день завод, уже введенный в эксплуатацию, является одним из самых современных производств кирпича в России.

Все вышесказанное является далеко не полным списком преобразований, которые удалось достигнуть за 20 лет, при этом ЗАО «Метробетон» сегодня по праву может называться одной из самых динамично развивающихся компаний в области производства строительных материалов.

— **В чем же секрет успеха?**

— Я уверен, что все эти преобразования могли быть осуществлены в тесном контак-



Справка

ЗАО «Метробетон» является крупнейшим предприятием в системе ОАО «Метрострой». На заводе работают около 800 человек. На территории площадью в 5,9 га расположены: производство товарного бетона и раствора, цех по производству железобетонных изделий и конструкций, арматурное производство, цеха по производству жесткого утеплителя полистиролбетона, классифицированных песков и сухих строительных смесей под собственной маркой «Долмат». Рядом с основной площадкой находится собственный автопарк с мощной ремонтной базой. ЗАО «Метробетон» также владеет несколькими передвижными бетонными заводами чешского производства.

те с Метростроем благодаря слаженной работе сплоченного коллектива предприятия. В этом смысле именно люди — основной ресурс завода. За 20 лет силами коллектива было решено множество сложных задач, с которыми приходится сталкиваться при изготовлении продукции, используемой для строительства объектов метрополитена. Сегодня благодаря опыту, приобретенному на сложных объектах, наши технические специалисты по праву считаются одними из лучших в отрасли строительных материалов Санкт-Петербурга и России.

Еще одним залогом успеха развития предприятия является его приверженность поддержанию качества выпускаемой продукции. Задачи, которые ставит перед заводом ОАО «Метрострой», помогают и вынуждают постоянно совершенствоваться в этом направлении. За время существования завода были введены и неоднократно усовершенствованы собственные стандарты как в области качества, так и в области

управления предприятием в целом. Также у нас идет процесс адаптации к международным стандартам менеджмента качества ISO. На постоянной основе проводятся внутренние аудиты системы управления предприятием с последующим внедрением корректирующих мер для достижения совершенства управления качеством. В основе системы качества ЗАО «Метробетон» лежит принцип «планируй, делай, проверяй, корректируй».

— **Что бы вы хотели пожелать родному Метрострою в честь его юбилея?**

— Прежде всего — хороших заказов. Такая мощная, высокоорганизованная, профессиональная компания, ответственно относящаяся к взятым на себя обязательствам, как ОАО «Метрострой», без дела никогда не останется. Но хотелось бы, чтобы нашлись возможности развивать Петербургский метрополитен такими же темпами, как в лучшие для отечественного метростроения времена. Сегодня городу это просто необходимо. ■



НАША ЗАДАЧА — БЕСПЕРЕБОЙНОСТЬ ПОСТАВОК



Успех деятельности предприятия зависит от слаженной работы всех подразделений, в том числе коммерческой службы. Ее становлением и развитием в ЗАО «Метробетон» занимался коммерческий директор завода Александр Лиепиньш, любезно согласившийся ответить на вопросы нашего журнала.

Беседовала
Людмила АЛЕКСЕЕВА

— Александр Робертович, что входит в круг ваших полномочий?

— Основная задача — это обеспечение завода всеми необходимыми материалами в том объеме, который бы позволял не допускать даже единичных простоев, а при производственной необходимости — работать в круглосуточном режиме. Материалов и комплектующих много — это, прежде всего, цемент, песок, щебень, металл, различные запчасти. У нас более 200 компаний-поставщиков, в большинстве своем российских. Основная их часть расположена в Петербурге. Есть и зарубежные партнеры, поставляющие, в частности, добавки для бетона, футеровку для труб, закладные детали.

— Вы трудитесь в Метробетоне уже не первый десяток лет. А как все начиналось?

— В систему Метростроя — СМУ-9 — я пришел сразу после службы в армии, в 1977 году, так что практически вся моя трудовая жизнь связана с этой организацией. Прошел путь от электрослесаря до заместителя председателя объединенного построечного комитета профсоюзов Ленметростроя. В январе 1992 года меня пригласили в Метробетон на должность коммерческого директора. К работе на заводе приступил, когда предприятие в качестве отдельной структуры существовало уже больше трех лет. В свое время у Метростроя было, как говорится, громадьё планов. Завод ЖБКиД был полностью загружен по мощностям для юго-западного направления строительства метрополитена, поэтому для планируемых станций северного метро было построено новое, достаточно современное производство.

Но, как известно, в конце 1980-х начались тяжелые для экономики страны времена, в результате чего завод практически простаивал. Поэтому и было принято решение образовать малое государственное предприятие, чтобы хоть как-то задействовать коллектив, в котором в 1992 году насчитывалось порядка 50–60 человек.

— Какие проблемы пришлось решать в первую очередь?

— В то время должность коммерческого директора была для всех в новинку, никто этому не учил. С директором завода Владимиром Кондратенко осваивали эту работу вместе — думали, анализировали, во что инвестировать, какие направления развивать. В результате передо мной была поставлена задача сформировать коммерческую службу, организовать продажи продукции, которую мы на тот момент производили (тюбинги тогда мы не выпускали — не было заказов от Метростроя).

Когда я только приступал к работе, завод отпускал не более 10–15 кубометров товарного бетона в сутки, а уже через год этот объем увеличился до 120 кубометров. Стали производить и реализовывать пользующиеся спросом виды продукции, словом, довольно-таки неплохо начали развивать бизнес. Организовали различные производства, напрямую не связанные с метростроением, например участок деревообработки. Постепенно начали выпускать стеновой камень, блоки стеновые, плиты перекрытия, лестничные марши и площадки для коттеджей, загородных домов — в 1990-х годах в этой сфере был настоящий бум, и мы, как говорится, попали в струю. Достаточно сказать, что у нас была очередь по полгода на нашу продукцию!

Одними из первых в Петербурге освоили производство тротуарного камня. По мере накопления средств стали обзаводиться собственным автотранспортом — старались по максимуму вкладывать в развитие, так в принципе происходит и по сей день.

Для ликвидации размыва на станции «Площадь Мужества» Метрострой модернизировал наше предприятие, вложив очень много средств в техническое переоснащение. Были запущены новые линии на арматурном участке, в бетонно-сырьевом цехе, закуплены бетоносмесители, задействованы современные схемы управления и т.д. — сложно перечислить все позитивные изменения в жизни завода.

Таким образом, на предприятии в настоящее время установлено самое современное оборудование, позволяющее выпускать широкий ассортимент продукции, в том числе и высокоточной, как для строительства метро, так и для микротоннелирования.

— Несколько слов о личном. Как вы предпочитаете отдыхать, общаетесь ли с коллегами в нерабочее время?

— Личного времени почти не остается, но если оно появляется, то конечно, встречаемся с коллегами, с которыми мы, кстати, соседи — наши дачи под Зеленогорском, выезжаем



вместе на охоту (дичь, лось, кабан) в Псковскую, Новгородскую, Ленинградскую области, в Карелию. Рядом залив, поэтому часто вместе рыбачим. Но особо я люблю «тихую охоту» — грибную, поскольку вокруг великолепные густые леса. Какая там природа, какой воздух!

— Что бы вы хотели пожелать в канун юбилея самому себе и коллективу Метробетона?

— Себе — в первую очередь, здоровья, а коллективу — безусловного выполнения всех стоящих перед ним задач. Как известно, Метрострой в последнее время выиграл три крупных тендера. Тюбинги для этих проектов доверено выполнять нашему заводу. Изделия непростые, требуют очень серьезного подхода к качеству. Так что желаю всем успешной работы. ■

Уважаемые строители Петербургского метрополитена!

75-летие со дня образования петербургского Метростроя — знаменательная дата для всех нас, людей, связавших свою жизнь с подземным строительством, с проектированием и строительством тоннелей и метрополитенов. Примите от нас в этот торжественный день самые теплые и сердечные поздравления.

В настоящее время коллектив петербургских метростроителей, сохранив лучшие традиции строителей военных и послевоенных лет, является мощным коллективом, укомплектованным профессиональными рабочими, инженерными и руководящими кадрами, который способен на самом высоком уровне выполнять сложнейшие работы, связанные с развитием инфраструктуры Санкт-Петербурга и Ленинградской области. Опыт подземного строительства, накопленный и бережно сохраненный в вашей организации за все эти годы, условия, созданные у вас для освоения современных и разработки новых технологий, позволяют вам занимать ведущие позиции не только в уникальных условиях строительства объектов петербургского метрополитена, но и выполнять работы на других сооружениях любой категории сложности. Свидетельством этому являются построенные вами объекты Комплекса защитных сооружений города Санкт-Петербурга,

который стал надежной защитой города от наводнений, и привлечение вашей организации к работам на Ленинградской атомной электростанции.

Приверженность к инновациям в подземном строительстве стала визитной карточкой вашей организации. Новые эффективные способы укрепления грунтов, технология проходки наклонных ходов эскалаторных тоннелей метрополитена с применением ТПМК, проходка двухпутных тоннелей метрополитена с применением ТПМК — всего лишь немногий перечень из тех достижений, которых добился ваш коллектив за последнее время.

Вам есть, чем гордиться — введенные вами в эксплуатацию объекты петербургского метрополитена и другие сооружения являются украшением всеми нами любимого города на Неве. Спасибо вам за ваш героический труд.

В день юбилея Президиум Правления Тоннельной ассоциации России поздравляет всех вас с достигнутыми успехами и желает дальнейших трудовых и творческих свершений вашему коллективу, а каждому из членов вашего коллектива — крепкого здоровья, радости от результатов своего труда и счастья.

Президиум Правления Тоннельной ассоциации России

УПРАВЛЕНИЕ–15: ТРАДИЦИИ, ОПЫТ – И ВТОРОЙ ДВУХПУТНЫЙ...



2016 год станет юбилейным не только для Метростроя. Круглую дату будет отмечать и одно из его старейших структурных подразделений – 70 лет исполняется ЗАО «Управление–15 Метрострой». Основным направлением деятельности организации является строительство метро на всех уровнях: начиная с освоения стройплощадки и заканчивая пуском объекта в эксплуатацию. Управление занимается также ремонтом и реконструкцией сооружений действующего метрополитена. За плечами коллектива предприятия успешное выполнение работ на десятках объектах метростроения. Среди них станция «Комендантский проспект», притоннельные выработки и станционный узел станции «Спасская», наклонный ход станции «Международная».



192102, Санкт-Петербург,
ул. Фучика, д.4, лит. К
Тел./факс: (812) 640-89-90

Беседовал
Илья БЕЗРУЧКО

Сейчас компания работает на продолжении Невско-Василеостровской линии и строит станцию «Новокрестовская». Это крайне сложная и ответственная задача. От успешности ее решения зависит имидж не только Санкт-Петербурга, но и страны в целом, ведь сдать эти объекты необходимо в крайне сжатые сроки — к Чемпионату мира по футболу 2018 года. Как сыграет российская сборная, еще неизвестно, но метростроевцы — и в этом нет сомнений — точно достигнут новых рекордов!.. Об истории своего подразделения, коллективе и поставленных на сегодня задачах рассказывает генеральный директор ЗАО «Управление–15 Метрострой» Николай Власов.

— Николай Иванович, каковы главные вехи истории Управления, а также с каким производственным активом оно встречает свое 70-летие?

— Наша организация стала правопреемником СМУ №15, образованного сразу после Великой Отечественной войны в 1946 году. То есть мы почти ровесники Метростроя.

В 1960-х годах, во времена правления Хрущева, было сокращение программы метростроения, и предприятие расформировали. К счастью, ненадолго. В 1971 году, в связи с увеличением объемов строительства, СМУ-15 Метростроя было воссоздано — для ускорения темпов.

Что характерно, первые руководители Управления в дальнейшем возглавляли Метрострой: Георгий Александрович Федоров, Владимир Всеволодович Горышин, Вадим Николаевич Александров. После 1999 года на базе СМУ №15 было образовано ЗАО «Управление–15 Метрострой», первым директором которого стал Владимир Владимирович Чумов, а в 2011 году эстафету принял я.

История нашей компании помнит множество видных работников. Среди них Герой Социалистического Труда Алексей Александрович Малышев, более десятка человек носят звание «Заслуженный строитель Российской Федерации», четыре полных кавалера ордена Славы. Кроме того, у нас более двадцати династий, от каждой из

которых на предприятии работали от двух до шести членов семьи.

На сегодняшний день в Управлении трудятся 750 человек. В составе компании имеется пять горно-капитальных участков. Сегодня мало у какой подобной организации есть столько участков, размещенных на соответствующих объектах. На площадке «Южная» расположен наш механический цех. Там мы проводим подготовительные работы: ремонтируем оборудование, комплектуем электрооборудование, готовим кабель, муфты, соединения. Там даже есть своя кузница, что сегодня большая редкость.

— Как известно, 2015 год для вашего предприятия выдался насыщенным в части производственной программы. На каких объектах трудились и продолжают работать специалисты Управления?

— Наиболее значимое событие уходящего года — завершение проходки первого в России двухпутного тоннеля на Фрунзенском радиусе. Сейчас мы готовимся к аналогичной проходке на Невско-Василеостровской линии. Здесь же ведутся работы по возведению станции «Новокрестовская». Однако об этом позже.

Менее чем за год мы выполнили работы по капитальному ремонту аварийного ствола №403 — или, как еще его называют, «ствол Мендельсона». Он находится под территорией Санкт-Петербургского государственного университета, возле Меншиковского дворца на Васильевском острове, где раньше располагалась Академия тыла и транспорта. Там наши сотрудники восстановили обделку, соорудили новые крепления ствола, заменили все оборудование по нижнему вентиляционному узлу: вентиляторы, затворы. Соорудили новую электрощитовую камеру, которой раньше там не было. Комплекс работ по этому объекту полностью выполнен.

За 2014–2015 годы нам удалось своевременно, по графику соорудить эскалаторный тоннель вестибюля №2 станции «Проспект Славы». Работы велись в хорошем темпе, в течение этого года нам удалось переоборудовать наклонный ход, уложить плиты перекрытия, выложить пешеходные ступени, полностью выполнить гидроизоляции. Таким образом, мы планируем сразу после Нового года передать объект СМУ №9 под монтаж эскалаторов.

Параллельно с этим продолжаются работы по строительству вестибюля, который будет полностью подземным, как и на станции «Спортивная». На сегодняшний день со стороны парка уже сооружена первая половина пешеходного перехода. Под защитой ограждающей конструкции «стена в грунте» на полную отметку разработан котлован под



вестибюль. Сейчас мы снизу вверх поднимаем постоянную конструкцию, возводим монолитное крепление.

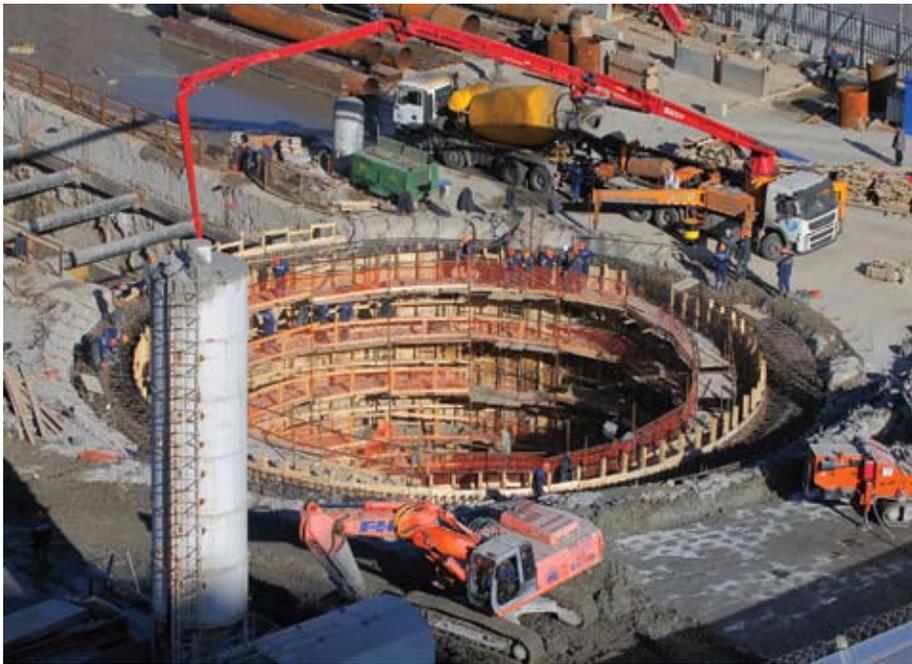
Именно здесь в демонтажной камере, которая примыкает к станции «Проспект Славы», завершилась проходка первого в России двухпутного тоннеля протяженностью 3 800 м, который ведет к станции «Южная». Это очень важное событие не только для нас, но и для всей отрасли.

— Работы по «Южной» еще не завершили. Расскажите, какие задачи сейчас решают ваши специалисты на этом объекте?

— В настоящий момент мы выполняем комплекс работ по внутреннему обустройству тоннеля. В частности, это предполагает сооружение противопожарной вентиляционной перемычки — специальной плиты, которая на всем протяжении отгораживает верхнюю часть тоннеля. В получившейся таким образом камере будет проложена и часть инженерных коммуникаций.

Чтобы создать такой потолок, наши конструкторы совместно с инженерами управления Метростроя и специалистами института «Ленметрогипротранс» проделали огромную работу. Были разработаны специальные опалубки, которые позволили нам бетонировать сразу по 500–600 м этой перемычки. Таким образом, завершив щитовую проходку в конце мая, уже в июне мы приступили к возведению этой конструкции. Всего за пять месяцев нам удалось забетонировать 2 300 м вентиляционной перемычки, то есть более 60%. В оценке скорости производства работ стоит учитывать тот факт, что с такого рода конструкциями мы столкнулись впервые.

Кроме того, на дне тоннеля с круглым сечением нам необходимо было создать жесткое основание, на которое впоследствии должно монтироваться верхнее строение пути. Толщина этой плиты составляет 2,3 м, что требует укладки колоссального объема бетона. Но в нашем распоряжении был лишь пустой тоннель, без вагонеток и иного транс-



порта. Как решать задачу? Мы научились укладывать бетон с поверхности. Искали подходящие точки, прокладывали бетоноводы и вниз закачивали бетон при помощи двух автобетононасосов. При этом общая протяженность заходки с одной точки достигала одного километра. Бетонирование в тоннеле мы начали со стороны наших объектов: входов со станций «Южная» и «Проспект Славы». В этой работе не обошлось без помощи коллег: СМУ №11 обеспечило доступ через станцию «Дунайский проспект», а СМУ №13 позволило осуществлять бетонирование через шахту № 627.

— На сегодняшний день двухпутный тоннель на Фрунзенском радиусе является уникальным сооружением, по крайней мере, для нашей страны. Расскажите подробнее о специфике его проходки. С какими трудностями пришлось столкнуться, как их преодолели?

— Действительно, аналогов таких проходок в метростроении России пока нет. Надо сказать, что и проект был смелый — мы шли практически под самой поверхностью. Толщина грунта на некоторых участках составляла всего 10–12 м. При этом слой характеризуется очень сложной геологией: большое количество плавунцов, часто встречаются валуны и другие включения — это существенно усложняло работу.

С такими грунтами нам уже приходилось сталкиваться, в основном на наклонных ходах, вентиляционных шахтах и тоннелях, которые выходят на поверхность. Традиционно при их проходке применяются спецметоды: замораживание или устройство кессона. Такие методы очень затратны и трудоемки. Особенно сложно, с точки зрения организа-

ции работ, выполнять выработку под защитой воздуха высокого давления.

В случае с двухпутным тоннелем эти грунты пересекали немецким щитовым комплексом. Конечно, нам потребовалось некоторое время, чтобы его в совершенстве освоить. За последние полгода на Фрунзенском радиусе мы достигли очень высокой скорости проходки — укладывали по восемь-девять колец в сутки. То есть ежедневно строили от 14 до 16 м тоннеля диаметром 10,3 м.

Конечно, эта технология имеет свои тонкости и нюансы. Например, столкнувшись с проблемными грунтами, мы организовали геологическую разведку. Геологи составляли прогноз, и наши специалисты знали, какие условия их ждут через 5 или 10 м, — таким образом, могли заранее подготовить и выполнить соответствующие мероприятия.

Кроме того, через каждые 300 м щит делал технологические остановки, во время которых специалисты заменяли быстро изнашивающиеся элементы режущего органа. Это позволяло выполнять выработку равномерно, без длительных остановок. Такая организация работы пришла с опытом. В противном случае через 600–700 м режущий орган щита может прийти в такое состояние, что потребуются его полная замена. А это и потеря времени, и дополнительные затраты. Но самое сложное в подобной ситуации — это возможность проведения такого рода работ. Ведь тогда необходимо строить специальный ремонтный бокс, шахту. А если щит встанет под Невой?

Сейчас мы просчитываем все варианты и предпринимаем превентивные меры, чтобы не допускать такой остановки. И, учитывая, что Управление, вместе с нашими подрядчиками, успешно справилось

со строительством двухпутного тоннеля на Фрунзенском радиусе, руководство Метростроя решило нам доверить продолжение Невско-Василеостровской линии. Там, как и на юге города, придется вести проходку через сложные грунты с многочисленными включениями.

— Щитовой комплекс на Туристской улице уже смонтирован, в декабре началась проходка. Какие подготовительные работы выполнила ваша компания?

— Освоение площадки на Туристской улице мы начали с сентября 2014 года. Нам пришлось работать в довольно стесненных условиях, буквально под окнами жилых домов. Тем не менее, мы соорудили стартовый котлован глубиной 32 м, состоящий из двух стволов большого диаметра по 22 м каждый, между которыми находится стометровый участок перегонного тоннеля.

Всю эту конструкцию мы построили открытым способом. Предварительно по периметру соорудили ограждающие конструкции, основание укрепили методом струйной цементации. Когда все было готово, специалисты метростроевского Управления механизации разобрали проходческий комплекс на нашем первом двухпутном тоннеле и перевезли на север. Сейчас наши коллеги завершили монтаж щита, и начали проходку.

— Расскажите подробнее о строительстве станции «Новокрестовская». Какие работы выполнены на сегодняшний день?

— «Новокрестовская» строится открытым методом по технологии «сверху вниз», или top-down. Благодаря усилиям Метростроя на сегодняшний день возведение «стены в грунте» по периметру и работы по струйной цементации основания практически завершены. То есть, грубо говоря, нам остается дожидаться щита, чтобы вокруг построенного тоннеля разрабатывать котлован.

Строительные работы на этом участке мы начали заблаговременно. В начале 2015 года был разыгран тендер на оформление намывной территории в западной части Крестовского острова рядом со строящимся стадионом «Зенит-Арена», где будет располагаться новая станция. Чтобы не тратить драгоценного времени, подготовительные работы мы начали выполнять параллельно с созданием этой площадки.

На сегодняшний день, как я уже говорил, практически полностью выполнены ограждающие конструкции и работы по укреплению. Мы разработали пробный участок котлована, расположенный в начале станции. Выбрали верхний слой грунта на длину 20 м, на дно уложили плиты, на которые выйдет спецтехника для бурения свай-колонн. Для возведения станции необходимо обустроить 144 колонны

диаметром 1 м. Расположенные в четыре ряда, они являются основными несущими конструкциями. На них будут держаться перекрытия, которые мы начнем возводить по мере разработки котлована. Нам предстоит разработать колоссальный объем грунта и залить огромное количество бетона.

— **Пожалуй, наиболее актуальный вопрос касается сроков. Что необходимо, чтобы сдать объект вовремя?**

— Действительно, заявленные сроки уже не вписываются в нормативные рамки. Из-за длительных конкурсных процедур время было упущено. Заключая контракт, руководство Метростроя хорошо понимало все риски. Но все же ситуация не патовая — не стоит забывать, что за десятки лет работы мы накопили солидный опыт. Поэтому на данном объекте мы применим все наши знания и умения. Кроме того, мы там будем не одиноки, к работе подключатся многие наши коллеги. С нами уже Управление механизации, Метроподземстрой, УПТК, нас снабжают метростроевские заводы.

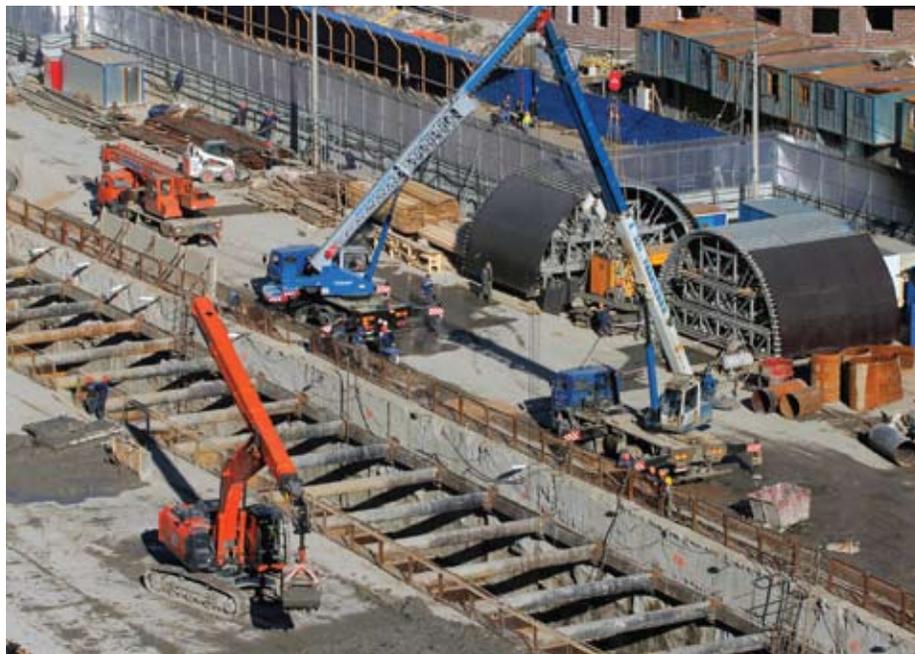
Чтобы успешно выполнить работу в короткий срок, необходимо использовать высокопроизводительную технику. Это базовое условие. Техника по разработке грунта, отгрузке, разгрузке, необходимы хорошие бетононасосы и бетоноукладчики — все это у нас есть. Кроме собственного парка, которого, естественно, недостаточно для выполнения такого объема работ в столь сжатые сроки, технику и оборудование мы берем в аренду. В этом плане мы тесно и довольно давно сотрудничаем с рядом петербургских компаний. Вполне возможно, что придется привлекать и бетонные заводы.

Но самое важное — грамотно организовать работы. Чтобы справиться с задачей, нужна предельно четкая организационная схема. Времени на любой простой у нас нет совсем. Поэтому будем действовать смело и решительно.

Предстоит большая работа по вязке арматуры. Возможно, здесь будем привлекать иногородних рабочих. И такой опыт тоже у нас имеется. К нам приезжают на вахту ответственные подготовленные бригады, на которые можно положиться. Так что остается только вопрос в организации, ничего особо «хитрого» нет.

— **Столь амбициозные задачи невозможно решить без квалифицированного персонала. Есть ли воспроизводство кадров?**

— В последнее время можно отметить положительную тенденцию — в компании появилось много молодых толковых специалистов. У них есть рвение, заинтересованность и, самое главное, удовлетворение от работы. Они работают с душой, настроением. Самое интересное, что, работая на объектах, они



мгновенно вырастают из вчерашних студентов в профессионалы высокого класса. Как правило, это выпускники ПГУПС и Горного института.

У нас организован отбор. Например, маркшейдеры, как правило, уже с 4–5-го курса задумываются о месте работы, сегодня ведь нет государственного распределения. Так вот, они приноровились приходить к нам после учебы вечером и работать ночью. Таким образом, студенты получают практические навыки и после защиты диплома приходят уже опытными специалистами. Многие прошли такую школу.

— **Может быть, вы хотите отметить кого-нибудь лично?**

— Это довольно сложно — у нас весьма интересный коллектив. Начальники участков очень ответственные парни, между ними даже есть какой-то дух состязательности, что положительно сказывается на работе. Кстати, нынешний главный инженер Евгений Никитин до своего назначения был начальником участка на проходке наклонного хода на «Проспекте Славы». Он сейчас очень старается.

Руководитель проекта по проходке двухпутного перегонного тоннеля Андрей Шахов тоже себя прекрасно зарекомендовал. Сейчас он возглавляет наши проекты на Невско-Василеостровской линии: это и перегонный тоннель, и стартовые котлованы, и сама станция «Новокрестовская». Он всегда в курсе дела, хорошо ладит с проектировщиками и заказчиками. Правда, очень прямолинеен и говорит, что видит. А это не всем нравится.

Щит на двухпутном тоннеле вел главный маркшейдер нашей дочерней организации «Метроподземстрой» Олег Сабуров. Он

всего семь лет назад окончил университет, а уже стал высококлассным специалистом. Он хорошо разобрался во всей схеме и вместе со своим коллективом маркшейдеров, успешно вошел щитом в камеру — как говорится, «копейка в копейку».

У нас очень молодой производственно-технический отдел. Его нынешнему руководителю Евгению Климуцу совсем недавно исполнилось 30 лет. Он как раз из семейной династии. Его отец, Геннадий Климуц, был в ТО-3 главным инженером, а сейчас работает районным инженером в Управлении Метростроя.

— **А как у вас на предприятии обстоят дела с общественной жизнью?**

— Наши ребята принимают активное участие в спортивных состязаниях. За первые места успешно борются в беге на короткие дистанции, в числе первых по плаванию. Есть даже стрелок, ставший чемпионом Метростроя. Футболисты начали неплохо себя показывать. Для тренировок специально арендуем зал, куда ходят и наши волейболисты. Кроме спорта, принимаем участие в туристических слетах. С коллективом работаем.

Особое внимание мы уделяем сохранению исторической памяти. Не зря я начал разговор с наших выдающихся сотрудников. Большой честью для нас стало то, что нам доверили построить памятник метростроевцам, которые во время прорыва блокады Ленинграда возводили танковую переправу в районе «Невского пятачка». Этот мемориал в поселке Невская Дубровка торжественно открыли 25 ноября. Подвиг метростроителей — это пример настоящего мужества и стойкости, на который нам всем нужно равняться. ■



ВЛЮБЛЕННЫЕ В ПРОФЕССИЮ

Одному метростроевцу как-то в шутку сказали: «С вами сложно общаться, будто душа бетоном покрыта», — на что последовал незамедлительный ответ: «Если так, то только высокомарочным!» Не возьмусь спорить с автором сомнительного тезиса, но душа подземного строителя раскрывается во всей своей красе, лишь только речь заходит на профессиональные темы. Непривычные журналистскому уху термины «марчевана» или «лонгарина», с теплом произносимые устами специалиста, звучат как музыка, а огонек в глазах без труда преодолеет даже самую крепкую обделку. Благодаря именно таким людям петербургское метро строится и будет строиться дальше, даже там, где высоких нагрузок не выдерживают зарубежные механизмы. К ним относится генеральный директор ЗАО «СМУ №13 Метрострой» Сергей Сепитый и весь коллектив, который он возглавляет. Он рассказал нашему журналу о работе предприятия, текущих проектах и планах на будущее.

—Сергей Дмитриевич, СМУ №13 — ровесник Метростроя, и за свою историю ваши специалисты построили не один десяток километров петербургского метро. Какие наиболее знаковые объекты вы можете назвать?

—Действительно, мы принимали участие в строительстве подавляющего числа объектов действующего метрополитена. Когда я только начинал работать, был мастером в Тоннельном отряде, специалисты СМУ №13 выполняли кессонную проходку выхода на поверхность за станцией «Обухово». Это особый вид горных работ, работа в зоне повышенного давления практически сродни водолазным. То есть главная сложность заключалась в организации работ. Таких проходок было три. Я помню, как коллектив СМУ №13 гордился тем, что было сделано — многие с уважением говорили о коллегах: «Прошел три кессона...».

Каждый объект имеет свою специфику. Из относительно недавних объектов стоит упомянуть строительство участка от «Сенной площади» до станции «Волковская». Эту линию невозможно было запустить без строительства станции «Спасская», которой занималась наша организация. Общая протяженность тоннелей на всем объекте составляла 15 км, из которых 5 строили мы. Помимо самой станции мы сделали много тоннелей большого диаметра для обеспечения отстоя и оборота поездов.

Самая большая сложность заключалась в том, что на «Сенной», в связи с благоустройством площади, был ликвидирован рабочий ствол. Но мы нашли выход — использовали вентиляционные стволы. Один находился на

углу Фонарного и наб. Мойки, второй — во дворах между Бородинской и Гороховой улицами. Таким образом, у нас было два «полуствола», и к «Спасской» мы подходили с двух сторон. Было очень мало места, временные здания и сооружения нам приходилось наращивать вверх, и мы дошли до уровня четвертого этажа рядом стоящих зданий. Кроме того, в связи с занятостью коллег, на этом объекте нам пришлось взять на себя прокладку всех инженерных коммуникаций по тоннелям. Но ничего, работу организовали и выполнили ее в срок.

Если говорить про новые объекты, то невозможно не упомянуть текущее строительство Фрунзенской линии в районе Купчино, где мы сооружаем камеру на пересечении вентиляционного тоннеля с двухпутным. Мы знали, что нас ждут сложные грунты, но даже я был удивлен, когда сам это увидел. Основной тоннель выходит на поверхность, соответственно, пересекает различные геологические слои. Вентиляционный тоннель, который мы соорудили, пересекает верхние слои кембрийских глин, где сконцентрировано большое количество водоносных песчаников. Воды было очень много! То же самое было на тех кессонах, только здесь мы обошлись без высокого давления. Этот объект для нас в принципе был не совсем обычным в силу того, что мы впервые примыкали к двухпутному тоннелю.

— При возведении станции «Обводный канал» СМУ №13 Метрострой впервые в России успешно применило щитовую проходку наклонного хода. Какие еще нестандартные технические решения вам приходилось применять на своих объектах?



**ЗАО «СМУ №13 Метрострой»
190031, Санкт-Петербург,
ул. Ефимова, д. 3а, литер «Д»
Тел. + 7 (812) 310-36-60
Факс: +7 (812) 310-78-95
E-mail: SMU-13Metro@yandex.ru**

Беседовал
Илья БЕЗРУЧКО

— Действительно, на «Обводном канале» мы апробировали эту технологию. До этого ее пытались применить москвичи, но у них ничего не вышло. Проходка щитом была необходима для строительства наклонного хода станции «Адмиралтейская», которая находится в районе плотной исторической застройки. Пока не опробовали этот метод, «Адмиралтейская» долго была станцией-«призраком», даже когда там завершили архитектурную отделку.

Преимущество этого метода в том, что щитовая проходка дает практически нулевую осадку грунта. Кроме того, производство работ почти в 5 раз быстрее, по сравнению с обычными методами. Таким же образом мы строили наклонный ход на «Спаскую». Там осадка грунта у нас составила всего 5 мм, да и тоннель мы прошли очень быстро.

Что касается интересных решений, то новые идеи — большие или маленькие — у нас появляются каждый день. Какие-то внедряются сразу, что-то ждет своего часа. Некоторые идеи приходят уже после завершения объекта — мы продолжаем осмысливать, что и как мы сделали. Но в любом случае любое новшество должно пройти бумажные расчеты, и лишь потом применяться в натуре.

Из интересного — на объекте «Спортивная-2» для строительства тоннеля под Невой мы использовали технику с двигателями внутреннего сгорания, потому как для электровозов там был запрелделный уклон. А при строительстве КЗС мы с помощью коллег установили бетонораздаточные стрелы на шасси. Эта конструкция частично заменяла автомобильный бетононасос и очень нас выручила.

— К слову о КЗС. Помимо строительства метро специалисты СМУ-13 Метрострой работали на дамбе и ЛАЭС-2. Кроме того, ваша организация занимается также промышленным, гражданским и жилищным строительством. Расскажите, пожалуйста, об этом подробнее.

— Об этой работе можно говорить долго, но постараюсь быть кратким. На КЗС мы пришли первыми, потом туда подтянулись другие структуры Метростроя. Этот объект примечателен колоссальными объемами бетонных работ. Одновременно мы укладывали не сотни — тысячи кубометров бетона. Стоит отметить, что нам удалось подобрать такой состав бетонной смеси, который позволил снизить экзотермическую реакцию в бетоне, что позволило обойтись без принудительного охлаждения.

На ЛАЭС-2 нас уже пригласили как хорошо зарекомендовавшего себя подрядчика. Там мы построили две 150-метровые испарительные градирни, и сейчас возводим очередную высотой 180 м — то есть решили попробовать



себя «в небе». Это очень интересный опыт. Там мы столкнулись со сложной геологией, научились практически непрерывно бетонировать с шагом в одну заходку в сутки. Есть специфика выполнения высотных работ. На текущем объекте — так как башня очень высокая — нам пришлось много думать над дооснащением оборудования. Здесь мы тоже применили много хитростей.

Что касается ПГС, то мы построили завод Метробетон, винно-водочный завод, несколько предприятий по изготовлению стеклотары. Были жилые дома, много специфических объектов. Сейчас работаем на псковской земле — выиграли конкурс на строительство особой экономической зоны в Моглино. В общем, на месте не стоим.

— Реализация сложных инженерных проектов, безусловно, невозможна без квалифицированных специалистов, надежных, проверенных в работе людей. Расскажите, пожалуйста, о вашем коллективе.

— У нас работают исключительные неравнодушные люди, которые, без преувеличения, могут справиться с любой задачей! Хочется отметить бригаду плотников-крепильщиков Сергея Громова, именно такие умелые мужики строили Кижы. Есть две бригады суперслесарей-монтажников, у них даже название есть — «Тверские» — этим ребятам можно доверить любой монтаж. В этом году ко дню строителя в Смольном губерна-

торской грамотой наградили бригадира проходчиков Сергея Тошакова. Это серьезное признание нашей работы!

Если говорить об общих тенденциях, то наш коллектив начал молодеть. У нас появился приток молодых энергичных кадров. Привлекать их к работе мы стараемся еще со студенческой скамьи, и нередки случаи, когда после практики молодые люди, продолжая учебу, работают у нас, и по завершении вуза переходят на полную ставку. Естественно, нашим сотрудникам мы стараемся обеспечить максимально комфортные условия.

— Какие объекты сейчас находятся в работе и каковы планы вашей компании на ближайшее будущее?

— Сейчас на метро проходческих работ осталось не очень много. Работаем на Фрунзенском радиусе. На станции «Беговая» к приходу щита делаем стену в грунте, на «Новокрестовской» выполняем струйную цементацию под основание новой станции, на станции «Горный институт» проходим основной рабочий ствол.

Работаем на Псковщине, продолжаем проект на ЛАЭС-2 — мы не ставим каких-то ограничений и нацелены и дальше работать, строить. Желательно успешно. ■

ГОРДИМСЯ БИОГРАФИЕЙ



Далеко не каждое российское предприятие может похвастаться настоящими производственными рекордами, а тем более международного уровня. Коллектив ЗАО «Тоннельный отряд-3» Метростроя по праву гордится самой яркой страницей своей трудовой биографии — мировым рекордом скорости проходки (1250 метров перегонного тоннеля за календарный месяц), установленным в январе 1981 года комплексной комсомольско-молодежной бригадой Эдуарда Лубинского на линии между будущими станциями «Удельная» и «Пионерская». Об основных этапах развития компании, его сегодняшнем дне рассказывает генеральный директор ЗАО «Тоннельный отряд-3» Владимир Чурляев.

— **Владимир Алексеевич, познакомьте вкратце с историей вашей организации.**

— 29 октября 1960 года был издан приказ Министерства транспортного строительства СССР, согласно которому на базе строительства №11 в составе Ленметростроя был организован Тоннельный отряд №3. Таким образом, нынешней осенью мы отметили свое 55-летие. Наша основная специализация — горнопроходческие работы и устройство верхнего строения пути.

— **55 — зрелый возраст. Как проходило становление коллектива? Насколько сложным оказался для вас период лихих 1990-х?**

— Организация развивалась одновременно с увеличением объемов строительства ленинградского метро. Наибольшая численность отряда была достигнута во второй половине 1980-х годов, когда на строительстве объектов сразу на трех линиях метро трудилось более 1200 человек. К сожалению, тяжелая экономическая ситуация, сложившаяся в стране после распада СССР, отразилась и на нашем коллективе: из-за недостаточного финансирования строительства метро и последовавших за этим массовых сокращений, коллектив в течение 10 лет потерял примерно 75% своего кадрового состава. Выживали в основном за счет сторонних заказов: ремонтировали железнодорожные пути на заводе «Северная верфь» и Обуховском заводе, в Лесном порту, выполняли комплекс строительных работ на пивзаводе «Балтика», Юго-Западных очистных сооружениях, принимали участие в реконструкции стадионов имени Кирова и Ленина, Дворца спорта «Юбилейный».

— **Возвратимся все же к основной деятельности. Сколько всего станций построено специалистами ТО-3?**

— Коллектив нашей организации принимал участие в строительстве более двадца-

ти станций ленинградского-петербургского метрополитена. Кроме того, участком путеукладочных работ смонтированы пути и контактная сеть на всех пяти действующих линиях и на территории шести электродепо.

— **Понятно, что главным событием в истории предприятия по-прежнему является мировой рекорд, у которого, кстати, совсем скоро юбилей — 35 лет с момента установления. А строительство какого из объектов выдалось самым сложным, самым запоминающимся?**

Станции ленинградского-петербургского метрополитена, построенные при участии ЗАО «Тоннельный отряд-3»:

- «Парк Победы» — 1961 г.
- «Невский проспект» — 1963 г.
- «Гостинный двор» — 1967 г.
- «Маяковская» — 1967 г.
- «Московская» — 1969 г.
- «Звёздная» — 1972 г.
- «Политехническая» — 1975 г.
- «Академическая» — 1975 г.
- «Проспект Ветеранов» — 1977 г.
- «Девяткино» — 1978 г.
- «Приморская» — 1979 г.
- «Удельная» — 1982 г.
- «Рыбацкое» — 1984 г.
- «Новочеркасская» — 1985 г.
- «Озерки» — 1988 г.
- «Достоевская» — 1991 г.
- «Спортивная» — 1997 г.
- «Старая деревня» — 1999 г.
- «Комендантский проспект» — 2005 г.
- «Звенигородская» — 2008 г.
- «Адмиралтейская» — 2011 г.
- «Международная» — 2012 г.



195176, Санкт-Петербург,
 Шоссе Революции, д. 12., к.5
 Тел.: (812) 226-30-04

— Надо сказать, что помимо рекордной, у отряда было еще несколько скоростных проходок, которые считались одной из отличительных особенностей нашего коллектива. Что же касается объектов, то это, несомненно, экспериментальная двухъярусная пересадочная станция глубокого заложения «Спортивная». Это уникальная односводчатая станция с двумя станционными залами, расположенными друг над другом, не имеющая аналогов в мире. К сожалению, из-за недостатка финансирования и, как следствие, постоянных приостановок работ, ее строительство существенно затянулось, и вместо 1992 года станция была сдана в эксплуатацию только в 1997 году. По этой же причине мы так и не смогли приступить к сооружению Кольцевой линии, на которую предусмотрена пересадка со «Спортивной». А теперь строительство этой линии отложено на долгие годы...

— **Несколько слов о членах вашего коллектива, отмеченных правительственными наградами.**

— Список представителей Тоннельного отряда-3, награжденных орденами и медалями, слишком обширен, чтобы поместиться на журнальной странице. Поэтому назову только двоих — Анатолия Сергеевича Божбова и Михаила Григорьевича Тихоновича. За выдающиеся успехи в строительстве ленинградского метрополитена они были удостоены высокого звания Героя Социалистического Труда.

— **На каких объектах сегодня трудятся проходчики ТО-3? Применяют ли они в своей работе новые технологии?**

— В настоящее время основные силы ЗАО «Тоннельный отряд-3» сосредоточены на сооружении станции «Проспект Славы» и работах по устройству верхнего строения пути в тоннелях второй очереди Фрунзенского радиуса. В отличие от других станций пилонного типа, открытых в Санкт-Петербурге в 2008–2012 гг., «Проспект Славы» является первой станцией, на которой диаметр среднего тоннеля будет увеличен на 1 м, благодаря чему пассажирский зал станции станет просторнее. В дальнейшем аналогичная конструкция будет использована на строительстве других станций метро. На станции «Международная» коллективом участка путеукладочных работ в 2012 году была успешно освоена новая технология укладки путей и стрелочных переводов с их креплением к монолитной железобетонной плите полимерной композиции. Если эксплуатация данной конструкции даст хорошие результаты, то впоследствии она может быть применена при реконструкции путей на действующих линиях метрополитена.



— **Каковы ваши перспективные планы?**

— В течение ближайших пяти лет нам необходимо выполнить большой объем работ на строительстве новых участков Фрунзенского радиуса, Невско-Василеостровской и Лахтинско-Правобережной линий с семью станциями. Приведу еще одну показательную цифру — только в 2016–2017 годах коллективу отряда предстоит уложить более 20 км путей и столько же — контактной сети, причем эти работы будут вестись параллельно, в условиях жесткого цейтнота. С 2008 года коллектив четвертого участка нашего отряда продолжает трудиться на строительстве двух энергоблоков ЛАЭС-2, где занимается возведением зданий вспомогательного корпуса, хранилища топлива, насосных станций и эстакады транспортного шлюза.

— **Как известно, хорошо работает тот, кто хорошо отдыхает. Что вы можете сказать о внепроизводственной жизни отряда?**

— Наш коллектив регулярно принимает активное участие в спартакиадах и туристических слетах Метростроя, где в условиях жесткой конкуренции добивается достаточно высоких результатов, вплоть до призовых мест. Также ежегодно организовываются экскурсионные поездки выходного дня: за последние годы мы побывали в Пскове, Новгороде, Петрозаводске, Сортавале, Пушкинских Горах, Москве и Минске, на Валдае, острове Кизи и Валаам. Занимаемся мы и благотворительной деятельностью, в частности, отряд внес свою лепту в строительство Храма Рождества Иоанна Предтечи в Юкках. ■

В ОТВЕТЕ ЗА «НАДЕЖДУ»

ЗАО «Метроподземстрой» — одно из самых молодых структурных подразделений компании-юбилера, оно было создано в 1993 году на базе СМУ-15 Метростроя.

За прошедшие годы коллектив организации принимал участие в сооружении колонно-прогонного комплекса станции «Комендантский проспект», постоянном обустройстве вентиляционного ствола станции «Проспект Просвещения».

В течение 1999–2004 годов Метроподземстрой поддерживал в режиме консервации основную шахту станции «Волковская». Впоследствии его специалисты вели активные горнопроходческие работы на этом объекте, в том числе с нулевого цикла построили вентиляционную шахту. В последнее время основные силы компании были брошены на обеспечение работы уникального тоннелепроходческого комплекса «Надежда», который летом 2015 успешно завершил проходку двухпутного тоннеля на участке от станции «Международная» до станции «Южная» на Фрунзенском радиусе Петербургского метрополитена.



**ЗАО «Метроподземстрой»
 192102, Санкт-Петербург,
 ул. Фучика, д.4, лит. К, 3 эт.,
 офис 307
 Тел./факс: +7 (812) 454-10-25**



В этом номере журнала на вопросы нашего блиц-интервью отвечают два представителя ЗАО «Метроподземстрой».

— Сколько лет вы уже работаете в компании? Что привело вас сюда?

Евгений Кичигин, начальник участка:

— Я пришел в Метроподземстрой восемь лет назад, увидел объявление о приеме на работу и позвонил по указанному в нем телефону. Вначале работал подземным горным мастером, через определенный промежуток времени был назначен заместителем начальником участка, сейчас занимаю должность начальника участка. Профессию получил в Горном институте, но продолжаю учиться — в настоящее время заканчиваю пятый курс ПГУПСа.

Андрей Жеманов, главный механик:

— В свое время я закончил Горный институт по специальности «Металлургические машины и оборудование» и, соответственно, потом, после прихода в Метроподземстрой, переучивался на «Горное дело». Пришел в эту компанию в 2008 году, на должность механика, с 2011 года являюсь главным механиком.

— Чем вас привлекает работа в этой компании?

Андрей Жеманов:

— Тем, что делаешь нужное дело. Это самое важное. Интересно заниматься модернизацией различного оборудования. Осваивать новые вещи, и, конечно, получать новые знания.

Евгений Кичигин:

— Своей ответственностью. Тоннели как уникальные сооружения требуют к себе особого отношения. Сейчас строим большой двухпутный тоннель, очень интересная работа.

— Чувствуете ли вы поддержку и заботу руководства? Если да, то в чем они проявляются?

Андрей Жеманов:

— Коллектив у нас небольшой, все на виду. Руководство внимательно относится к людям.

Евгений Кичигин:

— Прежде всего, руководством не остаются незамеченными способности сотрудни-

Справка

При строительстве станции «Международная» специалистами ЗАО «Метроподземстрой» была применена технология возведения монолитного ствола в два этапа: проходка с поверхности на временном креплении из монолитного железобетона и возведение снизу вверх основной обделки с гидроизолирующим слоем. На проходке ствола использовалась специальная опалубка с изменяющейся геометрией для возведения обделки разных диаметров, изготовленная силами механической службы компании по собственному проекту. ЗАО «Метроподземстрой» активно внедряет способ сооружения притоннельных выработок в монолитном бетоне, с применением металлических рам временного крепления, что позволяет увеличивать скорость проходки и снижать расходы. Также специалистами компании отработана технология сооружения подземных выработок с креплением набрызгбетоном.

ков — поощряют, продвигают по служебной лестнице. К примеру, я начинал мастером, теперь дорос до начальника участка. Значит, мне доверяют, а это дает мощный стимул хорошо трудиться.

— Несколько слов о коллективе.

Евгений Кичигин:

— Кадровый состав подбирался достаточно долго, но сейчас, можно сказать, стабилизировался. Думаю, в команде остались самые стойкие и наиболее грамотные специалисты своего дела, в последнее время к ним добавилась молодежь, что не может не радовать. Теперь сложился хороший профессиональный коллектив.

Андрей Жеманов:

— Нравится, что коллектив дружный, тем более, что делаем одно общее дело, где без взаимовыручки да и просто хороших отношений никак не обойтись.

— Говорят, что совместная работа сплачивает. Поддерживаете ли вы дружеские отношения с коллегами в нерабочее время?

Андрей Жеманов:

— Не без этого. Например, на охоту или рыбалку вместе ездим.

Евгений Кичигин:

— Всем коллективом в основном собираемся по праздникам, другим значимым событиям. Корпоративы проводим, как правило, в кафе, приглашаем артистов или сами готовим капустники. ■



Метроподземстрой

ЗАКРЫТОЕ АКЦИОНЕРНОЕ ОБЩЕСТВО

Коллективу ОАО «Метрострой»

От всей души поздравляем вас с 75-летним юбилеем!

75 лет — это великий путь, на протяжении которого внесен огромный вклад в развитие транспортной инфраструктуры красивейшего города мира — Санкт-Петербурга!

Хотим пожелать вам процветания и стабильности, доброго здоровья, сил и упорства в служении делу!

Желаем реализовать весь потенциал и одержать еще множество непростых, но достойных побед в важнейшей деятельности — строительстве метро в Санкт-Петербурге! Мы высоко ценим годы нашего плодотворного сотрудничества, наш коллектив всегда был и будет вашим надежным партнером. С юбилеем!

**С уважением,
генеральный директор
ЗАО «Метроподземстрой» А.В. Рогачев**

192102, Санкт-Петербург,
ул. Фучика, д. 4, лит. К, оф. 305

Тел./факс: (812)454-10-25
E-mail: mpstroj@gmail.com,

mpsmetro@yandex.ru

ЛМЗ: КУРС НА МОДЕРНИЗАЦИЮ



Литейно-механический завод — одно из старейших предприятий в системе ленинградского-петербургского Метростроя. Оно было образовано в июне 1941 года на базе производственных площадок трех металлообрабатывающих предприятий Ленинграда, вошедших тогда в состав Строительства №5 НКПС (теперь — Метрострой). Эти заводы в Великую Отечественную войну, как и весь Метрострой, работали на нужды фронта, а после ее окончания были переориентированы на выпуск продукции для строительства метрополитена. Задачи Литейно-механического завода остаются прежними и поныне. ЛМЗ может выполнять полный цикл обработки изделий — на предприятии действуют литейное и слесарное производства, мехобработка, кузница, термообработка.



196084, Санкт-Петербург,
 ул. Роцинская, д.24
 Тел.: (812) 388-26-74

В последние годы Метрострой особенно много внимания уделяет вопросам технического оснащения производства, оказывает поддержку вопросам приобретения новых видов техники и оборудования.

В частности, ЛМЗ не так давно закупил две индукционные печи. Их преимущество в повышенном КПД и пониженном количестве вредных выбросов, что, безусловно, позволило улучшить условия труда в цехе.

Еще одно приобретение — это дробеструйная камера, предназначенная для очистки литья. Если раньше литье очищалось вручную с помощью различных щеток, зубил, шлифмоторов, то теперь применяется дробь, которая, разлетаясь в специальной камере с большой скоростью, очищает все пригары, налеты, литейные корки и т. д.

Пару лет назад Метрострой приобрел робот японского производства с программным управлением для сварочных работ.

К новинкам завода можно отнести и итальянские вальцы четырехвалковые с программным управлением, позволяющие гнуть различные листы, профили, углы и т. д. Вальцованные изделия очень востребованы, так как повторяют круглую форму свода тоннеля.

В 2013 году был сделан еще один важный шаг как для ЛМЗ, так и для всего Метростроя — закуплена машина гидроабразивной резки австрийского производства. Принцип ее работы состоит в том, что под давлением в 4 тыс. атмосфер подается вода, которая, смешиваясь с гранитным песком, режет практически любой материал: стальной лист толщиной до 200 мм, камень, бетон, резину, дерево. Основное преимущество в том, что в процессе резки ни сам рез, ни изделие, которое режется, не разогреваются и не выгорают, как при плазменной или лазерной резке.

Вот что рассказывает генеральный директор ЗАО «ЛМЗ Метрострой» Владимир Филиппов о покупке новой машины: «При строительстве станции метро «Адмиралтейская» мы столкнулись с проблемой — нужно было по заданию архитектора из тонкой латуни сделать такой же кораблик, как и на здании Адмиралтейства. Как это осуществить? Мы стали искать решение и натолкнулись на гидроабразивную резку, которой владело другое предприятие. Рабочие за одну смену вырезали нам этот кораблик. Не потребовалось даже делать мехобработку, отполировали его и все... После этого мы загорелись идеей покупки такой машины для себя и убедили Метрострой в необходимости ее приобретения».

Теперь ЛМЗ с помощью этой машины выполняет и сторонние заказы: изготавливает решетки, в том числе ограждения для петербургских рек и каналов, делает раскрой металлических листов. Так, например, большая работа была выполнена для подводников — дюралевые листы толщиной 100 мм удалось нарезать так, что они не претерпели никаких изменений ни в своей структуре, ни на кромках. Другое оборудование с такой бы задачей не справилось.

Эти заказы сегодня очень кстати — они помогают заводу пережить непростые времена и сохранять финансовое равновесие. По мнению руководства завода, ситуация скоро начнет меняться к лучшему, так как от ЗАО «Метробетон» поступил большой заказ на закладные изделия для станции «Новокрестовская». Метробетон производит тубинги, а закладные части будут изготавливать ЛМЗ совместно с Управлением механизации. Таким образом, весь следующий год предприятие будет полностью загружено.

Также пойдут в ЛМЗ заказы и от других подразделений Метростроя, когда там начнутся работы по укладке пути на Фрунзенской линии метро. А позже начнется архитектурная отделка станций, и здесь тоже не обойтись без ЛМЗ. Последняя наиболее яркая работа предприятия в этом направлении — колонны из латуни на станции «Международная». Вообще, в последнее время архитекторы стали чаще обращать внимание на этот металл. Раньше в основном использовался крашенный алюминий, но через некоторое время он терял свои свойства. Латунь же придает Петербургу особую изысканность и красоту и к тому же продолжает архитектурные традиции нашего города. ■



НОВЫЕ ГОРИЗОНТЫ



ВПЕРЕД – К НОВЫМ ГОРИЗОНТАМ!

Уважаемые партнеры!

Сердечно поздравляем вас с 75-летием со дня основания ОАО «Метрострой»!

За годы своей деятельности ваша компания зарекомендовала себя как одна из наиболее надежных и перспективных строительных организаций России. Результаты вашего труда трудно переоценить, их живым воплощением стал петербургский метрополитен – одно из красивейших и надежных транспортных сооружений в мире. Качественное проектирование, строительство, реконструкция и техническое перевооружение транспортных инженерных сооружений метрополитенов – вот лишь неполный перечень задач, которые вам приходится решать.

И мы горды тем, что наша компания, наша техника помогают вам решать эти задачи. Мы уверены, что дружба и сотрудничество между нашими организациями будут крепнуть и развиваться.

Коллектив компании «Новые Горизонты»



Санкт-Петербург,
Коломяжский пр., д. 27, 3 этаж
(812) 703-60-04
info@nogor.ru
www.nogor.ru

ЭСКАЛАТОРЫ – ЛИШЬ ВЕРШИНА «АЙСБЕРГА»



В 2016 году ЗАО «СМУ-9 Метрострой» отметит и свой собственный юбилей — оно было создано 29 декабря 1946 года. О сегодняшних буднях и праздниках рассказывает генеральный директор предприятия Алексей Уханов.

**ЗАО «СМУ-9 Метрострой»
196233, Санкт-Петербург,
Витебский пр., д. 109
Тел.: +7 (812) 606-69-99**

Беседовала
Зоя ШПАНЬКО

— Алексей Валентинович, правда ли, что возглавляемый вами коллектив одним из первых появляется на площадке и одним из последних покидает ее?

— Такова специфика деятельности нашей организации — от бурения и замораживания грунтов до электроснабжения участков строительства и монтажа эскалаторов. Мы гордимся тем, что все эскалаторы ленинградского-петербургского метрополитена, а их здесь около 270, смонтированы нами.

— Можно ли выделить приоритетные направления?

— Важны все. К примеру, спецработы по бурению производятся для обеспечения метрополитена постоянным водоснабжением, в том числе на случай пожара. Бурим до гдовского горизонта, на глубину 250 м и более. В рамках электроснабжения монтируем понижающие трансформаторные и тяговые подстанции, которые и обеспечивают те постоянные 825 вольт, необходимые для бесперебойного движения поездов.

А наши эскалаторы считаем своим «красным знаменем», своеобразной визитной карточкой управления. Почему занялись их производством? В советские времена эскалаторы выпускались на местном заводе им. Котлякова. Однако времена изменились, возникли вопросы с надежностью техники, соблюдением сроков поставок. Был момент, когда для «Бухарестской» мы ждали деталей целый год, что привело к проблемам не только у нас, но и не давало закончить рядом стоящее здание.

В результате решили выпускать собственные эскалаторы. К проектированию приступили три года назад, в мае 2013 года подготовили действующую модель узкобалюстрадного эскалатора, а в 2014 году начат выпуск эскалаторов на станции «Проспект Славы».

— Что такое узкобалюстрадный эскалатор? Это значит, что в стандартном наклонном ходе можно разместить уже не три, а четыре таких устройства, что достигается за счет новой компоновки эскалатора.

Наш эскалатор тем временем прошел экспертизу, и мы готовы его выпускать.

— А чем заняты производственные мощности в настоящее время?

— Сейчас мы готовим тяжелые тоннельные эскалаторы КТП-VI (КТП — конвейер тоннель пассажирский. — Прим. ред.) для станции «Проспект Славы». На очереди —

следующая станция глубокого заложения — «Горный институт». На складе уже стоят готовые комплекты с направляющими, вощеной бумаге.

— В чем принципиальное отличие вашего оборудования от зарубежных аналогов?

— По отечественным нормативам между эскалаторами должны быть проходы для персонала. У нас механик идет по ступеням и видит, что творится в механизмах, отчего подгорает смазка, что зашипало-заскрипело и почему, и так далее. Без проходов — никак. Мы отвечаем за качество, поскольку сами монтируем, налаживаем, запускаем и знаем, как это делать.

Да взять хотя бы металл, он у нас рихтуется с точностью до полумиллиметра: чем ровнее площадка, тем незаметнее для пассажира перемещение. И никаких, как говорится, «амурских волн». Причем речь идет не о поэтажниках, а о полноценных тяжелых тоннельных эскалаторах.

— Что позволило так быстро развернуть производство?

— В нашем распоряжении оказалась достаточно большая освоенная территория. Мы использовали существующие мощности, плюс дополнительно построили сборочный цех. Сегодняшний объем производства — 3–4 комплекта в год.

Скажу больше. Сейчас на столе у главного инженера — проект завода на 20 эскалаторных комплектов в год, которые мы сможем выпускать для Москвы и других городов России и стран СНГ.

— Как обстоят дела с комплектующими?

— Стапели разработали сами, редукторы планировали закупать у итальянцев, однако нашли качественную продукцию в Майкопе. Нет смысла создавать всю цепочку с нуля, начиная с добычи руды и заканчивая мини-«Красным треугольником» для производства резиновых поручней. Мы делаем главное — тело эскалатора, а с остальным прекрасно справляются наши партнеры.

— Каким образом решаете кадровый вопрос?

— Сейчас к нам приходят молодые люди, порой даже с высшим образованием, которые с удовольствием начинают свою рабочую деятельность слесарями, монтажниками, сварщиками для того, чтобы с азов понять, что из себя представляет метростроительная сфера. Надо сказать,



что именно из таких получаются настоящие профессионалы.

Специализированных учебных заведений по подготовке тех, кто нам нужен, нет. Колледжи в массе своей готовят проходчиков и машинистов, а вот людей, способных заниматься бурением, замораживанием, подключением энергомошностей, воспитываем сами.

Все перечисленное требует высочайшей квалификации. Так, специалисты, которые подключают кабельную линию к контактному рельсу, — считанные единицы. Они аттестованы, имеют соответствующие допуски. Если мы потеряем таких людей и не воспитаем им смену, сети просто начнут «отгорать». Работа на том же замораживании с жидким азотом — это не только сложнейшие технологии, но и опасные процессы, освоение которых приходит только с опытом.

Вот почему мы делаем ставку на преемственность поколений. Метрострой — это еще и трудовые династии. Могу навскидку назвать следующие фамилии — Юрышевы, Мартиновичи, Ашуки. Отец нашего главного инженера Дмитрия Кофана прежде работал в этой же должности. Работа у нас настолько интересна, что с дальнейшим повышением люди соглашаются с большим трудом.

* * *

О СМУ-9, людях, которые здесь работают, можно рассказывать бесконечно долго. Как признается сам Алексей Уханов, «эскалаторы — лишь вершина «айсберга». Помимо вышесказанного, в сферу деятельности предприятия входит аварийное и постоянное освещение, комплексная автоматизированная система диспетчерского управления, контактная сеть метрополитена.

Долгие годы изготовление и монтаж станционных и перегонных затворов, металлоконструкций, по которым прокладываются кабельные сети, также были прерогативой только СМУ-9. Поэтому о качестве работы этого коллектива пассажиры могут судить только косвенно — по комфорту и безопасности поездок в петербургской подземке. ■

Справка

СМУ-9 было образовано 29 декабря 1946 года как контора спецработ Ленметростроя. В 1951 году преобразовано в СМУ №9 Ленметростроя.

Виды деятельности:

- **изготовление, монтаж эскалаторов;**
- **монтаж тяговых подстанций, тяговых сетей Метрополитена;**
- **прокладка кабельных линий и трубопроводов;**
- **освещение тоннелей и станций;**
- **бурение и замораживание грунтов;**
- **изготовление шкафов и электрощитов для нужд Метрополитена.**

Предприятие участвовало в строительстве метро в Москве, Минске, Баку, Тбилиси, Киеве, Нижнем Новгороде, ликвидации последствий аварии на Чернобыльской АЭС, строительстве канализационного коллектора на о. Белом, устройстве Канонерского тоннеля, работах по монтажу разводных пролетов моста Александра Невского, Тучкова и Литейного мостов.





Метрострой не смог бы стать тем, чем он является сейчас, без проходческих подразделений, состоящих из высококлассных специалистов, которым по плечу любое, даже самое сложное дело. К таким структурам по праву относится ЗАО «Семнадцатое управление Метрострой». Эта организация практически ровесница Метростроя, хотя официально ее история началась в 1946 году. Именно тогда, 21 октября, на базе предприятия «Путьремстрой №3», прокладывавшего в годы войны Дорогу жизни, и было создано «Строительство №17». Свое нынешнее название компания получила в 2001 году. Вклад ее специалистов в создание метрополитена Северной столицы трудно переоценить. Достаточно сказать, что они принимали участие в строительстве 18 станционных комплексов, а именно: «Кировский завод», «Площадь Восстания», «Электросила», «Василеостровская», «Ломоносовская», «Купчино», «Площадь Мужества», «Гражданский проспект», «Девяткино», «Пролетарская», «Проспект Большевиков», «Проспект Просвещения», «Лиговский проспект», «Крестовский остров», «Чкаловская», «Комендантский проспект», «Адмиралтейская», «Международная».

МЕТРОСТРОЙ
 семнадцатое управление

196105, Санкт-Петербург,
 ул. Благодатная, д. 47
 тел.: +7 (812) 387-24-50

РОВЕСНИК МЕТРОСТРОЯ



С момента основания компании пройдены и обустроены более 25 вертикальных стволов, десятки наклонных ходов в обделках разного типа, сооружены десятки километров горизонтальных горных выработок с применением различных технологий и горнопроходческого оборудования. В 1997–2004 гг. Семнадцатое управление являлось одним из основных подрядчиков при ликвидации аварии и восстановлении сквозного движения на перегоне между станциями «Лесная» и «Площадь Мужества» в зоне размыва.

Помимо сооружения объектов метрополитена, организация принимала активное участие в освоении подземного пространства города при строительстве различных выработок городских канализационных коллекторов и объектов гражданской обороны.

Как же все начиналось, тогда, в 1946-м? Проходчиков не обучишь с нуля. Метро — стратегический объект, подход к строительству которого должен быть особенным. Большинство рабочих-метростроевцев имело за плечами опыт работы в шахтах, поэтому период адаптации к новой специфике был не столь протяженным. А в 1949 году начало выпуск специалистов училище Метростроя.

Любое успешное предприятие идет в ногу со временем. От ручного труда перешли к использованию проходческих щитов, многократно увеличивших скорость проходки. В 80-е годы XX века перед страной была поставлена задача значительно ускорить темпы строительства транспортных магистралей, включая и линии метрополитена. Для этого предлагалось пересмотреть нормативные скорости механизированной щитовой проходки перегонных тоннелей, увеличив их с 250 до 400 м/мес. И здесь на передовых рубежах оказалось Семнадцатое управление. Проходку от станции «Международная» до станции «Волковская» следовало вести ритмично со среднемесячной скоростью не менее 400 м/мес. С задачей удалось справиться, усовершенствовав систему организации труда. При этом длина плеча откатки к концу проходки превысила 3 км.

В 1988 году на подходе к станции «Спортивная» со стороны станции «Чкаловская» необходимо было выполнить технологический переход с Правобережной линии на Кольцевую. На участке длиной менее 170 м по сложной трассе пространственной S-образной кривой механизированный

щитовой комплекс КТ-1-5,6 «поднялся» в вертикальной плоскости более чем на 18 м, при этом размер породного целика до соседней, ранее пройденной выработки, составил около 1 м.

Семнадцатому управлению многое приходилось делать первыми в стране. Так, в копилку достижений компании вошла первая отечественная односводчатая станция «Площадь Мужества». На односводчатой станции «Проспект Большевиков» впервые использовалась механизированная проходка верхнего свода, значительно увеличившая скорость проходки. А на станции «Крестовский остров» также впервые были смонтированы железобетонные колонны, заменившие металлические, что позволило существенно снизить экономические затраты.

Интересный опыт получен компанией при строительстве станции «Адмиралтейская» в историческом центре города. Для снижения деформаций и уменьшения оседания земной поверхности при проходке верхнего свода станции был успешно внедрен метод опережающей крепи.

В крайне стесненных условиях действующей линии метрополитена специалисты управления сумели завершить горно-проходческие работы по сооружению основных конструкций натяжной камеры и возвести внутренние конструкции промежуточного вестибюля станции «Адмиралтейская». При этом выдача всего объема разработанной породы и доставка основного количества необходимых материалов выполнялась через действующий метрополитен мотовозами лишь в период «ночного окна».

В настоящее время ЗАО «Семнадцатое управление Метрострой» продолжает выполнение работ по сооружению станций «Проспект Славы» и «Южная». На продолжении Фрунзенского радиуса была выполнена щитовая проходка перегонных тоннелей в крайне тяжелых горно-геологических условиях. Многие технологические и конструктивные решения приходилось разрабатывать непосредственно в забое. После окончания проходки была сооружена горным способом уникальная монолитная железобетонная камера длиной более 30 м, высотой и шириной около 15 м. В эту камеру сначала вошел механизированный щит КТ-1-5,6, а затем со стороны станции «Дунайский проспект» в июне 2015 года был успешно введен ТПМК «Надежда», выполнявший проходку двупутного тоннеля диаметром 10,5 м.

Закономерным и знакомым является участие организации в создании пересадочной станции «Путиловская», ведь когда-то первым объектом компании была расположенная рядом станция «Кировский завод».



Главная ценность компании — это люди. Кадры, как всегда, решают все, так было и в 1946-м, так происходит и сейчас. За прошедшие десятилетия в коллективе сложились крепкие семейные династии. Ярким примером может служить семья Долгих. Родоначальник династии — Владимир Иванович — стал здесь практически легендарной личностью. Начиная свою трудовую биографию на шахтах Воркуты, а затем почти 45 лет проработав в маркшейдерской службе управления. К своей работе всегда относился творчески, на его счету масса рационализаторских предложений, в том числе по усовершенствованию конструкций, трасс, выработок. Благодаря его инициативе, в компании внедрялось самое передовое оборудование. К примеру, в 1977 году на шахте №220 был впервые применен лазерный указатель направления (ЛУН). В дальнейшем его конструкция была значительно усовершенствована специалистами маркшейдерского отдела. ЛУНЫ стали применяться при проходке горизонтальных, вертикальных и наклонных выработок, для выполнения сложного комплекса деформационных съемок. Кроме того, Владимир Иванович — многократный мастер спорта, не один раз представлял на соревнованиях как Метрострой, так и Ленинград. Сейчас маркшейдерскую службу компании возглавляет его сын.

В семье метростроевца выросла и Юлия Львовна Журунова, более 30 лет проработавшая начальником ПТО ЗАО «Семнадцатое управление Метрострой». После окончания Горного института она освоила и профессию технолога, стала уникальным специалистом: в совершенстве владела знаниями в сфере технологий и экономики.

Генеральный директор Гуслинский Алексей Владимирович также является потомственным метростроевцем, его отец работал в СМУ-9 Ленметростроя.

Надо сказать, что многие специалисты ЗАО «Семнадцатое управление Метрострой» отмечены правительственными наградами, званиями, премиями и грамотами. Так, четыре года начальником участка работал Герой Социалистического Труда, кавалер орденов Ленина, Трудового Красного Знамени и Знака Почета Анатолий Сергеевич Божбов. Различными орденами награждены: А.Д. Поваров, Н.И. Антонов, Ю.В. Дроздецкий, В.В. Иванов, Н.В. Иванов, И.Н. Ильин, А.М. Краснов, А.П. Кузьмин, П.А. Кукса, В.Ю. Псюк, А.И. Герасимов, И.М. Иванов, А.В. Кузнецов, Н.И. Лукин, В.Ф. Мендарев, М.А. Попов, П.В. Рогачев, С.А. Сухов, В.В. Степанюк, В.С. Житовский, В.А. Ларищев, В.Е. Лисенков, В.В. Собакин, М.В. Сологуб. Шесть сотрудников предприятия удостоены званий «Заслуженный строитель РСФСР» и «Заслуженный строитель РФ».

Медалью ордена «За заслуги перед Отечеством» II степени награждены И.В. Востряков, Ю.Л. Журунова, С.В. Марков, И.В. Стуров, Н.Ю. Шариппе, Н.И. Фомин, а А.Н. Полев является кавалером медали ордена «За заслуги перед Отечеством» I и II степени.

Время летит вперед. В нашем коллективе работает большое количество опытных и в то же время достаточно молодых сотрудников, а значит, мы полны энергии и желания сделать город на Неве еще лучше и прекраснее. В наш технологический век — метро в шаговой доступности — вполне достижимая цель. ■



ЧЕТЫРЕ ДЕСЯТИЛЕТИЯ НА СЛУЖБЕ ГОРОДУ



СМУ-20 Ленметростроя (ныне — ЗАО «Управление-20 Метрострой») было образовано приказом Министерства транспортного строительства СССР в 1977 г. Организация создавалась для проведения работ по строительству и реконструкции поверхностных объектов метрополитена, собственной базы Метростроя и других общестроительных объектов. Сегодня компанию возглавляет генеральный директор — Георгий Анатольевич Дружининский.

За четыре десятилетия специалистами ЗАО «Управление-20 Метрострой» для петербургского (ленинградского) метрополитена были построены и введены в эксплуатацию комплексы электродепо: «Северное», «Дачное», «Невское», «Выборгское».

Выполнен большой объем реконструкции зданий и сооружений электродепо «Автово», «Московское».

Построены вестибюли и машинные помещения станций: «Пролетарская», «Черная речка», «Рыбацкое», «Ладжская», «Парнас».

Выполнен значительный объем горно-капитальных работ при сооружении пересадочного узла станции «Владимирская» — «Достоевская».

Сооружены ряд притоннельных выработок станций «Сенная площадь», «Достоевская».

Выполнен большой объем капитальных выработок при строительстве спецобъекта МЧС России 61–25, введен в эксплуатацию пункт технического обслуживания за станцией «Удельная» и ряд других работ при строительстве подземных станций метрополитена.

Одновременно со строительством объектов петербургского (ленинградского) метрополитена организация выполняла работы по сооружению других значимых объектов: поликлиника Метрополитена, новые цеха завода «Лентехгаз», ремонтно-механического завода Минтрансстроя в г. Пушкине, ПТУ №66 Ленметростроя, общежитие и жилые дома для сотрудников Ленметростроя и другие социально значимые объекты.

Адаптацию к новым рыночным условиям ЗАО «Управление-20 Метрострой» успешно прошло за счет расширения сферы деятельности — оно активно взялось за строительство общегородских объектов. Так, большой объем работ был осуществлен при реконструкции зданий Управления федерального казначейства по Санкт-Петербургу, по индивидуальному проекту было построено здание Управления



федерального казначейства в г. Ломоносове, которое вписалось в исторический архитектурный ансамбль Ораниенбаумских дворцов. Среди возведенных промышленных объектов: комплекс насосных станций завода «Катерпиллар», холодильный терминал в Лесном порту и холодильные склады ООО «Мясной терминал».

В последние годы ЗАО «Управление-20 Метрострой» в составе ОАО «Метрострой» принимало участие в строительстве всех значимых городских объектов, среди которых следует отметить:

- Комплекс защитных сооружений Санкт-Петербурга от наводнений;
- станции метрополитена: «Комендантский проспект», «Звенигородская», «Адмиралтейская», «Международная»;
- вторую сцену Государственного Академического Мариинского театра;
- Юго-Западную ТЭЦ;
- стадион «Зенит-Арена».

На сегодняшний день специалисты ЗАО «Управление-20 Метрострой» могут выполнять весь комплекс общестроительных, монтажных и отделочных работ при решении задач по сооружению новых линий метрополитена и других объектов нашего города. ■

ЗАО «Управление-20 Метрострой»
 196128, Санкт-Петербург,
 ул. Кузнецовская, д. 28
 Тел.: (812) 388-31-33



**Поздравляем коллектив петербургских метростроителей
с 75-летним юбилеем!**

Сегодня Санкт-Петербург невозможно представить без метро, одного из самых выдающихся инженерных и архитектурных подземных транспортных сооружений в мире.

Вы являетесь не только первопроходцами, но и бесспорными лидерами в освоении подземного пространства нашего города. Опытные руководители, талантливые инженеры и профессиональные рабочие — все эти годы вы создаете славную историю петербургского метростроения, историю нашего города. Неслучайно звание «Почетный гражданин Санкт-Петербурга» было присвоено генеральному директору Метростроя Вадиму Николаевичу Александрову, который являлся участником строительства всех линий метрополитена в Санкт-Петербурге.

Коллектив Группы компаний «ГЕОИЗОЛ» от всей души поздравляет своих коллег с юбилеем! Мы гордимся вашими достижениями и уверены, что благодаря вашему труду, подземная сеть, развиваясь вместе с городом, совсем скоро свяжет самые удаленные районы Санкт-Петербурга и Ленинградской области!

*Генеральный директор
Группы компаний «ГЕОИЗОЛ» Е. Б. Лашкова*





Уважаемые коллеги! Сердечно поздравляем вас с 75-летием со дня образования компании. Становление Метростроя пришлось на трудные послевоенные годы. В результате упорного и самоотверженного труда нескольких поколений метростроителей в городе на Неве построен один из крупнейших и красивейших метрополитенов мира. На сегодняшний день ОАО «Метрострой» — одна из ведущих строительных организаций Санкт-Петербурга, ее специалисты владеют всеми видами строительных технологий, умеют грамотно использовать сложнейшую технику, добросовестно выполняют работу. Мы испытываем чувство гордости, что являемся одним из подразделений и вносим свою лепту в славную историю побед и достижений ОАО «Метрострой». От всей души желаем вам, дорогие друзья, доброго здоровья, благополучия, стабильности и дальнейших успехов в труде.

Коллектив ЗАО «Управление №10 Метростроя»

ЧЕРЕЗ ТРУДНОСТИ К ПОБЕДАМ



**ЗАО «Управление №10
Метростроя»**
194358, Санкт-Петербург,
пр. Энгельса, д. 150, корп. 1
Тел.: +7 (812) 232-09-90
upr10metrostroy@mail.ru

История ЗАО «Управление №10 Метростроя» началась 1 апреля 1979 года, когда в поселке Шаста Архангельской области был создан строительно-монтажный поезд № 647. Его формирование происходило в суровых таежных условиях и стало настоящим испытанием на прочность. Шастинский лестранхоз и населенный пункт на 2,5 тыс. жителей возводились вдали от крупных центров, зимой столбик термометра зачастую опускался до -35 – -40 °С. С трудностями справились — в 1987 году первая очередь строительства была успешно завершена.

Решающим шагом, предопределившим дальнейшее развитие организации, стало образование в том же 1987 году в

Ленинграде горнопроходческого участка СМП-647 Ленметростроя. Первый объект — перегонные тоннели в депо «Выборгское» Московско-Петроградской линии. Строительство сложнейшего участка осуществлялось в замороженных грунтах между будущими станциями «Проспект Просвещения» и «Парнас». При этом применялся редкий для Ленинграда буровзрывной способ проходки. Серьезной проверкой на профессионализм стала ликвидация плывуна при строительстве выходов этих тоннелей, когда затопленным оказался участок длиной 114 м. На ликвидацию аварии ушло всего три месяца. Тогда, в августе 1988 года, никто не мог предположить, что первые поезда пойдут в

депо «Выборгское» лишь в 2000 году. В том же 1988 году компания начала проходку двух стволов и подходных тоннелей будущей станции «Спортивная», ставшей впоследствии частью Фрунзенского радиуса. В декабре 1989 года СМП-647 был реорганизован в СМУ №10 Метростроя (с 2002 года — Управление №10 Метростроя). Впереди компанию ожидали тяжелые времена, недофинансирование, трудности, но само предприятие все же удалось сохранить.

7 июня 1995 года в 7 часов 15 минут на шахте №325 произошла сбойка тоннелей, завершившая строительство перегонов от станции «Проспект Просвещения» до станции «Парнас». К сожалению, вскоре после этого строительство МП-5 было заморожено, а коллектив Управления №10 был направлен на восстановление движения между станциями «Лесная» и «Площадь Мужества». Среди героев-ликвидаторов крупнейшего катаклизма в истории ленинградского-петербургского метро, удостоенных высоких правительственных наград, были и представители Управления №10, в том числе его легендарный генеральный директор Юрий Александрович Пидник. Он возглавил компанию спустя четыре года после ее создания, став одним из самых молодых руководителей крупного подразделения в истории Метростроя. Четверть века он был на своем посту. Благодаря его усилиям, в тяжелые кризисные годы удалось сохранить костяк коллектива, не растерять кадры, сохранить традиции. Главное увлечение этого человека — работа. Свой энтузиазм и преданность делу он сумел передать сыну Кириллу Юрьевичу Пиднику, который пошел дорогой отца и в настоящее время руководит ЗАО «Управление №10 Метростроя».

Основная задача последнего десятилетия — строительство Фрунзенского радиуса. В активе компании — станционный комплекс «Волковская», наклонный ход станции «Бухарестская».

Сложные строительные работы, которыми занимается Управление №10, невозможно выполнить без квалифицированного персонала и современной техники. Помимо парка тягачей, кранов и экскаваторов, в арсенале компании буровая установка Casagrande Сб для выполнения работ по искусственному замещению грунтов методом струйной цементации, а также Casagrande B300 XP — машина для устройства ограждающих конструкций методом «стена в грунте». Последней стоит уделить особое внимание. По словам начальника участка №3 Николая Меньшикова, главное отличие ее конструкции по сравнению с аналогами — использование келли-штанги (а не привычных тросов),



Casagrande B300 XP



Строительство наклонного хода и пешеходного перехода вестибюля №1 станции «Проспект Славы»



Шахта 467 нового участка Невско-Василеостровской линии метрополитена

что значительно ускоряет процесс разработки грунта и, более того, позволяет выполнять работы со значительно большей точностью по вертикали.

По состоянию на начало декабря 2015 года, специалисты ЗАО «Управление №10 Метростроя» заняты на двух значимых объектах строительства новых линий петербургского метрополитена. Первый — сооружение наклонного хода, натяжной камеры, а также вестибюля №1 с пешеходным переходом станции метро «Проспект Славы» Фрунзенского радиуса. Как отмечает начальник участка №2 Сергей Абдулин, наклонный ход был пройден достаточно быстро. Два месяца потребовалось на установку 48 колец в открытой части объекта. Подземные работы выполнялись в течение 7 месяцев. Причем на этом объекте метростроевцы повторили свой же рекорд по скорости проходки, монтируя в сутки по одному кольцу диаметром 10,5 м.

Отличительная особенность этого объекта — устройство натяжной камеры через наклонный ход. Такое решение было принято в целях оптимизации времени возведения станционного комплекса в целом. Большие размеры камеры, непривычная организация работ — все это потребовало от строителей решения нестандартных задач, с чем они успешно справились.

Параллельно с возведением наклонного хода и натяжной камеры выполняются работы на поверхности — специалисты сооружают вестибюль и пешеходные переходы. В настоящий момент разрабатывается котлован вестибюля под защитой ограждающей конструкции «стена в грунте», а в пешеходном переходе уже возводятся основные конструкции из монолитного железобетона.

Второй объект — шахта №467 — находится на Васильевском острове, неподалеку от станции «Приморская». Она предназначена для приема проходческого щита, которому предстоит проложить двухпутный тоннель в продолжение Невско-Василеостровской линии, дополнив ее станциями «Новокрестовская» и «Беговая». Специалистам Управления №10 необходимо построить здесь демонтажную камеру, а также участки перегонных тоннелей от «Приморской» до соединения с новым тоннелем.

— На сегодняшний день пройден вертикальный ствол, сделано сопряжение в его нижней части, на поверхности смонтирован горный комплекс, — рассказал о текущей ситуации и.о. начальника участка №1 Евгений Новиков. — В скором времени начнем проходку горизонтальных выработок. В дальнейшем этот рабочий ствол будет переоборудован в вентиляционный. ■

ГЛАВНОЕ В НАШЕЙ РАБОТЕ – ЛЮДИ



Всем известно: эффективность деятельности строительной компании в значительной степени определяется качеством техники и оборудования. У проектировщиков же своя специфика. Успех их работы более чем на три четверти зависит от компетенции специалистов. Поэтому руководство ЗАО «МЕТРОКОН» в основу деятельности компании закладывает тезис «кадры решают все». Причем данная тенденция не является неким недавно введенным в практику ноу-хау — предприятие является продолжателем славных традиций метростроевцев.



ЗАО «МЕТРОКОН»
196105 г. Санкт-Петербург,
ул. Благодатная, дом 47
Тел.: +7 (812)318-15-65
Факс: +7 (812) 318-15-63
www.metrocon.ru

Илья БЕЗРУЧКО

История МЕТРОКОНА началась в 1992 году, когда на базе Ленинградского территориального отдела СКТБ (Специального конструкторского технологического бюро Главтоннельмостроя) было создано самостоятельное (единственное в то время в Санкт-Петербурге) конструкторское бюро по проектированию тоннелепроходческой техники, позволяющей снизить объем ручного труда в метростроении. Действуя в этом направлении, специалисты разработали и внедрили в производство множество агрегатов. Один из примеров — механизированные подмости ПМБ для монтажа металлических балок, которые использовались при строительстве пилонных станций Фрунзенского радиуса. В МЕТРОКОНЕ был разработан агрегат, при помощи которого безударным методом с опережающей крепью из бетона был пройден средний зал станции «Адмиралтейская».

Раздвигаясь как вширь, так и в высоту, уникальный самомонтирующийся укладчик УТ2С для строительства тоннелей переменных сечений мог проходить тоннели и камеры съездов диаметром 7,9; 8,5; 9,8 и 11,6 м. Это было по достоинству оценено

не только отечественными, но и западными коллегами, предприятие получило на свои модели более десяти патентов, в том числе за рубежом.

За проектирование отдельных узлов механизированного проходческого щита КТ1-5,6, который поставил мировой рекорд по скорости проходки, первый директор МЕТРОКОНА Вячеслав Георгиевич Иванов был удостоен Государственной премии СССР. Его сын, Александр Вячеславович, продолжил путь отца, и сейчас работает на этом предприятии. Причем Ивановы в компании — не единственная династия. Отец начальника архитектурно-строительного отдела Ирины Усовой — заслуженный строитель Сергей Александрович Сухов — долгие годы работал бригадиром в Семнадцатом управлении. Сама Ирина Сергеевна до прихода в МЕТРОКОН много лет являлась начальником отдела в проектно-институте «Промстройпроект», а ее муж трудился в Метрострое.

Развиваясь в заданном направлении, МЕТРОКОН постепенно расширял сферу деятельности, и сейчас основной акцент де-

ляется на разработке проектной и рабочей документации как для метростроения, так и для объектов капитального строительства. В 2007 году МЕТРОКОН стал членом Тоннельной ассоциации России. Спустя два года в числе первых (после Метростроя и Ленметрогипротранса), компания вступила в СРО НП «ОПС-Проект», а в 2013 году стала дочерним предприятием ОАО «Метрострой», что позволило значительно увеличить объемы работ.

Сегодня предприятие активно занимается подготовкой проектов по ремонту и реконструкции объектов метрополитена. Последний реализованный проект — по капитальному ремонту шахты №403 — был включен в Каталог объектов, введенных в Северо-Западном округе — издание, выпускаемое под эгидой НОСТРОЙ и НОПРИЗ.

В настоящее время МЕТРОКОН располагает ресурсами, необходимыми для проектирования вестибюлей метрополитена, подготовки проектов реконструкции наклонных ходов, а также для ведения проектных работ в сфере промышленно-гражданского строительства. Это позволило компании выполнить проект мансарды, где сейчас располагается центральный офис Метростроя и подготовить к про-

хождению экспертизы проект производственного корпуса по сборке эскалаторов серии КТП, который будет построен на базе СМУ №9.

Как отмечает генеральный директор компании Анатолий Костерев, потенциал предприятия, несмотря на то, что страна переживает сейчас сложный кризисный период, постоянно повышается. Это в значительной степени происходит благодаря компетенции задействованных в МЕТРОКОНЕ специалистов. Именно осуществляемая на предприятии подробная проработка проектов дает возможность сократить последующие финансовые и временные затраты на проведение строительных работ.

Понимая, насколько важным аспектом является компетенция специалистов, руководство МЕТРОКОНА проводит плановую ротацию кадров. Причем профессионалам предлагается не только интересная работа, они получают возможность участвовать в спортивной и общественной жизни Метростроя, в том числе, регулярно выезжать на различные турслеты и соревнования. Кстати, в этом году многие из коллектива сдали нормы ГТО.

ЗАО «МЕТРОКОН» поздравляет коллег-метростроителей и лично Вадима Николаевича с праздником и, как коллектив проектировщиков, желает Метрострою качественных интересных проектов, на благо нашего любимого города. ■



Уважаемые метростроевцы!

Уважаемый Вадим Николаевич!

Примите искренние поздравления с 75-летним юбилеем ОАО «Метрострой»!

Это прославленное предприятие занимает особое место в истории Ленинграда-Санкт-Петербурга. Благодаря высокому профессионализму, бесконечному трудолюбию в нашем городе создано неповторимое по красоте и уникальное по технической сложности метро.

Предприятие продолжает развивать самую доступную сеть городского общественного транспорта, реализует проекты, имеющие колоссальное значение для Петербурга — достаточно вспомнить Комплекс защитных сооружений, вторую сцену Мариинского театра.

ОАО «Метрострой» принимает активное участие в строительной общественной жизни и является надежным партнером Союза строительных объединений и организаций.

Желаем метростроевцам благополучия, процветания, счастья и новых трудовых свершений на благо Санкт-Петербурга!

**Вице-президент Российского Союза строителей
по Северо-Западу, исполнительный директор Союза строительных
объединений и организаций,
О.А. БРИТОВ**

ИННОВАЦИОННЫЙ ПРОРЫВ ОТ СМУ-11 МЕТРОСТРОЙ



Справка

ЗАО «СМУ-11 Метрострой» образовалось в 1972 году в ходе реструктуризации Ленметростроя. Основной вид деятельности — горнопроходческие и горно-капитальные работы. В организации активно внедряют прогрессивные методы работы и инновационные технологии.

За плечами ЗАО «СМУ-11 Метрострой» — более четырех десятков лет работы по строительству петербургского метрополитена. Опыт, накопленный за эти годы, помогает справиться с самыми сложными задачами, найти нестандартные решения в, казалось бы, безвыходных ситуациях.

Коллектив управления привлекался к строительству всех пяти линий питерской подземки. С его участием построены станции: «Проспект Ветеранов», «Выборгская», «Девяткино», «Рыбацкое», «Проспект Просвещения», «Пионерская», «Ладожская», «Улица Дыбенко», «Садовая», «Спортивная», «Комендантский Проспект», «Обводный канал», «Звенигородская», «Адмиралтейская», «Бухарестская» и «Спортивная -2».

**ЗАО «СМУ-11 Метрострой»
191014, Санкт-Петербург,
ул. Некрасова, д. 32
Тел.: +7 (812) 272-28-33**

На каждом объекте метростроители из СМУ-11 Метрострой старались использовать самые современные технологии, апробировали новые методы.

Так, несколько лет назад одними из первых в Санкт-Петербурге специалисты СМУ-11 Метрострой, применили при сооружении станции метро «Спортивная» новый для российских строителей метод укрепления котлована «стена в грунте». Сегодня эта технология освоена уже многими петербургскими компаниями.

Другая зарубежная технология — комплекс струйной цементации грунтов Jet grouting — была использована на строительстве станции метро «Звенигородская», когда вентиляционные стволы № 613 и № 615 сооружались на рекордную глубину — до 42 м, методом «стена в грунте». При проходке наклонного хода станции «Звенигородская», одного из сложнейших в истории петербургского метростроения наклонных ходов, впервые был применен шагающий экскаватор «Кайзер» для разработки пород с последующей погрузкой на конвейер. И здесь коллектив успешно справился с поставленными задачами.

На станции метро «Бухарестская» специалисты с успехом применили современную технологию опережающего крепления забоя и безосадочной проходки. Впервые была использована телескопическая штанга, позволившая пробурить в один прием 14-метровую скважину с помощью буровой

установки, длина бурительной колонны у которой вдвое меньше глубины горизонтальной скважины. Это позволило значительно сократить время и трудозатраты на одну производственную операцию.

СМУ-11 Метрострой внесло свой вклад и в ликвидацию размыва при строительстве обходных тоннелей между «Лесной» и «Площадью Мужества». Тогда был впервые апробирован способ подачи бетона с поверхности под землю с помощью бетононасоса. Такой подход позволил исключить неэффективный ручной труд и значительно сократить время бетонирования. Впоследствии данный метод был применен и на строительстве станции метро «Обводный канал».

Коллектив СМУ-11, в том числе, выполняет работы по реконструкции старых вентиляционных стволов. В частности, проведены замена изношенного оборудования и реконструкция вентиляционных узлов на участке первой, старейшей линии петербургского метрополитена, «Автово» — «Площадь Восстания».

Опытных и квалифицированных специалистов СМУ-11 Метрострой приглашают и на другие работы, не связанные с метростроением, но очень важных для городских и муниципальных служб. Так, коллектив данного подразделения Метростроя принимал активное участие в строительстве канализационного коллектора в поселке Ольгино и в северной части Петербурга. Стоит отметить, что коллектив СМУ-11 внес свой вклад и в строительство подземной лаборатории (ЛИЯФ) в Гатчине.

Не остались в стороне профессионалы СМУ-11 Метрострой и при осуществлении работ в строительстве защитных сооружений Северной столицы от наводнений. СМУ-11 нередко привлекают и к реконструкции крупных предприятий энергетического комплекса Северной столицы.

Свой вклад метростроители внесли и в строительство второй сцены Государственного Академического Мариинского театра. Как известно, выполнять подземные строительные работы в исторической части Петербурга — это всегда ответственно и сложно! Чтобы минимизировать деформации ограждающих конструкций и, соответственно, осадки соседних зданий, при строительстве подземной части здания театра использовалась технология Top-down, впервые в Санкт-Петербурге. ■

ОБЛИЦОВОЧНЫХ ДЕЛ МАСТЕРА



ЗАО «СМУ-19 Метрострой» — одно из старейших управлений Метростроя, созданное еще в ноябре 1946 года. За прошедшие десятилетия силами предприятия облицованы практически все вестибюли и станции метрополитена города на Неве.

**ЗАО «СМУ-19 Метрострой»
193036, Санкт-Петербург,
Гончарная ул., 27
Тел.: (812) 717-6409
Факс (812) 717-9566
E-Mail: smu19pto@yandex.ru,
smu19sekretar@yandex.ru
www.smu19metrostroy-spb.ru**

Основной задачей ЗАО «СМУ-19 Метрострой» была и остается архитектурная отделка, облицовка природным камнем, монтаж архитектурных металлоконструкций при строительстве станций и вестибюлей новых участков линий метрополитена в Санкт-Петербурге.

Особой гордостью коллектива являются станция и вестибюль «Крестовский остров». Среди объектов последних лет следует отметить станции «Звенигородская», «Обводный канал», «Международная», а также «Адмиралтейская», которая облицовывалась в особо сложных условиях — без закрытия движения поездов действующего метрополитена.

Компания имеет лицензию КГИОП на реставрацию памятников истории архитектуры. Предприятие принимало участие в строительстве и реставрации набережных, реконструкции мраморной лестницы Юсуповского дворца, создании площади у станции метро «Достоевская» и Музея метрополитена, полностью реализовало проект Музея фонарей под открытым небом. Занимается управление и облицовкой офисных и коммерческих зданий.

Особая гордость — работы специалистов-каменотесов по граниту и мрамору, отличающиеся своим высочайшим профессионализмом и творческим подходом.

Помимо нового строительства, коллектив предприятия активно участвует в капитальном ремонте и реставрации действующих станций и вестибюлей метрополитена. Один из недавних проектов, реализация которого была весьма сложна и ответственна, — реставрация фасада вестибюля станции «Площадь Восстания-1». В настоящее время специалисты ЗАО «СМУ-19 Метрострой» трудятся над реставрацией фасада вестибюля станции метро «Балтийская».

Коллектив СМУ-19 от всей души поздравляет строителей петербургского метро с 75-летием Метростроя! Благодаря нашей совместной самоотверженной работе петербургское метро стало гордостью Северной столицы!

Управление производственно-технологической комплектации (УПТК) имеет столь же продолжительную историю, как и ОАО «Метрострой». В 1941 году с целью централизованного обеспечения материальными ресурсами строительства метрополитена в Ленинграде приказом № 1 Управления строительства № 5 было образовано Управление материального снабжения. Конечно, в течение прошедших 75 лет название предприятия неоднократно менялось, но неизменным оставалось его назначение и качество поставляемых материалов. При непосредственном участии УПТК построены десятки станций метро, объекты сопутствующей инфраструктуры.



УПТК НА СТРАЖЕ КАЧЕСТВА И ВЕРНОСТИ ТРАДИЦИЯМ

Время создания предприятия пришлось на лихие военные годы, когда весь народ встал на защиту Родины. Не остался в стороне и коллектив УПТК. Кто-то из работников ушел на фронт, кто-то остался защищать родной Ленинград, охваченный блокадным кольцом. Сооружение переправы через р. Неву для переброски тяжелых танков на отвоеванный у немцев на правом берегу плацдарм — «Невский пяточок», позволило развить наступление и прорвать оборону противника в районе поселка Невская Дубровка. В сооружении этой переправы совместно с понтонерами 42-го батальона принимали участие и метростроевцы, а в их числе — работники УПТК. Также свой

вклад трудовой коллектив УПТК внес и в строительство Дороги жизни, и в возведение в рекордно короткие сроки (всего за 10 дней!) железнодорожного моста через Неву, который в 1943 году соединил город со страной. Подвиг метростроевцев не был забыт, и 25 ноября 2015 года в поселке Невская Дубровка был торжественно открыт памятник Героям «Метростроя».

После окончания войны надо было налаживать мирную жизнь, восстанавливать разрушенную инфраструктуру, создавать новые транспортные связи, и метростроевцы приступили к работам по строительству ленинградского метрополитена. На этом этапе от УПТК требовалось согласование фондов

**УПТК филиал
ОАО «Метрострой»
192007, Санкт-Петербург,
Расстанная ул., д. 17,
Тел. (812) 766-22-62
e-mail: info@uptk.ru
www.uptk.ru**

на строительные ресурсы. Ошибки и просчеты могли бы привести к срыву сроков сдачи объектов, но точное планирование строительных проектов гарантировало бесперебойную работу строительным организациям, что позволяло увеличивать технологическую базу, проводить новые исследования в областях, связанных со строительством.

За последние десятилетия технологии проходки тоннелей и строительства подземных сооружений значительно изменились, появились новые материалы, увеличился их ассортимент. Изменились и методы управления экономикой: от жесткого планирования сверху через формирование рыночных отношений в 1990-х годах, предприятия перешли к планированию на местах. В условиях свободных экономических отношений на рынок хлынуло множество некачественной продукции, контрафакта, фальсификата, и специалисты УПТК, в задачи которых входит обеспечение Метростроя необходимыми материалами, должны были научиться среди предлагаемого разнообразия продукции найти, отобрать и поставить товар надлежащего качества. Все материалы, используемые при строительстве такого сложного и технологического объекта, как метрополитен, должны отвечать самым высоким стандартам и критериям, так как от их качества во многом зависят безопасность и надежность сооружения. Так, УПТК инициировало и приняло непосредственное участие в разработке стандарта по сертификации арматуры на радиационную безопасность, что, несомненно, является предметом гордости компании.

Сегодня УПТК работает по стандартам ISO 9001:2008, ISO 14001:2004, OHSAS 18001:2007. Кроме этого, поступающие материалы проходят испытания в независимых лабораториях и только после тщательного входного контроля поставляются на объекты. Наличие прямых контрактов с непосредственными изготовителями, минуя сомнительных посредников, также способствует обеспечению надлежащего качества поставляемой продукции, принося тем самым ОАО «Метрострой» значительный экономический эффект.

Таким образом, в Управлении производственно-технологической комплектации ОАО «Метрострой» за 75 лет его истории выработан собственный критерий работы: обеспечивать строительную отрасль поставками любой продукции только проверенного качества и точно в срок.

В настоящее время УПТК обеспечивает поставками материалов и комплектующих не только строительство метрополитена Санкт-Петербурга — Фрунзенского радиуса со станциями «Южная», «Дунайский проспект», «Проспект Славы»; Невско-Василеостровской



УПТК занималось обеспечением строительства метро разнообразными строительными материалами от арматуры, цемента и кабеля до отделочных материалов, сложного технологического оборудования и сантехники. За время строительства поставлено:

- Цемента — 4 514 000 т,
- натурального камня — 1 326 000 м²,
- стальных труб различного диаметра — 169 000 т,
- черного проката, арматуры — 1 506 000 т,
- шпунта — более 76 000 т,
- кабельно-проводниковой продукции — 19 400 км,
- ходовых рельс — свыше 4 500 000 т.

линии со станциями «Новокрестовская», «Улица Савушкина», но и такие важные для города проекты, как Ленинградская АЭС-2, новый стадион ФК «Зенит» на Крестовском острове, депо Южное. Также организация принимала участие в поставках строительных материалов на Комплекс защитных сооружений, второй сцены Мариинского театра.

За всю историю компании самыми тяжелыми временами для нее были 1990-е годы. Сказывалось и отсутствие должного финансирования, и отсутствие качественных строительных материалов, и уход специалистов в коммерцию. Однако, несмотря на

все сложности, предприятие продолжало работать и накапливать бесценный опыт и знания в области комплектации строительства сложных объектов, которым ветераны Метростроя охотно делятся с молодыми сотрудниками. Преемственность поколений позволяет поддерживать и развивать профессиональные навыки коллектива, сохранять традиции.

За свою работу УПТК ОАО «Метрострой» неоднократно был награжден почетными медалями и дипломами ежегодных конкурсов «Сделано в Санкт-Петербурге» и «Золотой Меркурий». ■

ВЫЧИСЛИТЕЛЬНЫЙ ЦЕНТР — ФИЛИАЛ ОАО «МЕТРОСТРОЙ»

Техническая поддержка, выполняемая специалистами Вычислительного центра — филиала ОАО «Метрострой», очень важна при решении задач информационного обеспечения организаций холдинга ОАО «Метрострой». Директором филиала с 2003 года является Москвичева Елена Владимировна, в ее подчинении находится всего 18 человек. Тем не менее, этими небольшими силами обслуживаются большинство организаций холдинга.



Вычислительный центр — филиал ОАО «Метрострой» осуществляет:

- сопровождение эксплуатации программно-технических комплексов, сетей передачи данных и инженерных систем организаций, осуществляющих строительство метрополитена в г. Санкт-Петербурге;
- обеспечение бесперебойного функционирования и развитие информационно-вычислительной инфраструктуры и инженерных систем;
- обеспечение технического обслуживания и ремонта средств вычислительной техники, сетей передачи данных;
- осуществление сбора, обработки, хранения и выдачи руководству организаций Метростроя информации с использованием средств вычислительной техники и сетей передачи данных;
- оказание информационных услуг на договорной основе. Выполнение работ и оказание услуг по заказам сторонних организаций.

История филиала начинается с 1 октября 1967 года. Тогда по приказу Минтрансстроя была создана Кустовая машиносчетная станция Ленметростроя. Перед организацией была поставлена задача обслуживать бухгалтерии всех организаций Минтрансстроя на территории Ленинграда.

Первоначально использовались электро-механические вычислительные машины — табуляторы. Их работа требовала первичной подготовки данных на перфокартах для табулятора, механической проверки набивки, контроля полученных табуляграмм. Для этого требовалось большое количество операторов. Задача программистов (по одному на каждую организацию) состояла в подготовке коммутационных досок для табуляторов.

На табуляторах были решены основные задачи бухучета: учет и расчет заработной платы, учет материалов, составления бухгалтерского баланса, учет и расчеты по путевым листам, учет выпущенной готовой продукции и ее реализации. КМСС успевала обслужить бухгалтерии всех организаций Ленметростроя и оказывала бухгалтерские услуги сторонним организациям.

На смену электро-механическим машинам пришли электронно-вычислительные машины, такие как М-5000. Впервые они были установлены в Ленметрострое в 1981 году. Программы для них составлялись на ассемблере, ввод данных осуществлялся с помощью перфокарт.

Кроме перевода эксплуатируемых задач табуляторов на М-5000, были созданы и введены в эксплуатацию новые задачи: расчет квартирной платы для общежитий ЛМС; учет основных средств. Затем в эксплуатацию

были введены средние вычислительные машины СМ-4 и СМ-1420. Они работали наряду с М-5000. Был расширен штат технического обслуживания ЭВМ.

Для этих машин создавались программы на фортране, на них эксплуатировались такие задачи, как: учет путевых листов и сопутствующих расчетов; АСУ ЛМС по московскому проекту с использованием дальней связи; учет аренды машин и механизмов УМ(а)ЛМС.

С 1988 года начался перевод всех процессов на персональные компьютеры, который был практически завершен к 1990 году. Однако переход от централизованной обработки документов к работе с ПК самих бухгалтеров несколько затянулся. Первыми перешли к самостоятельной работе на ПК бухгалтеры СМУ-17, СМУ-11, СМУ-13, СМУ-9, СМУ-15, Управления. За ними хоть и медленно, но верно потянулись остальные. Некоторые организации приглашали для эксплуатации задач операторов Вычислительного центра.

При переходе пользователей на самостоятельную работу с персональными компьютерами были созданы и введены в эксплуатацию новые программы.

На ВЦ были возложены разнообразные задачи по обслуживанию компьютеров: определение необходимой конфигурации

и закупка компьютеров; установка системного программного обеспечения; установка созданных прикладных программ; восстановление работоспособности неисправной техники.

Со временем программы бухгалтерского учета, написанные под DOS, морально устарели, и в 2002 году был начат переход к работе с открытой бухгалтерской системой 1С: Бухгалтерия Версия 7.7. «Первопроходцами» стали СМУ-19, Управление ОАО «Метрострой», СМУ-15.

Интенсивное внедрение программного продукта 1С началось в 2004 году и было закончено к концу 2005 года. За это время на работу в 1С: Бухгалтерия были переведены все филиалы и субподрядчики ОАО «Метрострой».

В то же время были созданы специальные конфигурации для работы отдельных организаций и экономических служб. Резко возросли требования к техническому обслуживанию вычислительной техники. Появились новые технические задачи, такие как: проектирование, установка и администрирование локальных вычислительных сетей; организация эксплуатации программ в условиях удаленного доступа; организация передачи информации на большие расстояния по волоконно-оптическим линиям связи; создание, поддержка и обслуживание



виртуальных рабочих мест и серверов; помощь в освоении новых типов вычислительной техники.

В настоящее время ведутся работы по изменению эксплуатируемых конфигураций, по консультациям пользователей в работе с программным продуктом 1С, активно ведется работа по внедрению самых современных версий и конфигураций программного продукта 1С (версии 8.3 платформы и конфигу-

рации версий 3.X), поддерживаются в рабочем состоянии необходимые пользователям старые программные продукты, созданные Вычислительным центром.

Коллектив Вычислительного центра — филиала ОАО «Метрострой» искренне поздравляет коллег с юбилеем и желает крепкого здоровья, хорошего настроения, благополучия и, конечно, бесперебойной работы всех электронных систем! ■

**От всей души поздравляем коллектив
ОАО «Метрострой» с 75-летним юбилеем!**

Многолетний опыт, высокий профессионализм коллектива, умение работать с максимальной самоотдачей и комплексный подход к организации строительства позволяют вам с успехом решать задачи любой сложности в области метростроения. Много трудностей и преград пришлось пройти сотрудникам вашей компании для достижения высоких результатов. Начиная с тяжелых послевоенных лет и заканчивая непростыми условиями нынешней российской экономики, вы всегда сохраняете верность своим принципам и традициям качества. Мы высоко ценим наши партнерские отношения.

Желаем всем сотрудникам ОАО «Метрострой» здоровья, счастья и успехов в непростой работе.

**От имени коллектива ОАО «Бентонит»,
генеральный директор
Владислав Анатольевич Жоголев**

**КУРГАН
Bentonite**

640014, Курган, п. Сиреневый,
ул. Центральная, д. 15
Тел.: 8(3522) 43-63-15
info@bentonitkgn.ru

НАМ РЭУ СТРОИТЬ И ЖИТЬ ПОМОГАЕТ...



Главный корпус базы отдыха в Приморске

В каждом крупном холдинге есть такие структуры, деятельность которых не направлена на решение первостепенных задач, а носит вспомогательный характер, но от этого она не менее важна и значима для успешного развития коллектива, а значит, и компании в целом. В Ремонтно-эксплуатационном управлении ОАО «Метрострой» занимаются техническим обслуживанием, ремонтом и благоустройством жилого и нежилого фонда предприятия, проще говоря, обустривают жизнь и отдых метростроевцев.



Сварочный цех

**196084, Санкт-Петербург,
 Рощинская ул., д.24
 Тел./факс: (812) 318-15-96**

Подразделение было организовано незадолго до начала Великой Отечественной войны, в марте 1941 года, и называлось Жилищно-коммунальное бытовое управление, или Жилищно-коммунальное управление. Спустя 7 лет оно было реорганизовано в Жилищно-коммунальную контору Ленметростроя (ЖКК ЛМС). В дальнейшем служба еще не раз меняла свои названия, но задачи, стоящие перед ней, всегда оставались прежними.

Свое нынешнее название — Ремонтно-эксплуатационное управление ОАО «Метрострой» филиал получил в 1998 году. Руководит филиалом вот уже на протяжении 20 лет Александр Альбертович Петров.

В настоящее время в сфере обслуживания РЭУ находятся административные здания: Управление ОАО «Метрострой», Центральная лаборатория, спортивный клуб, база отдыха в г. Приморске, обособленное подразделение по реализации проекта ЛАЭС-2 в г. Сосновый Бор, обособленное подразделение «Управление по эксплуатации комплекса защитных сооружений».

Особого внимания заслуживает рассказ о Приморской базе отдыха. База, рассчитанная на 50 человек и расположенная в г. Приморске, очень популярна у метростроевцев и всегда заполнена в летний сезон. На базе силами РЭУ произведена реконструкция бани с обустройством плавательного бассейна, беседки для отдыха, павильон для настольного тенниса, ангар для хозяйственных нужд, выполнены мощение дорожек, благоустройство и ремонт комнат отдыха. Прилегающую территорию, площадь которой составляет порядка 5 гектаров, занимает парковочная зона. Отдыхающих здесь ждут такие развлечения, как спортивная рыбалка, увлекательные прогулки по лесу, баня, сауна, бильярдная, к их услугам — библиотека, спортивный инвентарь и т. д. База располагает собственным пляжем на берегу Финского залива. Метростроевцы любят приезжать сюда со своими семьями и отдыхать в уютных коттеджах. Осенью этот уголок отдыха тоже не пустует — в сентябре сюда съезжаются любители «тихой» охоты — грибники. Как правило, это коллективные выезды. Зимой же база популярна среди рыбаков, увлекающихся подледным ловом.

Здесь же, в Приморске, каждый год в начале июля проводится туристический слет ОАО «Метрострой», на который съезжается 350–400 человек. По мнению участников, такие слеты не только способствуют активному отдыху, но и сплачивают коллектив. Также метростроевцы принимают участие и в ежегодных спортивных соревнованиях.

Отремонтированная силами РЭУ гостиница, игровые залы и другие места общего пользования всегда готовы принять участников и гостей Спартакиады, в числе которых и сами сотрудники РЭУ.

Но, как говорится, кто хорошо отдыхает, тот хорошо и работает...

На сегодняшний день в подразделении трудится 130 человек, 12 из них носят звание «Ветеран труда», 17 — «Ветеран труда Метростроя».

Большие задачи возложены на людей самых обычных профессий: уборщиц, дворников, мастеров, слесарей-сантехников, отвечающих за эксплуатацию зданий и подготовку их к зимнему периоду, а также на ремонтную группу из 15 человек — для выполнения ремонтных работ и ликвидации возможных последствий чрезвычайных ситуаций.

За время существования РЭУ образовались целые династии метростроевцев. Среди них:

■ секретарь РЭУ Светлана Германовна Волкова — ее отец, Г.А. Абрамов (в прошлом — водитель АТК Ленметростроя), — мать, А.И. Абрамова — медсестра в детских яслях РЭУ Ленметростроя — сестра, Е.Г. Логинова (уборщица).

■ Ольга Николаевна Долгова — старший специалист по кадрам, а ее брат А. Н. Косарыгин работал проходчиком СМУ-15 Ленметростроя. Дядя А.С. Конохов был слесарем-сантехником ЖКК Ленметростроя, тетя — П.С. Коршунова — дворником ЖКК Ленметростроя.

За многолетний труд и личные заслуги многие работники РЭУ отмечены наградами:

■ Олег Валерьевич Чернер, начальник участка обособленного подразделения «Управление по эксплуатации комплекса защитных сооружений» награжден медалью «В память 300-летия Санкт-Петербурга», Почетной грамотой Министерства регионального развития РФ.

■ Нухбег Вагабович Далгатов, начальник ремонтной группы, награжден медалью «В память 300-летия Санкт-Петербурга», Почетной грамотой Министерства регионального развития РФ.

■ Ольга Николаевна Долгова, старший специалист по кадрам, награждена медалью «В память 300-летия Санкт-Петербурга», юбилейным знаком отличия «За заслуги в транспортном строительстве» 3 степени.

■ Петр Якимович Мацукатов, начальник эксплуатационного участка, награжден медалью «В память 300-летия Санкт-Петербурга», юбилейным знаком отличия «За заслуги в транспортном строительстве» 3 степени. ■



ПРАКТИКА СТРОИТЕЛЬСТВА



Дорогие друзья!

Поздравляю коллектив и лично генерального директора ОАО «Метрострой» Вадима Николаевича Александрова с 75-летием предприятия!

Сегодня ОАО «Метрострой» — это центр управления строительством не только петербургского метрополитена, но и многими другими объектами города, передовой опыт которого заимствуется компаниями России и зарубежья. Без преувеличения можно сказать, что Метрострой — давний и надежный партнер Санкт-Петербурга, которому по плечу самые сложные и амбициозные проекты.

Метростроевцы всегда идут в ногу со временем, постоянно осваивают новые технологии, в том числе и направление микротоннелирования.

Желаю всем метростроевцам благополучия, счастья и новых трудовых побед!

**Президент МАС ГНБ
А.И. БРЕЙДБУРД**



*В. Н. Александрову
в связи с 75-летием ОАО «Метрострой»*

Уважаемый Вадим Николаевич!

Коллектив Санкт-Петербургского Союза строительных компаний «Союзпетрострой», одним из основателей которого был Метрострой, и мы лично сердечно поздравляем ваш славный коллектив с 75-летием его создания.

В годы Великой Отечественной войны, в период блокады Ленинграда, Метрострой выполнял важные для обороны города работы. Сотни метростроевцев с оружием в руках защищали наш Ленинград, а после войны активно участвовали в его восстановлении. В 50-х годах началось строительство метрополитена в Ленинграде, и пуск его первой линии в городе вызвал настоящий праздник!

Все линии и станции метро, сооруженные в последующие годы, стали основным видом транспорта для миллионов ленинградцев-петербуржцев.

От всей души желаем коллективу Метростроя процветания, упорства в достижении важной цели — построить еще десятки прекрасных станций, которые свяжут все отдаленные районы города.

Здоровья, удачи, благополучия вам лично и всем работникам Метростроя!

**Президент Союзпетростроя
В. М. ГОЛЬМАН**

**Вице-президент, директор Союзпетростроя
Л. М. КАПЛАН**





Коллективу ОАО «Метрострой»

Уважаемые метростроители!

Горячо поздравляю вас с 75-летием со дня основания вашей замечательной организации!

За эти годы Метрострой проявил себя, как организация, обладающая уникальным опытом и глубокими знаниями во многих областях. Высочайшее мастерство и техническая грамотность специалистов обеспечили успех компании в ходе реализации таких сложнейших проектов, как комплекс защитных сооружений города от наводнений, при сооружении ЛАЭС-2, второй сцены Мариинского театра. Но самая большая заслуга вашего коллектива — строительство петербургского метрополитена, объекта, значение которого для города невозможно переоценить. Задачи такого уровня под силу выполнить только настоящим профессионалам своего дела.

Мы гордимся тем, что многие сотрудники Метростроя — наши выпускники. Нам приятно осознавать, что знания, полученные вами в стенах нашего университета, в том числе и на кафедре «Тоннели и метрополитены», помноженные на ваш труд и опыт, помогают решать важнейшие городские задачи.

Мы желаем вам дальнейших трудовых достижений и побед, новых объектов, столь нужных горожанам, и процветания!

От имени преподавательского состава кафедры «Тоннели и метрополитены»

**Заведующий кафедрой «Тоннели и метрополитены» ПГУПС
А.П. ЛЕДЯЕВ**



Глубокоуважаемый Вадим Николаевич!

Национальный минерально-сырьевой университет «Горный» сердечно поздравляет Вас и Ваш большой коллектив с замечательным юбилеем — 75-летием со дня создания!

Сегодня невозможно представить себе жизнь крупнейших городов мира без системы скоростного внеуличного транспорта. Среди таких систем особое место занимает метрополитен, строительством которого, вот уже три четверти века успешно занимаются Ваши рабочие и инженеры.

На протяжении нескольких десятилетий наш университет тесно сотрудничает с Вами, получая неоценимую поддержку в практической подготовке наших студентов, многие из которых проходят учебные и производственные практики, защищают дипломные проекты на строящихся объектах ОАО «Метрострой».

Студенты старших курсов, часто совмещают учебу с работой и, проникшись особой атмосферой Метростроя, после окончания обучения вливаются в ряды метростроевцев.

Мы искренне гордимся нашим сотрудничеством! Желаем Вам, чтобы Ваш богатый опыт, профессионализм, активная жизненная позиция, яркие качества руководителя и дальше служили во благо процветания Метростроя и Санкт-Петербурга!

Крепкого здоровья Вам и всему Вашему коллективу, дальнейшего развития процветания и благополучия!

**С уважением, Ректор ГУ
В.С. Литвиненко**

Что скрывается за расхожим мнением, будто бы строить метро в Северной столице сложнее, чем где-либо еще в России? Вызовы капризной и не всегда предсказуемой гидрогеологии города на Неве петербургские метростроители принимали изначально. В 1950 году пришлось обустроить первый кессон. В 1954-м одолели первый размыв при строительстве станции «Автово», которая затем благополучно, до капремонта, прослужила полвека. Самыми коварными являются так называемые пльвуны, насыщенные водой песчаные грунты, которые могут даже размывать тоннели грязевым потоком. Самое страшное бедствие, получившее собственное имя Размыв, произошло в 1995 году на участке между «Лесной» и «Площадью Мужества», после чего Кировско-Выборгская линия оказалась разорвана на несколько лет. Достоинно одолев этот вызов, ОАО «Метрострой» открыло для себя новые технологические горизонты.



ВЫЗОВ РАЗМЫВА ПРИНЯЛИ. И ПОБЕДИЛИ

ТПМК Виктория

В 70-е годы прошлого века строительство метро шло бурными темпами. В 1975 году на Кировско-Выборгской линии метростроевцы сдали в эксплуатацию участок сразу с пятью станциями: «Выборгская», «Лесная», «Площадь Мужества», «Политехническая», «Академическая». «Площадь Мужества» являлась первой в СССР и во всем мире односводчатой станцией глубокого заложения.

В целом это была большая трудовая победа. Особенно с учетом того, что непредсказуемая подземная стихия дала о себе знать еще во время проходки тоннеля от «Лесной» к «Площади Мужества»: в апреле 1974 года пльвун прорвался в забой, ширина размыва достигала 400 м, затопление — до километра, а на поверхности в районе площади Мужества начали

ПОДЗЕМНЫЕ ГОРИЗОНТЫ №7. Декабрь/2015

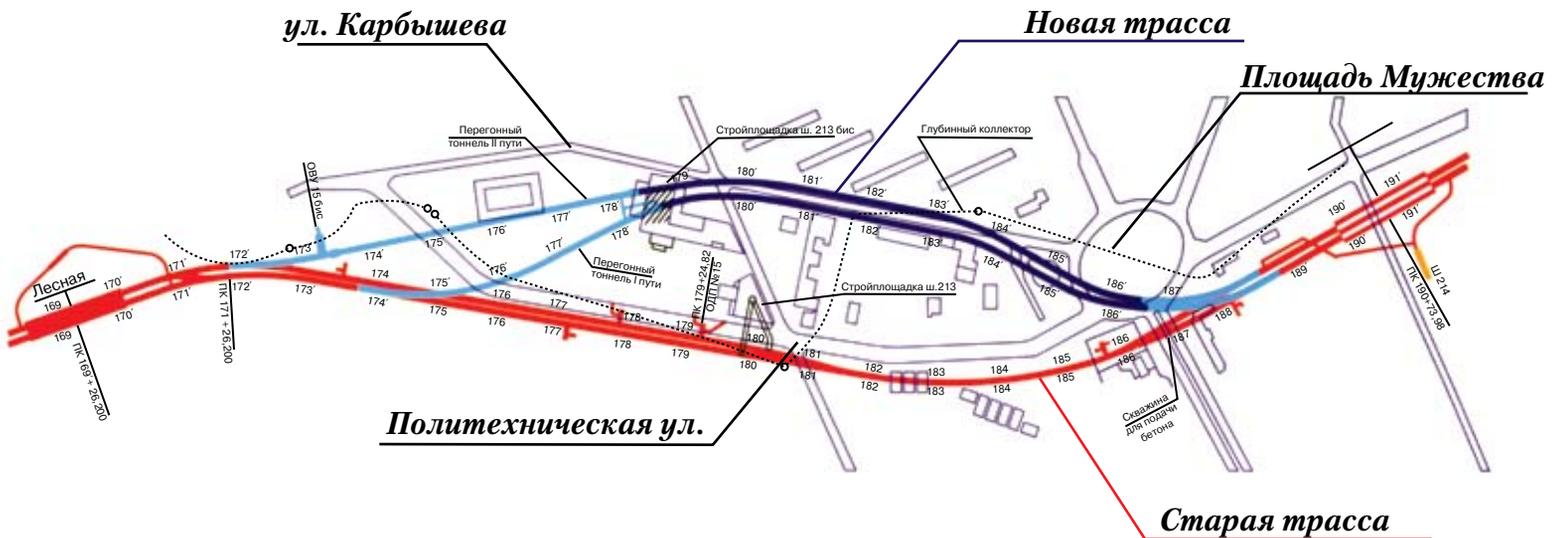


Схема старых и новых тоннелей

проявляться провалы на дорогах, трещины на стенах домов, разрушалось здание завода «Аврора»...

По свидетельству очевидцев, проходчикам Ленметростроя тогда пришлось проявить изрядное мужество, устраняя последствия бедствия в крайне опасных условиях, при этом сотни предприятий города и страны, которые могли быть полезны, поспешили на помощь. Технологические решения, принятые для устранения возможности дальнейших аварий, на тот момент казались самыми передовыми и надежными. Для тоннеля смонтировали чугунную обделку, которую «одели» в железобетонную «рубашку», и т. д. Аварийные тоннели пришлось затопить, чтобы остановить разрушения на поверхности, а новая проходка производилась в грунтах, замороженных с использованием жидкого азота — впервые в мировой практике метростроения. Специалисты отмечали, что конструкция тоннеля, по самым строгим современным меркам, имеет необычайную прочность. 31 декабря 1975 года участок был сдан в эксплуатацию с оценкой «отлично» и прослужил около 20 лет.

Разрыв дал разрыв

Плывун, однако, снова заявил о себе в марте 95-го — разрушая обделку тоннеля, в перегон потекла вода, опять возникла угроза размыва. В аварийной ситуации поезда сначала пошли с перебоем, а 17 марта движение от «Площади Ленина» до «Девяткино» было на двое суток вообще остановлено. Метростроевцы, переключившись на ночные смены, производили

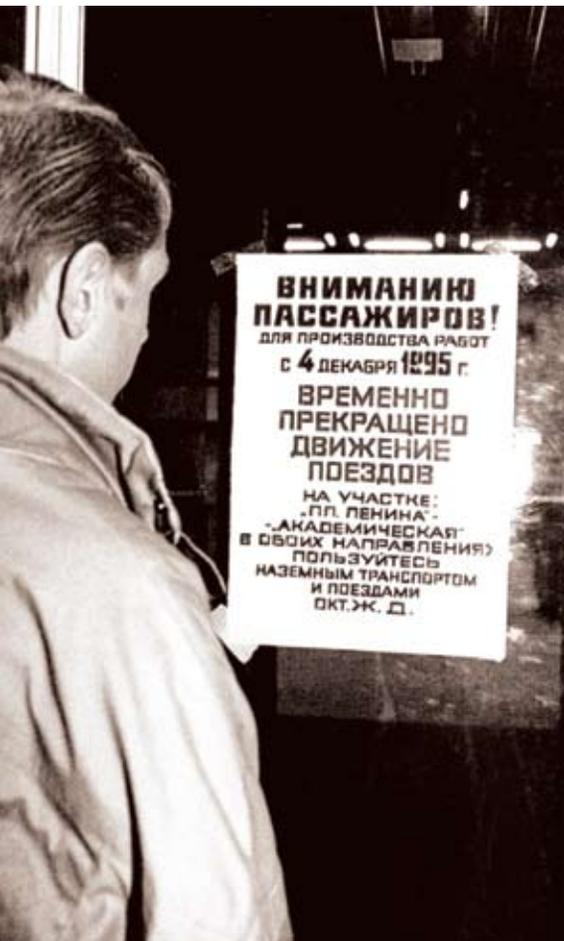


Кессонная камера

аварийно-ремонтные работы, используя все возможные резервы. Город в спешном порядке восстановил упраздненную службу контроля состояния тоннельных сооружений. Мэр Санкт-Петербурга Анатолий Собчак обратился к Президенту России Борису Ельцину с просьбой о выделении для Петербургского метрополи-

тена, в связи с чрезвычайной ситуацией, дополнительных средств. Однако всех принятых мер оказалось недостаточно, плывун продолжал наступать.

«К осени в верхнем тоннеле, по которому следуют поезда от «Площади Мужества» к «Лесной», отремонтировали



60 м наиболее опасного участка. Почувствовав противодействие, стихия обрушилась на нижний тоннель. Ремонтники явно не успевали строить защитные укрепления... 4 декабря в перегон ворвалось около 18 кубометров водно-песчаной смеси», — комментируется этот эпизод из истории петербургского метрополитена на сайте Санкт-Петербургской интернет-газеты.

В тот же день было прекращено движение поездов метро на участке «Площадь Ленина» — «Академическая». В ночь с 5 на 6 декабря штаб по ликвидации аварии принял решение затопить двухкилометровый перегон от «Лесной» до «Площади Мужества». 9 декабря был закрыт и заварен затвор нижнего конца тоннеля в направлении к «Лесной», затем усилен бетонной пробкой, и пловун остановили. Но на несколько лет разрыв дал разрыв в движении на Кировско-Выборгской линии петербургского метрополитена, а на северном ее участке от «Девяткино» до «Площади Мужества» стали ходить только два состава, по расписанию со средним интервалом около 15 минут.

«Теперь специалисты с сожалением говорят о том, что познания человечества в геологии 25-летней давности были несо-

вершенны и predeterminedили неизбежные ошибки. Тоннели строили «жесткими». Казалось, использования современных материалов и запаса железобетонной прочности оболочки тоннелей будет достаточно, чтобы выдержать колоссальные давления земли. Но тогда не знали, что кроме грязевой подземной реки в этом месте находится подвижной земной разлом. Он «шевелился» все эти 25 лет! И сломал «жесткий» тоннель», — описывает причины чрезвычайного происшествия петербургский журналист Юрий Трефилов (см. книгу «Кембрийский излом», выпущенную к 70-летию Метростроя).

Операция «Разрыв»

На ликвидацию последствий разрыва потребовалось более 8 лет. Главной причиной того, что эта история оказалась долгой, стали проблемы с финансированием. Что же касается проектных и технологических решений, то, когда материальные вопросы вроде бы удалось утрясти, поиск оптимального варианта осуществлялся на международном уровне — начиная с родного Ленметрогипротранса и заканчивая западными компаниями, принимавшими участие в строительстве перехода под Ла-Маншем. Фактически попытались задействовать лучший мировой опыт тоннелестроения в сложных гидрогеологических условиях. Было рассмотрено более 180 проектов. В итоге среди подрядчиков оказались итальянцы, шведы, французы, канадцы. Были и отказы продолжить участие в конкурсе, мотивированные тем, что такой объем столь сложных работ нереально выполнить в заявленные сжатые сроки.

Планировалось, что к ноябрю 1998 года проходчики выйдут на трассу, которая пойдет выше пльвуна (с левой стороны от «Лесной») на дистанции в 220 м от затопленных старых тоннелей, а уже в мае 2000 года все работы должны быть завершены. В мае 1998-го многих метростроителей, попавших под сокращение штатов, снова пригласили заступить на трудовую вахту. Монтажники метростроевского СМУ-17 принялись собирать горнопроходческий комплекс. Несмотря на финансовые проблемы, закупились материалы и оборудование. В круглосуточном режиме были задействованы лучшие профильные силы ОАО «Метрострой» — СМУ-10, СМУ-11, СМУ-17, всего более 500 человек. На тот момент главной их задачей являлась подготовка дальнейшего фронта работ для итальянско-шведского субподрядчи-

ка (Impregilo/NCC), который отличился в борьбе с подземным грязевым потоком в Париже и выиграл тендер в Петербурге.

Комментируя ситуацию с разрывом, глава Метростроя Вадим Александров заявил: «На строительстве метро на этом участке будут использоваться космические технологии». Речь шла об уникальном на тот момент многофункциональном щите, специально заказанном у именитой австрийской фирмы и позволяющем существенно ускорить проходку тоннелей в сложных геологических условиях.

Увы, заданный было режим ударной стройки все-таки притормозило недостаточное финансирование. А в технологическом плане следующей важной вехой стал пробный запуск 22 ноября 2001 года уникального механизированного горнопроходческого комплекса, который получил оптимистичное имя «Виктория». Проходка тоннеля началась в декабре. Разрыв не раз преподносил неприятные сюрпризы, вроде огромного валуна на трассе и последующего капитального ремонта щита, а ведущего иностранного подрядчика в процессе сменили (в качестве правительственного куратора) другие итальянцы, фирма Rocksoil.

Наконец, 3 мая 2003 года «Виктория», преодолевшая порядка 800 м зоны разрыва, состыковалась со встречным участком тоннеля, пройденным со стороны «Площади Мужества». 27 августа началась проходка обратного тоннеля. Проходческие работы завершились 27 ноября. Пробный поезд был запущен 26 мая 2004 года.

26 июня 2004 года участок торжественно открыл Президент России Владимир Путин, на специальном поезде из двух вагонов проехав по тоннелю в зоне усмиренного разрыва. По оценкам специалистов, проблема устранена минимум на полвека.

Президент лично вручил метростроевским «покорителям разрыва» государственные награды, в числе которых орден «За заслуги перед Отечеством» III степени (Вадиму Александрову), орден «За заслуги перед Отечеством» IV степени, 4 ордена Почета, 3 ордена Дружбы, медаль ордена «За заслуги перед Отечеством» II степени, 18 медалей ордена «За заслуги перед Отечеством» I степени. В рядах Метростроя также появился еще один заслуженный работник транспорта РФ и три заслуженных строителя РФ.

«Вы сделали очень большую, нужную для Санкт-Петербурга работу, — сказал Владимир Путин. — Выполненные работы, по мнению российских и иностранных специалистов, являются уникальными». ■

ДАМБА — НАДЕЖНЫЙ МОРСКОЙ ЩИТ ПЕТЕРБУРГА



Руководитель обособленного подразделения
ОАО «Метрострой» А.Р. Романюк

За свою историю Санкт-Петербург пережил более 300 наводнений, трижды имевших катастрофические последствия. В 70-е годы прошлого века появились технические возможности навсегда защитить город от стихии. Строительство защитных сооружений началось в 1979 году. Вскоре эпоха перемен, однако, превратила реализацию проекта в долгострой. Спасать ситуацию в 2006-м доверили петербургскому Метрострою, который затем не только сдал гигантский и самый сложный объект в срок, но и взялся его эксплуатировать. Эту задачу с 2011 года решает новое обособленное подразделение ОАО «Метрострой» — Управление по эксплуатации Комплекса защитных сооружений Санкт-Петербурга от наводнений.

Сергей ЗУБАРЕВ



Катастрофическим для города считается подъем уровня воды в дельте Невы более чем на 3 м выше ординара. Самое страшное наводнение, общеизвестное по пушкинскому «Медному всаднику», затопило град Петров 7 (19) ноября 1924 года. Тогда вода поднялась на 421 см. Погибло более полутора тысячи человек, были разрушены сотни домов, повреждено большинство мостов.

КЗС должен обеспечивать защиту города от катастрофических наводнений, возможных один раз в 1 000 лет при подъеме уровня воды в Финском заливе на 4,55 м, и подлежит проверке способности выполнить свою функцию для условий наводнения, возможного один раз в 10 000 лет при уровне воды в Финском заливе в 5,15 м. Иными словами, сегодня Комплекс защитных сооружений Санкт-Петербурга от наводнений (дамба) способен защитить Северную столицу от подъема уровня воды до 5,5 м, которого история не знает.

В период нашествия урагана «Святой Иуда» 29 октября 2013 года дамба предотвратила угрозу сурового наводнения, способного, по оценкам специалистов, нанести ущерб до 20 млрд рублей, уж не говоря об опасности для жизни и здоровья петербуржцев.

— За время работы КЗС неоднократно прогнозировалась возможность подъема уровня воды более 2 м, — рассказывает начальник Управления — главный инженер по эксплуатации Комплекса защитных сооружений Санкт-Петербурга от наводнений

Авив Романюк. — Период, при котором существует наибольшая вероятность возникновения наводнений, длится с сентября по январь. В данный период персонал, эксплуатирующий КЗС, находится в постоянной готовности к выполнению непосредственно основной функции сооружения — предотвращению наводнения — и по команде способен прибыть на сооружение в назначенное время, чтобы выполнить свою задачу.

Решение о закрытии сооружений принимается, когда ожидается подъем воды более чем на 1,5 м, что считается непосредственно угрозой наводнения. В случае, если прогноз указывает на уровень 160 см и выше — это уже считается наводнением, и сооружения закрывают в обязательном порядке.

Как отлаживалась система

Говоря об особенностях КЗС и его эксплуатации, уместно начать с напоминания о том, что почитаемая в народе дамба — это огромный и самый сложный гидротехнический комплекс, сооружение протяженностью более 25 км, который включает в себя, в частности, одиннадцать дамб, разделенных водопропускными и судопропускными сооружениями. В комплекс входят шесть водопропускных сооружений и два судопропускных (С-1 и С-2). Немаловажной и ответственной частью является скоростная



автомобильная дорога, проходящая по всей длине КЗС, с тоннелем под судопропускным сооружением С-1, моста над судопропускным сооружением С-2, а также мосты и транспортные развязки Горской, острова Котлин и Бронки.

Непосредственно ОАО «Метрострой» выступало генеральным подрядчиком на строительстве судопропускного сооружения С-1, ставшего главными морскими воротами Северной столицы, а также авто-транспортного тоннеля и ряда объектов инфраструктуры. Официально Комплекс защитных сооружений Санкт-Петербурга от наводнений принимался в эксплуатацию 12 августа 2011 года Владимиром Путиным, на тот момент Председателем Правительства РФ. Уточним также, что со стороны ОАО «Метрострой» завершением строительства руководил заместитель генерального директора по экономике и финансам Николай Александров, к нему же перешла и эстафета по дальнейшему курированию КЗС.

— При завершении строительства Дирекция Комплекса защитных сооружений Санкт-Петербурга, тогда существовавшая при Госстрое России, а сегодня работающая при Министерстве строительства и жилищно-коммунального хозяйства Российской

Федерации, подготовила тендер на право заниматься эксплуатацией и содержанием всего этого сооружения, включая дорогу, инфраструктуру и т. п., — рассказывает руководитель Управления. — В этом тендере на обслуживание и ремонт зданий и сооружений КЗС участвовали несколько организаций, а по итогам конкурса, подведенным в декабре 2011 года, победителем стал как раз Метрострой. В нем было создано обособленное подразделение «Управление по эксплуатации Комплекса защитных сооружений Санкт-Петербурга от наводнений».

Одним из условий изначально являлось то, что эксплуатация должна производиться по схеме аутсорсинга, т. е. с помощью независимых субподрядных организаций. Соответственно, Метрострой заключил договоры с субподрядчиками. Затем была организована собственно система управления — и новое подразделение вступило в фазу эксплуатации КЗС.

— У нас на подряде несколько специализированных организаций, каждая из которых занимается своим направлением, — уточняет Авив Романюк. — В целом же за всю дамбу отвечает со стороны заказчика ФКП «Дирекция КЗС г. СПб Минстроя России», со стороны подрядчика — ОАО «Метрострой».

Хозяйство достаточно большое, сложное, но и интересное.

Само по себе это уникальное насыпное гидротехническое сооружение — укрепленное гранитной отсыпкой, имеющее в своем составе два судопропускных сооружения, насыщенное различным оборудованием и системами. Одной из визитных карточек комплекса является С-1 с батапортами, находящимися в обычном состоянии в доковых камерах и перекрывающими морской канал в период угрозы наводнения с помощью тягачей, движущихся по рельсовому пути и толкающих батапорт в направлении канала. Основные сооружения, участвующие в маневрировании, основаны на гидравлическом приводе, за исключением тягачей — там электрический привод. Управление оборудованием происходит посредством автоматизированной системы с центрального пульта.

Все сооружение снабжается электроэнергией от двух независимых источников питания. В электрохозяйстве находятся непосредственно три подстанции 110кВ, 25 трансформаторных и две распределительных подстанции. Одним из сложных и ответственных участков является тоннель, проходящий под каналом судопропускного сооружения С-1, со своими системами жизнеобеспечения и безопасности. Согласитесь, хозяйство крупное и серьезное. При этом каждый участок носит достаточно ответственный характер и требует пристального внимания.

Следовательно, с большой ответственностью тут надо подходить и к кадровому вопросу. Показательно, что квалифицированные специалисты ездят сюда на работу чуть ли не со всех концов мегаполиса. Есть в штате и морские офицеры запаса в высоком звании, не понаслышке знающие все «сюрпризы», которые может преподнести разбушевавшаяся водная стихия.

— Непосредственно в штат нашего обособленного подразделения Метростроя были набраны достойные специалисты по всем направлениям: гидротехники, гидромеханики, энергетики, специалисты по системам автоматического управления и т. д. — комментирует руководитель. — Часть сотрудников остались из тех, кто занимался строительством, часть мы привлекли со стороны. Люди все с опытом, некоторые пришли с военно-морского флота. Кстати, на водопропускных сооружениях у нас работает адмирал запаса, главный диспетчер там — капитан первого ранга, начальник службы безопасности — тоже капитан первого ранга, главный диспетчер дирекции (заказчика) — с такими же тремя звездами. На тоннеле тоже



Уважаемые метростроевцы!

Путь, пройденный вашим коллективом за 75 лет, неотделим от жизни Ленинграда — Санкт-Петербурга!

Это начало проектирования и строительства первых линий метро, это и героический вклад вашего предприятия и его сотрудников в оборону Ленинграда в годы Великой Отечественной войны, и участие в послевоенном периоде восстановления города на Неве. Строительство современных и важнейших объектов для Петербурга также связано с вашим именем.

Ваше участие в крупнейшей городской стройке на рубеже XX–XXI веков по возведению объектов судопропускного сооружения С-1 способствовало решению важнейшей задачи — созданию защиты Санкт-Петербурга от наводнений. Ваша работа — яркая демонстрация трудовой доблести и применения новейших технологий.

От имени коллектива ФКП «Дирекция КЗС г. СПб Минстроя России» и от себя лично поздравляю вас с 75-летием и желаю новых трудовых свершений на благо России, Санкт-Петербурга и его жителей.

**С уважением, генеральный директор Комплекса защитных сооружений Санкт-Петербурга от наводнений
В. И. ЩЕКАЧИХИН**

от заказчика присутствует еще один адмирал. Бывших военных очень много. Ведь, по сути, наша главная задача — поддержание сооружения в «постоянной боевой готовности» для защиты города от наводнений.

В режиме эксплуатации

Первый год, как вспоминает Авив Романюк, в определенном смысле можно назвать периодом опытной эксплуатации: в процессе функционирования сооружения приходилось совершенствовать некоторые технические узлы и систему их взаимодействия. Тем не менее, три года первого контракта были отработаны достаточно благополучно и даже успешно: каждый случай угрозы наводнения успешно предотвращен, причем некоторые из них ожидалось довольно-таки сильными, с подъемом воды до 2 м и более. Тогда перекрывались затворы всех сооружений.

В 2014 году срок контракта истек и был подготовлен очередной тендер. По ряду технических причин решение о победителе принял не сразу, но им снова оказался Метрострой, который со 2 июня 2014 года и заступил в новый трехлетний контракт.

На сегодня в состав эксплуатационных подразделений входят участки субподрядных предприятий, решающих задачи эксплуата-

ции и содержания на своем направлении. В структуру входят различные компании, в том числе и те, которые давно сотрудничают с Метростроем: такие как Управление механизации, СУ-121, охранное предприятие «Пельта» и т. д. Наряду с ними также хорошо зарекомендовали себя ООО «ДСК», ООО «ВСС», ЗАО «Стройкрансервис».

— Технически сложность в нашей работе обусловлена тем, что дамба — уникальное сооружение, — говорит Авив Романюк. — Когда она строилась, внедрялось самое современное оборудование, и аналогов созданной системе в России нет, использовался лучший опыт других стран.

Каждое наводнение наносит городу весомый ущерб. Перекрытие дамбы, соответственно, должно происходить вовремя, согласно строгим расчетам систем предупреждения угрозы наводнений — не раньше, не позже. Открывать надо в определенное время, когда идет выравнивание воды со стороны Финского залива и со стороны Невской губы — чтобы предотвратить искусственно наводнение от поступления воды со стороны Ладоги и Финского залива и не допустить гидродинамический удар при перепаде уровней воды.

— В течение всего периода эксплуатации проводятся регламентные работы по техническому обслуживанию и ремонту, а

при наводнении выполняется техническое сопровождение непосредственно закрытия и открытия сооружения, — уточняет Авив Романюк. — Наша повседневная задача — это поддержание качественного технического состояния сооружения, оборудования и систем.

Угроза наводнения возникает от 2 до 5 раз в год. Учитываются все серьезные прогнозы погоды на Балтике, включая даже шведский, но ситуация может измениться в любой момент, и вода может подняться выше, чем предполагалось. Разумеется, дежурство на дамбе ведется в круглосуточном режиме и в контакте с МЧС, общение с которым идет через диспетчера ФКП «Дирекция КЗС г. СПб Минстроя России».

— Здесь, на дамбе, мы находимся на передовой борьбы со стихией, — подчеркивает руководитель Управления по эксплуатации Комплекса защитных сооружений Санкт-Петербурга от наводнений. — Когда идет подъем воды с Финского залива, мощные волны бьются о береговую линию дамб, дико свистит ветер, высоко разлетаются брызги: впечатляющее зрелище — и тем более заставляющее мобилизовать себя и коллег, чтобы выполнить свою задачу — спасти город от наводнения. Петербургский Метрострой выставил от разгула стихии надежный щит. ■

ОТ ВАС СЕЙЧАС ЗАВИСИТ УСПЕХ ВСЕГО СТРОИТЕЛЬСТВА



Решение об участии ОАО «Метрострой» в строительстве новой атомной станции было принято весной 2008 года. С получением лицензии и статуса официального подрядчика на строительстве ЛАЭС-2, 28 ноября 2008 года компания открыла высотную страницу своей истории. Впереди у метростроителей грандиозная стройка: сооружение железобетонного «ядерного острова» от первых буронабивных свай фундамента энергоблока до монтажа металлоконструкций наружной защитной оболочки в здании реактора. Им предстоит смонтировать 336 тысяч тонн металлоконструкций, переработать свыше миллиона кубических метров бетона.

Но прежде, для реализации поставленных задач, руководством Метростроя принимается решение о приобретении более чем на миллиард рублей современной техники и оборудования, в том числе и уникальной опалубки для возведения высотных объектов больших диаметров — нажатием кнопки эта опалубка автоматически поднимается на заданную высоту. На базе бывшего асфальтового завода в Копорье был смонтирован современный бетонный завод производительностью 120 м³ в час, построен мощный административно-бытовой корпус.

В 2008 году на строительстве объектов первой очереди основные усилия Метростроя были направлены на устройство фундамента здания ядерного реактора первого энергоблока. Был определен и утвержден

самый надежный вариант основания: строительство поля из буронабивных свай. Бурились скважины большого диаметра, в них опускались металлокаркасы и нагнетался бетон. Так Метростроем была заложена надежнейшая основа фундамента атомной станции. Быстро, технологично и с гарантией на сотни лет. Кстати, этот метод был использован и на строительстве Комплекса защитных сооружений Петербурга от наводнений и полностью себя оправдал. Свыше полутора тысяч буронабивных свай заложили метростроевцы в основание первого блока ЛАЭС-2 и возвели на нем мощную фундаментную плиту. Параллельно ЗАО «СМУ №13 Метрострой» развернуло строительство охлаждающих градирен — уникальных по своим масштабам сооружений: 150 м в высо-

Андрей БЕРГНЕР



ту и 120 м в диаметре каждая. На сооружение такой градирни потребовалось более полу-миллиона кубометров бетона. В этот период куски «атомного пирога» помимо ЗАО «СМУ №13 Метрострой», поделили ЗАО «Тоннельный отряд — 3» и ЗАО «Компакт», ведущие строительные организации Метростроя.

Проверенные годами совместной работы субподрядчики и структурные подразделения Метростроя взяли на себя укладку бетона в основание здания для хранения твердого топлива. В октябре 2008 года был заложен первый бетон в основание станции.

Зимой 2008 года в рамках подготовительного этапа разработка котлована первого энергоблока продолжалась, параллельно оформлялся вертикальный контур строительства станции и складывалась сеть подъездных дорог.

На стройплощадке в этот период уже было задействовано более 330 человек, 150 единиц автомобильной техники и до сотни специальных механизмов.

В ноябре 2009 года бетонирование фундаментной плиты здания турбинного остова общей площадью 6000 кв. м завершается и начинается строительство наземных сооружений станции. Вокруг реактора строятся шесть вспомогательных зданий, пять из которых возводят коллективы Метростроя. ЗАО «СМУ №13 Метрострой» строит здание

Управления и паровую камеру; ЗАО «Тоннельный отряд-3» — вспомогательный корпус, здание хранилища радиоактивных отходов, эстакаду транспортного шлюза. Все эти конструкции обслуживают реактор, поэтому каждый этаж, каждое новое перекрытие — это колоссальная система трубопроводов, тонны закладных деталей и арматуры.

С 2009 года от ОАО «Метрострой» на строительстве ЛАЭС-2 работают уже четыре основных субподрядчика: Управление механизации — филиал ОАО «Метрострой», ЗАО «Компакт», ЗАО «СМУ №13 Метрострой» и ЗАО «Тоннельный отряд-3». Сложнее всего приходится Управлению механизации и Компакту, так как они несут ответственность за самые серьезные здания и конструкции, в том числе и за здание реактора, безопасность которого обеспечивается в соответствии с весьма жесткими требованиями, и в частности рекомендациями МАГАТЭ.

В мае 2013 года закончено бетонирование перекрытия здания реактора на отметке +8. На этом перекрытии установлено почти 50 т закладных деталей, в том числе и под трубопроводы — с допусками до 5(!)мм. Одновременно до отметки +19,6 поднималась внутренняя оболочка реактора, наружная — до отметки +12,75. А внизу, на специально подготовленных стапелях, уже производилась укрупнительная сборка элементов

внутренней оболочки (монтаж арматурного каркаса, гермооблицовки и каналообразователей) до следующей отметки +44 м, шла сборка элементов купола, кабельных и вентиляционных площадок обслуживания, монтаж систем пассивного отвода тепла от защитной оболочки — спотов.

В тот же период начинается и монтаж полярного крана. Посредством этого огромного крана через транспортный шлюз (окно между защитными оболочками здания реактора) в дальнейшем будет осуществлен самый сложный такелаж 320-тонного корпуса реактора внутрь гермообъема и его монтаж в шахте. Через это же транспортное окно в зону реактора полярным краном будут поданы и смонтированы парогенераторы.

Весь монтаж внутренних и наружных оболочек здания реактора был выполнен бригадами Управления механизации Метростроя. Бригады Компакта осуществили бетонирование всех уровней оболочки реактора.

Павел Владимирович Мозеров, исполнительный директор проекта обособленного подразделения управления по реализации проекта ЛАЭС-2 ОАО «Метрострой» дал свои комментарии по поводу безопасности новой станции:

— Реакторы первой и второй очереди ЛАЭС такие же, как в Чернобыле. По такому же принципу работала и японская АЭС «Фукусима-1». (Напомним, что Ленин-



бетоне установлены каналобразователи, в которые заведены «арматурные пучки» из стальных канатов. По завершению бетонирования оболочки, канаты натягиваются, таким способом оболочка обжимается, набирая проектную жесткость и прочность.

В январе 2014 года с соблюдением всех требований промышленной безопасности на штатное место точно установлено основание купольной части реактора — «банки». Пока кран с «банкой» наводился на реактор, людей вывели из опасной зоны. Когда основание купола зависло над зданием реактора на высоте 5 м, монтажники распределились по периметру внутренней защитной оболочки, прихватили конструкцию страховыми фалами, чтобы, если потребуется, аккуратно ее подвернуть на точки крепления, подравняли, совместили геодезические контрольные метки и аккуратно осадили.

«Ловили», «осаживали» и устанавливали основание купола многие замечательные специалисты — инженеры, рабочие Метростроя. И думается, все мы еще не раз будем благодарить этих скромных людей за их мастерство и ответственность. Большинство участников подъема, кстати, считают, что это отнюдь не самое главное и не самое трудоемкое, ну подняли, ну поставили, а самое-то главное растворилось в круговороте дней — изготовление и укрупненная сборка элементов основания купольной части реактора, сложнейшие геодезические работы. А монтаж элементов отвода тепла, так называемые теплообменники, вмонтированные в основание купола, — это вообще отдельная тема.

В ноябре 2015 года Метростроем закрыт один из важнейших этапов, приближающий физический пуск первого энергоблока ЛАЭС-2. В здании реактора завершен монтаж металлоконструкций наружной защитной оболочки. Работы выполнили монтажники Управления механизации. В честь завершения этой грандиозной работы на куполе реактора (на высоте около 70 м) был установлен российский флаг. Председатель совета директоров холдинга Титан-2 Григорий Ногинский поздравил бригаду монтажников Управления механизации Метростроя, выполнивших работы и в частности сказал: «Чтобы выполнить поставленную задачу и пустить станцию в 2016 году, необходимо вовремя приступить к монтажу пассивной системы охлаждения реактора. От нас сейчас зависит успех всего строительства».

Монтаж пассивной системы охлаждения начнется в ближайшие дни. Впереди у специалистов Метростроя подготовка к физическому пуску реактора. ■

градская АЭС-2 сооружается по проекту АЭС-2006, разработанному ОАО «СПбАЭП». Проект АЭС-2006 — это современный и безопасный проект поколения 3+, в то время как пострадавшие в Японии энергоблоки — 1-го поколения).

Не оспаривая преимуществ и недостатков этих станций, назову три определяющих достоинства реактора нового поколения. Во-первых, здесь применены две защитные оболочки. Наружная оболочка — весьма серьезное армирование и очень высокая прочность бетона: по данным проектного института, внешняя оболочка здания реактора выдержит падение Боинга. Вторая защитная оболочка служит для локализации аварии внутри реактора. По всему внутреннему пространству реактора эта оболочка представляет собой металлооблицовку. Наконец, только на реакторах этого типа применено так называемое устройство локализации расплава (УЛР) — или «ловушка». Технический проект ловушки расплава разработан санкт-петербургским институтом «Атомэнергопроект» в строгом соответствии с требованиями МАГАТЭ и Ростехнадзора. «Ловушка» — это гарантия безопасности станции для окружающей среды, если все многочисленные системы безопасности вдруг не сработают. «Ловушка» сконструирована так, что в случае аварии расплавленное топливо и обломки элементов реактора в корпусе УЛР оказываются в условиях, при которых образование цепной реакции невозможно.

В защите ловушки от перегрева на ЛАЭС-2 предусмотрен двойной корпус: толщина первой стенки 60 мм, второй — 30 мм. Пространство между ними заполнено специальным веществом — ГОЖА (гранулы оксида железа + оксида алюминия). В случае проплавления внутренней стенки корпуса образуется высокотемпературный

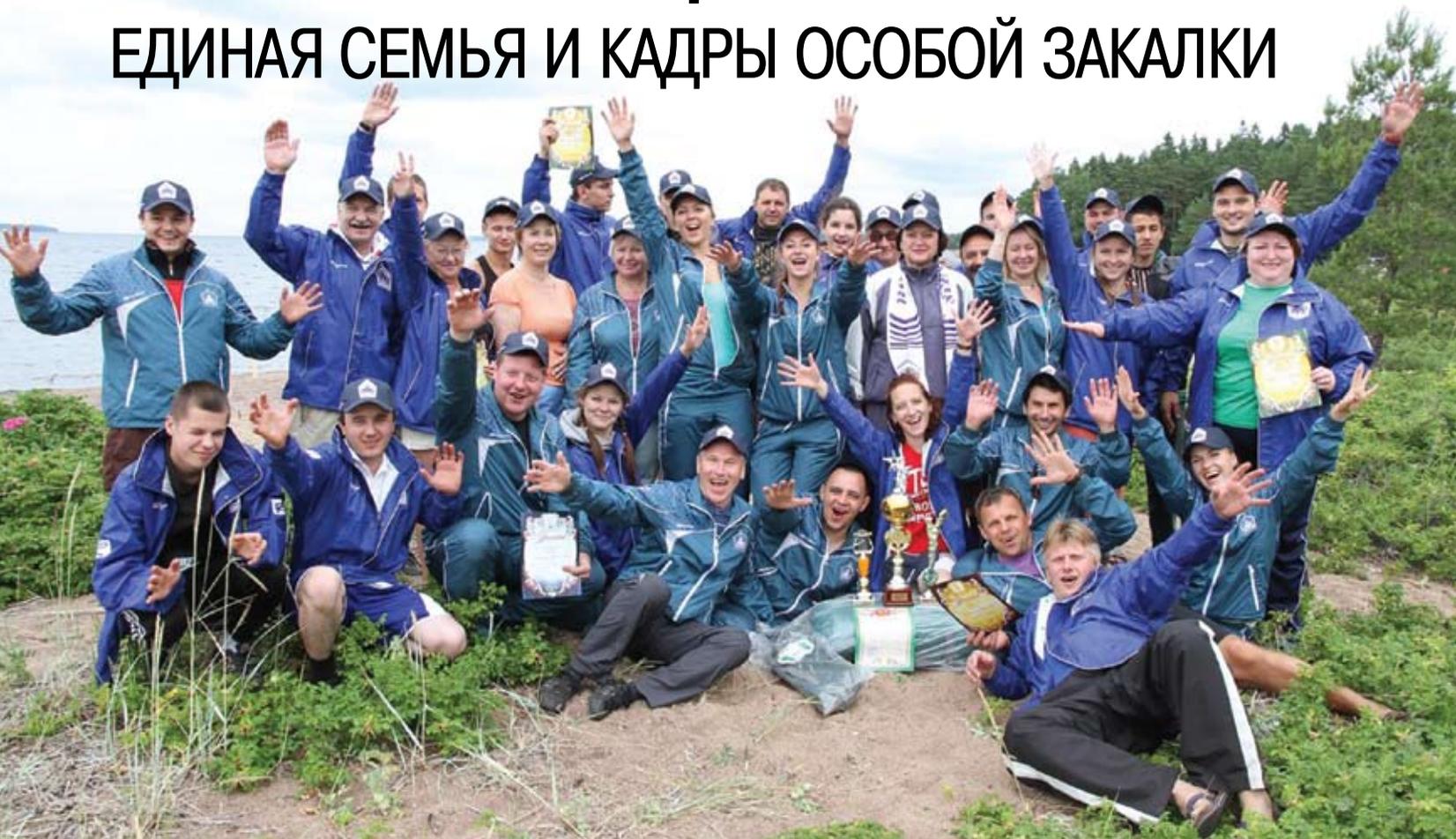


Руководитель обособленного подразделения
 П.В. Мозеров

состав, который превращается в твердую корку, не позволяющую расплаву проникать дальше. Таким образом, возникает защитный барьер, основанный на естественных физико-химических процессах. В итоге наружная стенка корпуса УЛР сохраняет прочность и герметичность. Если бы на «Фукусиме» стояла такая ловушка, то весь расплав, идущий из реактора, был бы локализован. На энергоблоке №1 ЛАЭС-2 эта ловушка установлена, а вот, например, у французов такой ловушки нет...

Весной 2013 года на отметке +34 Умовцы смонтировали «банку», как говорят строители. «Банка» — это единая часть внутренней защитной оболочки реактора, защищающая его от любых нештатных аварийных ситуаций. Была выполнена огромная работа — установлены все поддерживающие каркасы, поставлена соответствующая траверса, закреплены канаты. Вообще внутренняя оболочка реактора — весьма сложная инженерная конструкция, с громадным объемом армирования и бетонных работ. В ней «сидит» и так называемая система постнатяжения: в

МЕТРОСТРОЕВЦЫ — ЕДИНАЯ СЕМЬЯ И КАДРЫ ОСОБОЙ ЗАКАЛКИ



Валентина Петровна Забродина,
заместитель генерального директора
по персоналу и управлению имуществом

«Сохраняя традиции. Развивая технологии». Приближаясь к 75-летию, петербургское ОАО «Метрострой» не изменяет этому своему давнему лозунгу. И, действительно, когда есть такая богатейшая история, было бы странно отказаться от добрых традиций, а развитие технологий — залог будущего для любой крупной производственно-строительной компании, если она в современных условиях решает сложные ответственные задачи и стремится к новым горизонтам. Когда-то говорили: «Кадры решают всё». Для питерских метростроителей актуальным остается и этот традиционный лозунг. Мало того, что строительство метро — задача крайне сложная и ответственная сама по себе. Строить под землей в Петербурге к тому же сложнее, чем в любом другом мегаполисе России. Но трудовые победы, отмеченные многочисленными наградами, — доказательство того, что особый коллектив метростроевцев со своими особыми задачами справляется успешно.

Подготовили
Полина БОГДАНОВА
и Сергей ЗУБАРЕВ

Еще раз напомним, что история ОАО «Метрострой» берет свое начало 21 января 1941 года. На сегодняшний день организация объединяет более десяти строительно-монтажных управлений с широким спектром производственных возможностей, а также несколько разнопрофильных предприятий-заводов и обособленных подразделений, сохраняя при этом целостную структуру.

— Метрострой — это единая семья, — уверенно говорит заместитель генерального директора по персоналу и управлению имуществом Валентина Забродина. — Мы точно знаем, у кого и какие есть специальности, сколько руководителей, кто за что отвечает.

Не выпадает из этой целостной системы и кадровая политика. Как отмечает Валентина Петровна, требования к рабочим прописаны различными нормами. Без сомнения, возможность работать на объектах Метростроя — это престижно, надежно и перспективно. Однако специфика работы выдвигает свои требования ко всем сотрудникам. Так, например, инженерно-технический специалист, которому предстоит работать на подземных объектах, должен иметь не только высшее образование, но и достаточ-

их профессия стала призванием. Отец, и вот по его стопам пошли сын, муж и жена; отец и двое сыновей... Целыми семьями люди приходили в эту непростую и увлекательную профессию, которая затем становилась делом их жизни.

Это династии Александровых, Ашук, Волкотруб, Мартинович, Серебряковых, Кофан, Кузьмичевых, Пидник, Сепитых, Кулеш, Лукьянчук, Селиных, Суходоловых, Фрундиных, Ахрамович, Климуц, Гуслинских, Петровых, Харенковых, Старковых, Чёрных, Дружининских, Чурляевых, Комбаровых, Лепиных, Палюлиных, Филипповых, Власовых, Кондратенко, Плаум и многих-многих других.

В 2008 году в Северной столице вышла увесистая книга «Лучшие строители Санкт-Петербурга». На страницах издания можно отыскать много фамилий-династий метростроевцев. Например, династия Сепитых. Заслуженный строитель России Дмитрий Ильич Сепитый был начальником Тоннельного отряда №3, а затем главным диспетчером Ленметростроя, впоследствии, в пенсионном возрасте работал районным инженером. Во время Великой Отечественной войны он трудился на оборонительных сооружениях, при его участии строилась

Люди, приходящие в «Метрострой», обычно отсюда уже не уходят, они прикипают душой. Сюда также приходят и их дети, которые видят достойную работу своих родителей и гордятся ею.

но хорошее здоровье. Не менее значима и взаимозаменяемость в работе. В особом почете рабочие, обладающие не одной профессией, а несколькими.

Анализируя весь путь компании, можно с уверенностью сказать, что «Метрострой» славится не только своей историей, достижениями и технологиями. Не меньшую гордость вызывают и многочисленные династии, сформировавшиеся в организации. Оказывается, их насчитывается 207. А какое еще предприятие, хотя бы в Северной столице, может похвастаться подобной верностью своих сотрудников семейной профессии?!

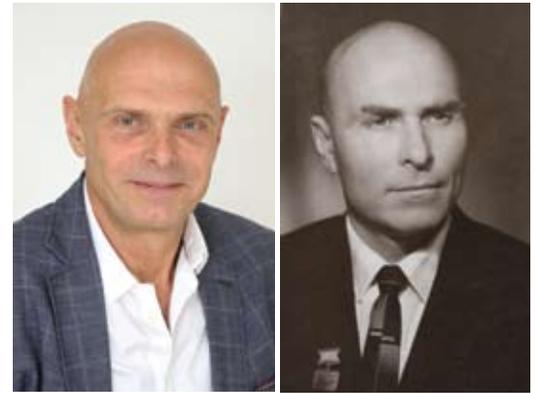
— Люди, приходящие в Метрострой, обычно отсюда уже не уходят, они прикипают душой, — рассуждает Валентина Петровна. — А сюда также приходят и их дети, которые видят достойную работу своих родителей и гордятся ею.

Валентина Петровна начинает увлеченно перечислять фамилии людей, для которых

Дорога жизни, которая дала шанс выжить многим ленинградцам. По стопам отца пошли и сын, и внук. Сын — Сергей Дмитриевич — генеральный директор ЗАО «СМУ №13 «Метрострой», в 1997 году ему присвоено звание «Заслуженный строитель России».

Или, например, династия Синичкиных. Моисей Михайлович работал начальником СМУ-9 Ленметростроя, Заслуженный строитель России, награжден многими боевыми и трудовыми орденами и медалями. В тяжелое время войны принимал участие в восстановлении разрушенных мостов, железнодорожных путей. Сын, Синичкин Борис Моисеевич, начальник производственно-распорядительного отдела, Почетный строитель России, Заслуженный строитель России. Внук, Герман Борисович, — генеральный директор строительной организации, Почетный строитель России.

Династия Мартинович Валерия Михайловича — начальника производства эскала-



Сергей Дмитриевич Сепитый, генеральный директор ЗАО «СМУ №13 Метрострой» и его отец — Дмитрий Ильич Сепитый, возглавлявший ТО-3



Борис Моисеевич Синичкин, начальник производственно-распорядительного отдела ОАО «Метрострой» и его отец — Моисей Михайлович Синичкин, руководивший СМУ-9



Владимир Николаевич Филиппов, генеральный директор ЗАО «Литейно-механический завод Метростроя» и его отец — Николай Михайлович Филиппов, возглавлявший Управление механизации

торов ЗАО СМУ-9 «Метрострой», который начинал свою трудовую деятельность рабочим. Сейчас два его сына, Дмитрий Валерьевич и Владимир Валерьевич, работают электрослесарями-монтажниками подземного горнопроходческого оборудования. В Метрострое работает и его дочь — Ирина Валерьевна.

На Литейно-механическом заводе Метростроя тоже есть немало династий, среди которых — отец и сын Филипповы. Владимир

Метрострой держится на трех китах — династиях, традициях и преемственности. И, пожалуй, именно поэтому есть задачи, которые по силам только петербургским метростроевцам

Николаевич (работает на предприятии уже более 40 лет, ныне — генеральный директор ЛМЗ) и его отец — Николай Михайлович (с 1953 по 1981 гг. возглавлявший Управление механизации) — всю жизнь посвятили себя Метрострою. На долю Филиппова-старшего легли нелегкие испытания военного времени, которые он стойко перенес вместе с другими метростроевцами: блокада Ленинграда, возведение оборонительных сооружений на Лужском рубеже, танковой переправы на «Невский пятачок», Дороги жизни, дороги Победы. Заслуги его сына, Владимира Николаевича Филиппова, отмечены государственными наградами, в числе которых — звание «Заслуженный строитель России».

Династии — хорошая традиция в Метрострое. Но есть еще одна — так называемые совместные общие радости, которые отлично сплывают коллектив.

— В Метрострое всегда было большое количество различных мероприятий, на которые приходили и родители, и дети, — говорит Валентина Петровна. — А каким же праздником был каждый пуск станции! На открытие приходили целыми семьями.

Масштабы подобных празднеств по случаю открытия станций неувидительны. Ведь метрополитен Петербурга является, пожалуй, одним из самых красивых в мире. А подземные и наземные вестибюли заслуженно называют «дворцами».

Технологии технологиями, однако человеческий фактор никто не отменял, поэтому результативное сотрудничество и взаимопомощь работников значима в любой организации, а в таком гиганте, как Метрострой — это важно вдвойне. Именно с

объединяющей целью проводятся мероприятия и соревнования в собственном спортивном клубе. Кроме того, Метрострой — одна из немногих в городе организаций, которая совместно с профсоюзом организует для своих сотрудников ежегодные туристические слеты.

— Это праздник для метростроевцев, — отмечает Валентина Петровна. — Они приезжают на берег Финского залива, ставят палатки. Там проводится конкурс художественной самодеятельности, конкурс смотра лагерей, соревнования по футболу, волейболу, туртехнике, перетягиванию каната. Но главное при этом — всегда побеждает дружба.

Без сомнения, все эти мероприятия объединяют метростроевцев, дают им возможность почувствовать себя действительно одной семьей. Кроме того, оказывается, на подобных туристических слетах собираются сотрудники разных поколений. По словам Валентины Петровны, это особенно важно, так как именно тогда прослеживается преемственность, происходит обмен опытом.

Гордость Метростроя — сотрудники, награжденные орденами, медалями, грамотами. Метростроевцы могут похвастаться большим количеством самых разнообразных наград, государственных, ведомственных, региональных. За примерами далеко ходить не надо: генеральный директор компании Вадим Николаевич Александров — Почетный гражданин Санкт-Петербурга, награжден орденами «За заслуги перед Отечеством» IV и III степени, «Знак Почета», Трудового Красного Знамени, орденом Почета, многими медалями и иными наградами. Ему присвоено звание «Почетный

строитель России» и «Заслуженный строитель России». Его сын — Николай Вадимович Александров — Почетный строитель России.

— При этом, я считаю, у нас нет рядовых руководителей, все они личности, — отмечает Валентина Петровна, сравнивая их непростую работу с атлантами, которые поддерживают небосвод.

Возвращаясь к теме преемственности, которая особенно развита на предприятии, как значимое надо отметить и то, что сегодняшние руководители, которые сейчас занимают здесь те или иные высокие посты, начинали работу с людьми-легендами Метростроя и смогли вобрать не только технические навыки, но и духовную составляющую работы. Они, как правило, проходили непростой путь, начиная с обычных рабочих или сменных инженеров, и постепенно получали опыт, необходимые навыки. Им есть, что рассказать, передать следующему поколению.

Неоднократно можно слышать высказывание о том, что метростроевцы — особый, сильный народ. Ведь, действительно, глядя в историю, понимаешь, что на каждое их поколение пришлось те или иные трудности — то война и послевоенные годы, то перестройка, то экономический кризис. Однако предприятие не только продолжает функционировать, но и развивается, осваивает новые технологии.

По словам Валентины Забродиной, Метрострой держится на трех китах — династиях, традициях и преемственности. И, пожалуй, именно поэтому есть задачи, которые по силам только петербургским метростроевцам, причем не только по основному их направлению. Так, в 2006 году организация выиграла тендер на строительство судопропускного сооружения С-1 и автодорожного тоннеля Комплекса защитных сооружений Санкт-Петербурга от наводнений и в 2011 году успешно завершила строительство. В 2009 году приступила и в настоящее время продолжает строительство Ленинградской АЭС-2 в Сосновом Бору. Кроме того, Метрострой выполнил основной объем работ на строительстве второй сцены Мариинского театра.

— Как пел известный российский поэт Булат Окуджава: «Судьба, судьбы, судьбе, судьбою, о судьбе»... Пожалуй, работа в Метрострое — это действительно особый стиль жизни, который затягивает, своеобразное предназначение, судьба. Ведь не зря, как уже говорилось, большинство сотрудников остаются здесь на всю жизнь, по их же стопам идут дети, а порой даже и внуки. ■

Справка

В 1955 году в связи с пуском 1-й очереди Ленинградского метрополитена коллектив Ленметростроя был награжден орденом Ленина, в 1976 году за успехи в скоростном строительстве метро — орденом Октябрьской Революции. Трижды (в 1950, 1976, 1981 гг.) за различные инновационные разработки группам метростроевцев присуждалась Государственная премия СССР, дважды (в 1981, 1990 гг.) — премия Совета министров СССР. Четверо удостоены звания «Герой Социалистического Труда»: первый начальник Ленметростроя И.Г. Зубков, бригадиры проходчиков А.С. Божбов, А.А. Малышев, М.Г. Тихонович. Более 1500 работников Метростроя награждены орденами и медалями Советского Союза и России.

НЕ РАБОТОЙ ЕДИНОЙ...

Территориальная профсоюзная организация ОАО «Метрострой» включает в себя 22 первичные профсоюзные организации, которые насчитывают 3125 человек. Для централизованной работы все подразделения объединяет территориальный комитет, который возглавляет Виктор Зорька.



— Главная цель любой профсоюзной организации — защита прав работников предприятия. Профсоюз Метростроя в этом плане не исключение. Мы постарались сохранить все лучшее, что было наработано во времена Советского союза. Все права, обязанности и льготы прописаны в коллективном договоре, — говорит председатель Территориального комитета. — Мы занимаемся обеспечением безопасных условий труда, социальной защитой работников и их семей. На нашем контроле находятся многие вопросы: рабочее время, техника безопасности, оплата труда, медицинское и социальное страхование, оздоровление трудящихся, спортивные мероприятия, детский отдых, не забыты ветераны.

Один из примеров работы организации — проведение мероприятий по подготовке объектов метростроения к работе в зимних условиях. Кроме специалистов профсоюза в комиссию также входят представители Госсанэпиднадзора. Во время инспекции выполняется проверка не только подготовки к зиме всех действующих строек, но и в целом санитарно-бытовые условия сотрудников Метростроя.

Кроме этого, профсоюз занимается организацией культурных и спортивных



В.В. Зорька

мероприятий. Так, по предложению председателя теркома пятнадцать лет назад к великой радости сотрудников была возрождена давняя традиция проведения в рамках Спартакиады ежегодных туристических слетов. Вот как об этом рассказывает Виктор Владимирович Зорька: «В 2002 году вместе с единомышленниками

мы попробовали возродить комсомольские традиции. Эту инициативу поддержали наши коллеги, навстречу пошла и администрация города Приморска, в котором находится наша база отдыха. В первый год в турслете приняли участие порядка 50 человек, а уже на следующий год на соревнования съехалось около десятка команд. Сегодня турслет собирает уже до 500 человек, количество участников даже приходится ограничивать. Турслет для метростроевцев — это всегда праздник...»

Кроме того, в текущем году по инициативе руководства Метростроя и профсоюза были возобновлены социалистические соревнования. Строительно-монтажные управления соревновались в скорости сооружения наклонных ходов для станции «Проспект Славы». Практика подобных соревнований оказалась настолько интерес-

ной и продуктивной, что и в дальнейшем было принято решение от нее не отказываться.

Не обойден стороной и детский отдых. В рамках социального партнерства с ГУП «Санкт-Петербургский метрополитен» профсоюз предоставляет сотрудникам Метростроя льготные путевки в оздоровительный лагерь «Голубая стрела».

Профсоюзная организация продолжает активное взаимодействие с советом ветеранов, спортивным клубом Метростроя, а также со всеми подразделениями. Благодаря этому все сотрудники могут быть уверены в поддержке и защите трудового коллектива, что особенно важно в настоящее время.

— Мы ощущаем последствия серьезных проблем, с которыми сталкивается Метрострой. В первую очередь это касается сложностей с финансированием, — отмечает Виктор Зорька. Но, несмотря на все сложности, мы продолжаем нашу работу, ведь человеку нужны комфортные условия не только на рабочем месте. Нелегкий труд метростроителей должен компенсироваться активным отдыхом. Забота о коллективе, социальная ответственность предприятия перед своими сотрудниками приносит и свои плоды. Когда работник видит неравнодушное отношение к своей персоне, то и на работу он приходит с радостью, и к своим обязанностям относится совсем иначе, не формально. Именно так и формируется команда единомышленников... ■

ЧТОБЫ ТЕЛО И ДУША БЫЛИ МОЛОДЫ...



«Спорт и труд рядом идут» — таков девиз Спортивного клуба «Метрострой». И этот шаг, несмотря на все трудности последних лет, можно назвать вполне синхронным и слаженным: физкультура и спорт для метростроителей по-прежнему не являются пустым звуком и формальностью, как это происходит сейчас, увы, со многими, даже самыми крупными производственных коллективами.

Валерий ЧЕКАЛИН

В 1959 году ленинградские метростроители получили прекрасный подарок — вступил в строй спорткомплекс на Левашовском проспекте, в состав которого вошли Дом спорта и стадион. А еще через 5 лет Метрострой одним из первых в городе получил статус спортклуба. Сделать это в советские времена было не так-то просто — прежде всего, должны были работать секции для взрослых и детей, как минимум, по 10 видам спорта. В коллективе также должно было быть подготовлено не меньше определенного количества мастеров спорта и перворазрядников.

В дальнейшем спорткомплекс неоднократно реконструировался: футбольное поле получило травяной газон, на беговые дорожки уложили рекортановое покрытие, а Дом спорта увеличился за счет пристроек, в результате чего в 1980-е годы здесь появились большой игровой и тренажерный залы, зал настольного тенниса, два зала восточных единоборств, восстановительный центр.

Но время не стоит на месте — в настоящее время здесь проводится очередное обновление. Под полем, которое оборудуется системами полива и подогрева, уже сооружена подземная парковка, а трибуны по



окончании работ смогут вместить до 5 тысяч зрителей. Построено и семизэтажное здание для бассейна, спортивных залов и гостиницы для спортсменов. Среди немаловажных особенностей — наличие централизованной системы кондиционирования. Следует также отметить и десятикратное увеличение мощностей собственной газовой котельной.

Как особо подчеркивает главный инженер проекта реконструкции Сергей Моторный, новое поле, аналогов которому нет в Европе, позволит проводить матчи самого высокого уровня по хоккею на траве. Но почему именно по этой, не самой распространенной в России игре? Дело в том, что Метрострой на протяжении ряда лет опекает женскую профессиональную команду по данному виду спорта. А заместитель генерального директора ОАО «Метрострой» Николай Александров — в 2014 году стал президентом Всероссийской Федерации хоккея на траве.

Но как бы ни была развита материально-техническая база, свою главную функцию она может выполнять только при достаточной загрузке. Как оказывается, с этим в Метрострое никогда не было и нет проблем. В чем видится основная заслуга некоммерческого партнерства «Спортивный клуб «Метрострой», на который сейчас возложена ответственность за развитие соответствующего направления жизни коллектива. Это и эффективная работа секций по различным видам спорта, организация и проведение Спартакиады ОАО «Метрострой», подготовка и участие сборных команд в городских, ведомственных и международных соревнованиях.

— Стараемся организовать свою деятельность в соответствии с принципом «Умеем работать — умеем отдыхать», — рассказывает Андрей Синюгин, старший тренер НП СК «Метрострой». — А ведь очень многие занимаются тяжелым физическим трудом. Тем не менее, они находят в себе силы и желание после напряженной смены, к примеру, с неподдельным азартом сразиться с коллегами на футбольном поле.

Отдельного упоминания заслуживает главное спортивное событие — корпоративная Спартакиада, проведенная в этом году уже в 29 (!) раз.

Среди наиболее популярных из 16 видов этого масштабного состязания — лыжные гонки, легкая атлетика, пулевая стрельба, волейбол, футбол. И все же самым привлекательным здесь является турслет, который традиционно проводится на базе отдыха компании, расположенной на побережье Финского залива в Приморске. Его программа состоит из командных соревнований по туристической технике и туристической эстафете, пляжному футболу, волейболу и перетягиванию каната. Не совсем спортивной, но не менее важной составляющей турслета являются конкурс художественной самодеятельности и смотр лагерей. В этом году лучшей здесь стала команда Семнадцатого управления, в прошлом году занявшая лишь скромное восьмое место.

В общем зачете Спартакиады свои лидирующие позиции, судя по всему, сохранит сборная сборного отряда-3, в упорной борьбе опередив главного конкурента последних лет — команду Управления механизации.

Но, по большому счету, здесь торжествует лозунг «Главное — не победа, а участие». Ведь далеко не каждое из 19 подразделений, в силу своего количе-





Лучшие действующие спортсмены Метростроя:

- лыжники **А. Ерохин (УМ), Ю. Медведев (Семнадцатое управление), О. Ващилко и А. Трофимова (Тоннельный отряд-3);**
- шахматист **В. Дмитриев (Метробетон);**
- шашкист **С. Мыльцев (СМУ-13);**
- гиревики **Е. Федоров и А Берлев (ТО-3), Г. Федоров и С. Кулик (УМ);**
- футболисты **С. Анисимов (СМУ-15), В. Золотарев и А. Илларионов (УМ); легкоатлеты Т. Пискунова и И. Зайцев (Управление №10), В. Семенов (СМУ-11)**



ственного состава или иных причин, имеет возможность выставить команду во всех видах программы. Но это нисколько не снижает ту высокую степень азарта и соперничества, которыми буквально пронизаны все спартакиадные мероприятия. И здесь очень важно неравнодушное отношение к теме здорового образа жизни руководителей подразделений, которые стараются оказывать данному направлению посильную поддержку, а порой и демонстрируют это на собственном примере, причем на самом высоком уровне. В частности, генеральный директор СМУ-9 Алексей Уханов принимает участие в чемпионатах мира по борьбе среди ветеранов.

Вышеупомянутая реконструкция внесла свои коррективы в программу соревнований, часть из которых пришлось проводить на арендованных площадках. Но, как отмечает Андрей Синюгин, уже есть определенная уверенность в том, что легкоатлетические состязания пройдут в июне 2016 года в обновленном спорткомплексе.

Краткий обзор спортивной жизни Метростроя явно будет неполным без рассказа об успехах сборных команд. А их в истории коллектива было немало. К примеру, в 2008–2010 годах команда СК «Метрострой» становилась победителем Спартакиады «За труд и долголетие» среди строительных организаций Санкт-Петербурга. Метростроевские сборные неоднократно занимали призовые места и в Спартакиаде ФСО «Россия», а в 2007 году стали ее победителем.

А баскетбольная сборная с 2004 года выступает в высшей лиге чемпионата Санкт-Петербурга, где неоднократно занимала третьи места, а в 2010 году стала серебряным призером. Помимо этого, в 2002–2010 годах она пять раз завоевывала Кубок ФСО «Россия», а в 2011 году завоевала Кубок Северо-Запада среди любительских команд.

Есть и заметные индивидуальные результаты. К примеру, мастер спорта Ольга Ващилко из Тоннельного отряда-3 в 2007 году на знаменитом лыжном марафоне в Хиикто (Финляндия) победила на дистанции 32 км классическим стилем.

Но главным достижением остается все же искренняя привязанность метростроевцев к занятиям физкультурой и спортом, которая активно поощряется руководством компании, с полным основанием усматривающим в этом залог новых трудовых побед. ■



*Генеральному директору
ОАО «Метрострой»
В.Н. Александрову*

Уважаемый Вадим Николаевич!

От коллектива Скуратовского опытно-экспериментального завода примите слова поздравления с юбилеем в адрес вашей большой семьи – подразделений компании и ее филиалов.

Имя Метростроя навсегда вписано в летопись Петербурга и России, а его биография – это и биография нескольких поколений его работников, преданных своему делу, всех, кто посвятил свою жизнь развитию отечественного метростроения.

Мы гордимся своей причастностью к созданию современного оборудования, позволяющего метростроителям реализовать обширную программу дальнейшего развития метро в Санкт-Петербурге, ценим наше сотрудничество и всегда готовы поддерживать и развивать наши отношения.

Благодаря нашему сотрудничеству, созданы современные комплексы КТПМ-5,6 и СПК-6,0, оснащенные автоматизированной системой управления и навигации, позволяющие метростроителям сооружать перегонные тоннели и стволы в сложных геологических условиях Санкт-Петербурга.

От всей души выражаем вам лично глубокую признательность, желаем быть здоровым, оставаться активным, а вашей команде – новых профессиональных достижений, новых побед на трудовом фронте, успеха, благополучия и процветания.

*Директор завода
В.В. Антипов*



ЛЕТОПИСЬ МЕТРОСТРОЯ

В феврале 2016 года газета «Метростроитель» будет отмечать свое 74-летие. Дата, конечно, не круглая. Но, как любой день рождения, она побуждает поговорить о том, что уже сделано, и о планах на будущее. Каковых, кстати, у редакции немало...



Началась история «Метростроителя» (первоначальное название — «Строитель») в тяжком и горьком для всей страны, а для Ленинграда — в особенности, 1942 году. В феврале в стылom и неуютном вагоне, наспех переоборудованном под типографию, собралась группа журналистов, перед которыми была поставлена четкая и конкретная задача — несмотря на холод, голод и обстрелы дважды в неделю обеспечивать строителей метро информационным листком, отражающим и военные, и трудовые подвиги.

Печатался «Строитель» на скверной бумаге, черной или синей краской — той, что оказывалась под рукой. Но какое это имело для читателей значение, если они могли из первых рук узнать, что жизнь продолжается. О том, что вопреки всему на Дороге жизни работают 3624 автомашины, 147 тракторов и 960 лошадей... Что минометчики, разведав скопление вражеских войск, внезапно накрыли их сильным огнем... А из города Фрунзе вышел в Ленинград эшелон, в котором 15 вагонов загружены мукой, 9 — мясом, 7 — сухофруктами, 6 — орехами, 2 — рисом, и 5 — томатом-пюре... И главное — о том, как, как самоотверженно, выполняя по полторы-две нормы,

трудятся их товарищи метростроевцы. Впрочем, несмотря на строгую директиву, гласящую: газета должна являться «не только коллективным пропагандистом и агитатором, но и организатором масс», журналисты писали и о совсем не лицеприятных фактах, причем делали это очень жестко. Правда, узнать сегодня, кто, на каком объекте и как именно



Поэт Геннадий Григорьев



Корреспондент Владимир Кютреев

работал, невозможно. Газета считалась тогда боевым листком, на котором была крупно проставлена суровая надпись «Со стройки не выносить!»

Минула блокада, закончилась страшная война, началась новая жизнь. Мир, окружающий создателей и читателей «Строителя», преобразался на глазах, и вместе с ним трансформировалась газета, меняя периодичность выхода, рубрики, разделы и даже само название: «Ленинградское метро», «Ленинградский метрополитен», «Ленинградский метростроитель». Единственное, что оставалось неизменным — газета была посвящена метростроителям города на Неве и всегда создавалась людьми, которые жили заботами и проблемами Метростроя, болели за него.

Вот как вспоминает своих коллег бывший редактор газеты Виктория Вениаминовна Путятина:

— Я хорошо знала ответственного секретаря Юрия Андреевича Николаева. Удивительно интересный, начитанный, доброжелательный человек. Потом он ушел в ЛенТАСС, где возглавлял отдел, пишущий на строительную тему, и был «монополистом» в освещении строительства метро. Именно он научил меня правильно выстраивать информацию, давал дельные советы. И не скрою, было приятно видеть под рубрикой «ТАСС сообщает» свои информации на страницах городских газет, слышать их по радио...

Некоторое время и.о. редактора был Анатолий Иванович Корчагин, начитанный, интеллигентный, тактичный, с хорошим чувством юмора человек. Как ни уговаривали Анатолия стать «полноценным» редактором, он ушел. Сначала в «Смену», потом на Ленинградскую студию телевидения, когда там зарождались новые программы, в частности «Горизонт».

Потом Анатолий работал редактором Студии документального кино. Он снял фильм о Константине Станиславовиче Татариновиче — одном из первых, кто встретил плавун и противостоял ему...

Была в наших рядах Вера Миропольская, ребенком пережившая блокаду, писала и публиковала стихи. Неплохой корреспондент, а по жизни — человек из богемы. Год проработала начинающий журналист Ольга Чувашова. Были Клавдия Слизова, Вера Зенюк... Может, кого-то упустила... Но все это как эпизоды биографии газеты...



Выступление редактора «Ленинградского метростроителя» А.И. Даниленко на профсоюзной конференции Ленметростроя



Слева направо: Василий Стамов, Олег Козлов (заместитель председателя профкома Ленметростроя), Виктория Путятина, Геннадий Григорьев, Александр Даниленко, Владимир Ледус



Работа кипит...



День Печати. Редакция газеты «Метростроитель» и ее друзья у входа в Управление Ленметростроя, 1986 г.

В 1980-х годах газета выходила дважды в неделю, и это было вполне оправданно — метро тогда строилось активными темпами, и информационных поводов набиралось гораздо больше. Сегодня численность строек не вызывает необходимости выпускать ее чаще, но в том, что количество страниц вполне могло бы увеличиться, сомневаться не приходится. Метрострой — огромная, сильная компания, все подразделения которой работают в одной связке, как звенья одной цепи. И каждое из них достойно отдельного разговора. Да и каждый объект, на котором трудятся метростроители (в том числе — объекты гражданского строительства и промышленного назначения), по-своему уникален и нуждается в освещении. Поэтому в газете теперь существует раздел, посвященный тем проектам, которыми предприятие занимается помимо метростроения — это ЛАЭС и Мариинка, петербургская дамба и завод по производству тубингов...

Тираж метростроевской газеты — 1700 экземпляров — конечно, серьезно уступает городским газетам, однако в отличие от городских изданий, он постоянно растет. Сохранив такие жанры, как оперативная информация с участков, очерки о людях, репортажи и рассказы о досуге метростроевцев — редакция сегодняшнего «Метростроителя» сделала приоритетом интервью-монолог. Это дает возможность высказаться простым людям, изо дня в день выходящим на работу в тоннель или в забой. Именно поэтому газету так ждут и с интересом читают от первой до последней полосы, после чего редакция едва успевает отвечать на телефонные звонки и письма, приходящие от подписчиков. С большим интересом за каждым номером газеты следит и генеральный директор Метростроя Вадим Николаевич Александров, активный приверженец ее издания.

Работы у журналистов, безусловно, невпроворот. Однако никто не жалуется. Почему? На этот вопрос так ответил главный редактор газеты «Метростроитель»

Андрей Бергнер, возглавляющий редакцию на протяжении четырех последних лет:

— Корпоративную газету могут делать лишь люди, которые не просто увлечены работой, но и чувствуют себя в своем доме. Мы — тоже метростроевцы, нас тоже волнует все, что происходит. А если бы мы этого не чувствовали, газета была бы пустой, формальной, выходящей, что называется, в воздух. Нам такое не грозит.

Нас в редакции всего несколько человек: верстальщица, она же и отличный дизайнер Елена Тальянова; талантливый фотограф Виктор Чумаков, работающий в газете больше 25 лет и знающий Метрострой буквально насквозь; корреспонденты Ирина Сидорина и Михаил Телехов. Очень помогает нам руководитель пресс-службы Екатерина Гигиняк, которая нас курирует и украшает почти каждый номер своими материалами. Есть еще дистанционный корреспондент Лариса Дубровская, она работает над порталом о подземном строительстве (<http://www.undergroundexpert.info>), и мы с ее помощью привлекаем интересных людей, которые симпатизируют Метрострою. Ну и, конечно, заместитель генерального директора Александр Альбертович Петров, человек, который курирует выпуск газеты, утверждает каждый номер. Его мудрые советы и профессиональные рекомендации очень ценны для нас. Вот, пожалуй, и все...

Нас мало, но мы — единомышленники. Из номера в номер мы стараемся рассказывать не только о ходе строительных работ, но и о простых людях — строителях, которых правильнее всего было бы назвать корнем и стержнем всего Метростроя. Потому что если ты не знаешь этих людей, то вряд ли сможешь делать интересную газету...

Энтузиазму сотрудников «Метростроителя» могли бы позавидовать в редакциях многих общинформационных изданий. И это, к слову, также является не просто сохраненной, но и развившейся традицией. Если, конечно, речь идет о любящих свое дело людях. ■



Дорогие коллеги и друзья!

Поздравляем вас с 75 годовщиной образования компании.

ОАО «Метрострой» — признанный лидер отечественного и мирового метро и тоннелестроения, мощная структура, охватывающая различные сферы строительной деятельности.

В вашем коллективе трудились и трудятся замечательные мастера своего дела, многие из которых удостоены государственных и ведомственных наград. Метрострой стал школой отечественного метростроения, и мы рады, что вместе с вами участвовали в строительстве знаковых объектов для города и страны. Вы в полной мере используете последние инженерные разработки, новейшее оборудование и технологии.

В этот знаменательный день от всей души желаем вашему коллективу долгой, яркой, насыщенной трудовой жизни, стабильности и процветания, дальнейших успехов на благо страны.

ЗАО «Автотранспортное предприятие Метростроя»



ЗАО «СМУ №13 Метрострой»

190031, Санкт-Петербург,
ул. Ефимова, д. 3а, литера Д
Тел.: + 7 (812) 310-36-60
Факс: +7 (812) 310-78-95
E-mail: SMU-13Metro@yandex.ru

- Строительство подземных сооружений
- Строительство промышленных и гражданских объектов
- Осуществление функций Генерального Подрядчика
- Свайные, бетонные, каменные, санитарно-технические, реставрационные и специальные работы
- Устройство наружных и внутренних инженерных сетей
- Монтаж стальных и железобетонных конструкций, технологического оборудования и трубопроводов

