

А МОЖЕТ, НИКУДА НЕ ТОРОПИТЬСЯ?

Первое кольцо на проходке второго пути перегонного тоннеля по трассе «Горный институт» – «Театральная» было смонтировано 3 февраля 2017 года. Сегодня проходческими бригадами СМУ-13 установлено 1785 колец. Это много или мало? И вообще, стоит ли торопиться с этой проходкой? О ходе работ и дальнейших перспективах строительства рассказал газете руководитель проекта СМУ-13 Александр Боднар. Корреспонденту удалось также взять интервью у генерального директора СМУ-13 Сергея Дмитриевича Сепитого, в котором он дает свою оценку темпам работ.



Александр Боднар:

— Идем согласно графику, даже с небольшим опережением. Однако на старте столкнулись с проблемой: подключение горного комплекса к городским сетям было сорвано подрядной организацией, стартовать пришлось без постоянного источника питания, возможно, впервые в истории питерского метростроения щит трогался от дизель-генератора. На дизель-генераторах мы «ехали» около двух месяцев, а расходы нашего СМУ так и не были оплачены.

Дизельная станция у нас была мощная, дымная, поэтому жалобные всхлипы из прилегающих к площадке домов быстро переросли в возмущенный гул. Гул нарастал. Нам пришлось смонтировать специальный газоотвод с водяным фильтром. Гул прекратился, но, как говорится, «осадошек осталось».

На стартовом участке вагонетки катали вручную, но, продвигаясь по трассе дальше, «обросли» электровозами, и сейчас их у нас целых шесть. Смонтировали дополнительные съезды, на каждом съезде ждет загрузки порожний состав, поэтому длинное плечо откатки нам не мешает.

Проблема отгрузки грунта преследовала нас до сентября – вплоть до завершения проходки двухпутного тоннеля под Финским заливом. Понятно, что на фоне «футбольной трассы» наша «классика» оказалась «на задворках империи», но мы не унывали, а как раз наоборот, изучали непростой характер нашего боевого товарища – КТ-1 5,6. В итоге все его «детские» болезни слесарной группе удалось купировать, простоев из-за поломок стало намного меньше.

Сейчас вывозим в сутки около 500 кубометров породы, это очень хорошо. Во всяком случае, отгрузка больше не душит: заказываем в АТП пять 20-кубовых самосвалов, и они аккуратно приезжают. Можно сказать, в настоящее время вывоз грунта организован образцово. Темп проходки, соответственно, растет, и наши 10 колец в сутки – не предел.

— А кто же, все-таки, построит демонтируемую камеру для вашего щита на трассе второго пути?

— Вопрос остается открытым. Строительство демонтируемой камеры должно было начаться два месяца назад. С нашей стороны перед камерой остается 452 кольца. Мы подойдем к ней через полтора месяца. По всей вероятности, быстрее, чем наши коллеги из СМУ-11. Мы должны закончить проходку и сдать щит. Бросить в забое, чтоб его со всех сторон «обжало», не имеем права.

Как вариант, схема строительства камеры с нашей стороны может быть такой: разбирается последнее кольцо, строится фурнел, над щитом проходит верхний свод, армируется и бетонируется. Строить камеру вокруг щита сложно. Особенно большая проблема – перегрузка породы. Грунт собирается в мешки и через проем вручную перегружается на конвейер. Работа тяжелая. И другого способа отгрузки породы со стороны СМУ-13 нет.

Еще вариант – сбросить скорость проходки и ждать, когда камера будет построена со стороны СМУ-11. Щит потихоньку



проталкивать вперед, чтобы его не обжало. Но тормозить проходку – это, по-моему, абсурд полнейший и крайне нерациональное использование людских ресурсов.

Есть и третий вариант: идти щитом насквозь, дальше за камеру, «пропороть» подходной пилот-тоннель (НВУ 574 ствола). И далее второй тоннель за «Театральной» в направлении действующей станции «Спасская» строить нашим щитом. Тогда не надо будет строить камеру, не надо демонтировать щит. Сэкономим время, срок строительства тоннелей существенно сократится. Возможно, этот вариант оптимальный. Во всяком случае, его можно обсуждать и просчитывать.

СТАНЦИЮ «ГОРНЫЙ ИНСТИТУТ» ПОСТРОЯТ РОБОТЫ-РАЗРУШИТЕЛИ?

Генеральный директор СМУ-13 Сергей Сепитый считает, что с темпами проходки второго пути к станции «Театральная» явно не задалось.

— Схема горных работ – вполне традиционная. Из буросекущих свай построена стена в грунте, по классическому варианту, без заморозки, пройден ствол, затем – руддвор. В руддворе собрали КТ-1 5,6 и в начале февраля 2017 года стартовали. Через какое-то время остановились, обустроили путевое хозяйство, запустили электроовозную откатку и пошли дальше.

Справедливости ради следует отметить, что на начальном этапе у наших коллег сложностей было гораздо больше. При проходке ствола, в двух шагах от Мариинского театра они столкнулись с валунной зоной. Но об этом они расскажут сами, если захотят. Наш же ствол расположен в парке. Правда, рядом жилые здания, в которых проживают мирные россияне. Советские люди потерпели бы, а мирные россияне очень не любят, когда за окном что-то бухает и грохает. От бессонницы хорошо помогают перо и бумага. Мирные россияне пишут письма. Это особый жанр, очень душевный, лирический. Поэтому наш горный комплекс теперь весь, включая и транспортную галерею, зашит сэндвич-панелями. Так и просится объявить, что, мол, работаем быстро и бесшумно, но вот с темпами явно не задалось.

Кстати, вопрос о старте проходки решился прямо на планерке в Управлении. Представьте, мы запустили щит, не имея городской электроэнергии.

Читайте продолжение на стр. 3.



СЕГОДНЯ В НОМЕРЕ:

Николай Александров:
«ДЛЯ МЕТРОСТРОИТЕЛЕЙ РАБОТА БУДЕТ»

СТР. 2

ЧТО МЕШАЕТ БЫСТРО СТРОИТЬ МЕТРО?

СТР. 5

ВИЗИТ МЕТРОСТРОИТЕЛЕЙ ИЗ АЛМА-АТЫ

СТР. 6



Николай Александров: «ДЛЯ МЕТРОСТРОИТЕЛЕЙ РАБОТА БУДЕТ»

О сроках запуска новых станций, перспективах развития метрополитена в будущем и его преимуществах перед наземными видами транспорта в условиях петербургского климата рассказал в интервью «Деловому Петербургу» генеральный директор ОАО «Метрострой» Николай Александров.

— Вы пообещали ликвидировать отставание по срокам в течение ноября и сдать станцию «Новокрестовская» вовремя. Что вы для этого делаете?

— Начнем с того, что срок окончания работ четко прописан в контракте: в феврале 2018 года строительно-монтажные работы должны быть завершены. И мы для этого прилагаем все усилия. График производства работ по большей части выдерживается. Есть незначительные отставания по «Беговой», но мы постоянно корректируем производственную программу. Например, на станциях «Новокрестовская» и «Беговая» параллельно со стройкой ведутся монтаж оборудования и отделочные работы.

Как только полы и стены сделаны, сразу приступаем к отделке. На «Новокрестовской» большая часть подъемного оборудования, эскалаторы и траволаторы, уже смонтирована. Для «Беговой» оборудование закуплено в полном объеме, завозим его на площадку. На каждой станции круглосуточно трудится 600 человек. И, если потребуется, мы еще людей добавим.

Предпусковой период — всегда самый напряженный. Именно в это время происходит концентрация людей, материалов, оборудования. «Метрострой» сдал уже 67 станций, и эти две сдадим.

— Как Вы оцениваете готовность транспортной инфраструктуры города к Чемпионату мира по футболу-2018?

— Как мы можем ее оценивать? Это прерогатива заказчика, города, горожан. Наша задача не оценивать, а достроить и вовремя сдать объекты, над которыми мы работаем.

— Как решаются вопросы с выделением дополнительного финансирования на Фрунзенский радиус?

— Очень надеюсь, что вопрос об изменении цены контракта наконец решится.

Участок Фрунзенского радиуса находится в высокой степени готовности. И мы намерены в кратчайшие сроки завершить его строительство. Но лимиты выбраны.

— Вы сказали, что Фрунзенский радиус находится на завершающей стадии. Две станции Невско-Василеостровской линии также сдадут в следующем году. Есть еще два контракта, действующие до 2019 и 2022 годов. А видны ли Вам уже дальнейшие перспективы развития метро в Петербурге? В каких районах оно будет развиваться?

— Составлением плана развития метрополитена занимается не «Метрострой», а город. Я не возьмусь комментировать за нашего заказчика. Но, конечно, мы заинтересованы в том, чтобы метро развивалось. И время от времени мы высказываем свои предложения.

Например, на наш взгляд, логично после окончания демонтажа щита «Надежда» сразу перенести его обратно на Туристскую ул. и продолжить строительство Невско-Василеостровской линии в сторону станций «Яхтенная» и «Зоопарк». Это позволит сэкономить сотни миллионов рублей на этапе подготовки стройплощадки. Стартовый котлован уже есть, и было бы неоправданно расточительно его не использовать. Также логично в самое ближайшее время решить вопрос с вестибюлем для станции «Театральная», чтобы не повторилась история «Адмиралтейской».

Важно определиться с Красносельско-Калининской линией. Сейчас в работе отрезок «Юго-Западная» — «Путиловская», который сам по себе не решит транспортную проблему жителей Юго-Запада. Нужна полноценная ветка, соединяющая окраины с центром города. Но есть проблемы с высвобождением площадок под строительство. Кольцевая линия, метро в Кудрово и другие быстро застраиваемые жилые районы — все это, бесспорно, нужно. Но, повторюсь, планированием и расставлением приоритетов занимается город. И то, что губернатор сегодня уделяет огромное внимание развитию метро, вселяет в нас оптимизм. Работа для метростроителей будет.

— А если объемы строительства метро снова сократятся, то чем будет заниматься Ваша компания?

— Метро — это наш основной приоритет. Так всегда было, есть и будет. И то, что Смольный обозначил строительство метро как приоритетное направление развития транспортной инфраструктуры, нас сильно обнадеживает. В то же время, у нас есть технологические возможности и реальный проектный опыт, позволяющий работать в смежных направлениях: микротоннелировании, подземном строительстве, возведении сверхкрупных объектов.

Диверсификация бизнеса сегодня позволяет быть более устойчивым, мобильным. И мы будем развиваться в этом направлении.

— Вы наверняка общаетесь с коллегами из других стран. Какой опыт метростроения Вам бы хотелось перенести на российскую почву? Насколько передовые технологии используются сейчас при строительстве метро в Петербурге?

— Что касается применяемых нами технологий, то тут, я думаю, мы многим зарубежным коллегам можем дать фору. Мы первыми в мире рискнули соорудить эскалаторный тоннель с помощью механизированного проходческого комплекса. Я не уверен, но, по-моему, никто, кроме московских коллег, больше даже не пытался строить наклонные ходы под углом 30 градусов щитами.

Или, например, станция «Новокрестовская». Три с небольшим года назад в этом месте был Финский залив. «Метрострой» стал первым, кто построил станцию метро на искусственно созданной территории. Я уже не говорю о том, что строить на глубине 50-70 м далеко не каждому под силу.

В сфере оборудования, к сожалению, отечественные промышленники пока уступают своим европейским коллегам. Именно поэтому мы обращаемся к немецким производителям оборудования. Кстати, одним из самых передовых в мире. Но в России есть рационализаторы, которые способны поднять отечественную промышленность на новый уровень. Мы сей-

час активно сотрудничаем со Скуратовским опытно-экспериментальным заводом, где уже изготовили проходческий щит для строительства однопутных тоннелей.

На подходе стволотоннельная машина, с помощью которой будем строить рабочие и вентиляционные стволы. И последняя наша совместная работа, которая пока только начинается, — это комплекс для сооружения подземных пешеходных переходов. В принципе, мы многое можем делать сами. Доказательством тому служит и то, что «Метрострой» наладил и сам производит эскалаторы и траволаторы.

— Могут ли в Петербурге появиться новые варианты метро — легкорельсовый транспорт, наземные линии, беспилотное метро? Как Вы видите будущее этого вида транспорта? Существуют ли технические решения для воплощения этих идей?

— Можно все. Вопрос в том, нужно ли. И ответы на этот вопрос могут быть разными. Технологические решения должны разрабатываться под конкретные проекты, с учетом географических и геологических особенностей местности.

К примеру, наземные линии. В нашем регионе это возможно, но, как говорится, есть свои нюансы. Эксплуатировать путевое хозяйство, подвижной состав гораздо проще и экономичнее в условиях ровного температурного режима и сухого воздуха. Влажность, дожди, снег подвергают металл большим нагрузкам, требуется регулярная уборка: все это — расходы в обслуживании. А под землей температура стабильна, ни дождей, ни снега.

Кроме того, прокладка наземной трассы требует гораздо большей территории. Подземное же строительство, наоборот, задействует территорию по минимуму, на поверхности при этом можно сооружать любые другие объекты: строить дома, разбивать парки и т.д. Так что я — как строитель и как житель Петербурга — за подземное метро.

Мария Мокейчева

Трудовые будни

«СЕВЕРНАЯ ВЕРФЬ» — НОВЫЙ ОБЪЕКТ «МЕТРОСТРОЯ»

Метростроевцы готовятся к реализации первого этапа модернизации крупнейшего судостроительного завода «Северная верфь» в Санкт-Петербурге.

Контрактом предусмотрена реконструкция и техническое перевооружение производственных мощностей для серийного строительства крупных надводных кораблей.

Стоимость контракта составляет чуть более 6 млрд рублей, сроки реализации проекта — февраль 2019 года.

«Северная верфь» — один из крупнейших судостроительных заводов в системе оборонного комплекса, осуществляющих серийное строительство, ремонт и модернизацию боевых надводных кораблей и судов обеспечения ВМФ России и иностранных государств, а также коммерческое судостроение.

Заказчиком выступает АО «Объединенная судостроительная корпорация» — крупнейший российский судостроительный холдинг, работающий по заказу Минобороны РФ.

Помимо «Метростроя» реальным претендентом на получение подряда стала самарская компания «Больверк», специализирующаяся в области гидротехнического строительства. Однако по итогам конкурса победа была присуждена «Метрострою», что, безусловно, свидетельствует о высоком уровне доверия к компании.



Заявленная «Метростроем» стоимость работ оказалась выше, чем у конкурента, почти на 150 млн рублей, но помимо стоимостных показателей, учитывались такие важные факторы, как опыт

реализации крупных проектов в сфере госзаказа, наличие квалифицированных кадров, высокотехнологичного оборудования и современной производственной базы.

Общий объем бюджетных средств, направленных на модернизацию «Северной верфи», составит 25 млрд рублей. Работы будут проводиться в четыре этапа. Окупить вложения планируется за 10 лет за счет гособоронзаказа и коммерческих контрактов.

За год с небольшим нужно смонтировать стапельные площадки для постройки корпусов судов длиной до 250 м, установить подъемное оборудование, оборудовать производственные, складские и бытовые здания. Также планируется модернизировать объекты энергетики и транспортной инфраструктуры.

Как сообщается в открытых источниках, после завершения полного цикла работ по модернизации у «Северной верфи» появятся новые технологические возможности, позволяющие строить крупнотоннажные современные корабли и суда водоизмещением до 25 тыс. тонн блочным, модульно-агрегатным и крупносекционным методом.

Внедрение новых технологий позволит оптимизировать стоимость и сроки строительства ультрасовременных «морских гигантов». Так что впереди у «Метростроя» — большая и ответственная работа на благо отечественного кораблестроения.

Метростроение

Причина банальная: подрядчик не успел проложить сети. Ну такой подрядчик, не все, знаете ли, горят метростроевским огнем. У нас практически каждый где-то глубоко в душе Данко, а эти ребята – простые. Так вот на планерке я задал вопрос Вадиму Николаевичу Александрову: «Электроэнергии нет, но есть вариант... Будем пробовать?»

– Пробуй, расходы постараемся компенсировать.

Тогда мы и запустили мегаваттную автономную дизель-электростанцию, арендованную в Водоканале. Шаг был, конечно, скандальный. Большая вонючая станция под окнами жилых домов, яростное недовольство жильцов – тех самых мирных россиян, гневные письма в Ростехнадзор и все прочее. Проза жизни. Нет, никакого героизма я вам не преподнесу.

Да, так вот, о темпах проходки. Десять метров в сутки – это просто безобразие. Даже на таком большом плече откатки. В свое время меня чуть с работы не сняли за то, что на моем участке меньше шести колец в смену получилось. А команда была – 10. Как хочешь, милый, но выдай.

Однако ведь есть определенная производительность горного комплекса: за 8 часов 200-230 подъемов, не больше. Чтобы дать 10 колец в смену, шли на откровенные нарушения, например, снимали блокировки с предохранительных решеток и т.д. Сейчас я это категорически запрещаю: проходка ценой чьей-то жизни не нужна.

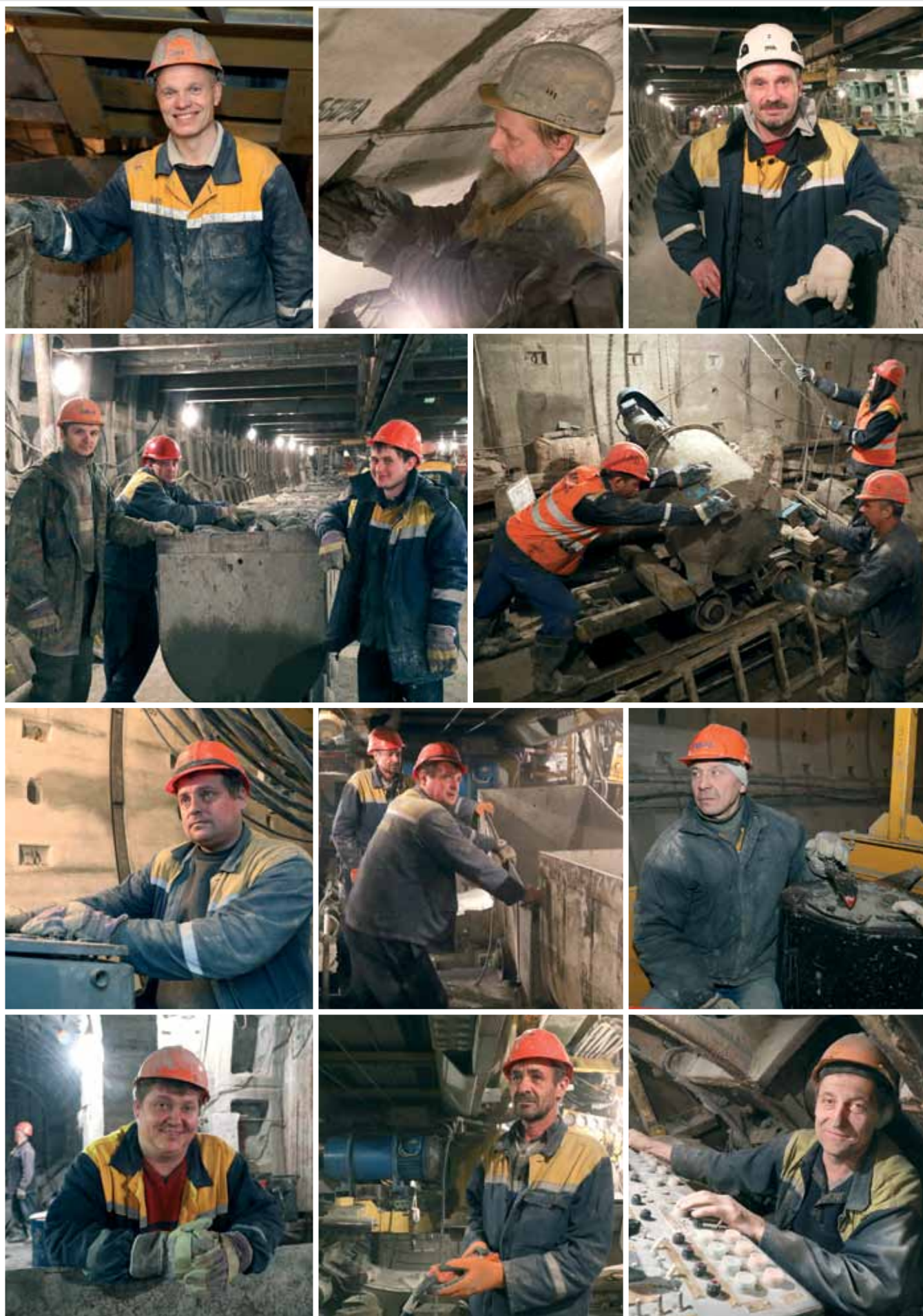
И последующий вывоз грунта с площадки – тоже колоссальная проблема Метростроя, от решения которой зависит темп проходки. Нас не пускают на пригородные свалки, поэтому мы вынуждены «импровизировать»: использовать как временные свалки собственные рабочие стройплощадки. Держать там экскаватор, специальных людей, оборудовать мойку колес. Превращать стройплощадки в свалки, ну не бред ли? Но оказывается, и такое возможно...

Как бы то ни было, на сегодняшний день мы построили часть околоствольных выработок, систему ходков для будущих фильтровентиляционных установок, прошли хороший кусок венттонеля и вручную построили камеру на пересечении этого венттонеля с перегонным тоннелем второго пути. Открывается возможность строить тупиковые тоннели за станцией. С правой стороны станционного комплекса пройден ходок к ТПП, пошла проходка самой ТПП. С противоположной стороны станции тоже пройден подходной ходок, разработан грунт и смонтированы первые кольца ТПП. Одним словом, мы приступили к проходке среднего станционного тоннеля!

Станционный тоннель спроектирован таким образом, что проходить его придется участками по 20 метров с опережающим бурением и анкерным креплением забоя. Мы много времени посвятили подготовке к этой работе. Рукояти Брокков оснастили буровыми лафетами: такая компактная конструкция «робота-разрушителя» заменит в тоннеле габаритную буровую установку. Надеюсь, что наши вложения в техническую инновацию себя оправдают.

– В конце года или в начале января 2018 года СМУ-13 закончит проходку: щит подойдет к демонтажной камере?

– Камера уже не будет построена. За такие сроки такие камеры не строятся. По всей вероятности, нам придется строить ее своими силами. Впрочем, камера не входит в нашу производственную программу, поэтому кому ее поручат, тот ее и построит. Скажут: «Вы!» – построим. Скажут «СМУ-11!» – значит, будут строить они.



ИТОГИ МЕСЯЦА



Фрунзенская линия. Отстающим объектом на этой линии метрополитена оказалась станция «Дунайский проспект», сооружением которой занимается ЗАО «СМУ-11 Метрострой». Хотя в октябре метростроителям удалось перевыполнить план: нужно было уложить 478 м³ бетона, а уложили 580 м³. На участке остается еще приличный объем работ. Например, в декабре и январе предстоит

Октябрь был очень напряженным, особенно на пусковых объектах Фрунзенской и Невско-Василеостровской линий.

уложить около 6000 м³ бетона. Для того чтобы успеть сделать это в срок, был дополнительно привлечен ЗАО «Тоннельный отряд №3», которому поручено построить два выхода и два тоннельных перехода.

«Проспект Славы». Сама станция закончена, и сейчас во всю идут отделочные работы, которые выполняет коллектив ЗАО «СМУ-19 Метрострой». ЗАО СМУ-9 «Метрострой» занимается прокладкой кабелей по тоннелям и станциям.

Станция «Южная». На этом объекте ЗАО «Семнадцатое управление Метрострой» ведет отделочные работы, а монтажники ЗАО СМУ-9 «Метрострой» завозят оборудование в ТПП. Основной задачей на станции «Южная» является завершение отделочных работ в срок.

Невско-Василеостровская линия. На эту линию за следующие четыре месяца метростроителям предстоит завести 22 километра рельсовых плетей. Это 10 км ходовых и 12 км контактных рельс. Завоз будет производиться ночью через действующий метрополитен: состав с рельсами формируется в депо «Московская», а разгружается за станцией «Приморская», в оборотных тупиках. Далее рельсы переносятся на строящийся участок.

Станционный комплекс «Новокрестовская». На станции «Новокрестовская» работы идут полным ходом. Между станцией и демонтажной камерой в тоннель осталось уложить порядка 6000 м³ бетона. Вентиляционное перекрытие необходимо закончить в ноябре, как и жесткое основание. Главная трудность – большой объем отделочных работ на станционном комплексе, а это более 500 помещений.

Станция «Беговая». Самая отстающая станция, но этому есть объяснение: она сооружается в тиксотропных грунтах. Грунт настолько неустойчив, что если взять его в руки, он буквально начинает растекаться.

Именно этот факт и сказался на темпах работы. После разработки грунта предстоит уложить около 9000 м³ бетона. Этот серьезный объем работ планируется завершить в феврале 2018 года.

Лактинско-Правобережная линия. Строительные работы ведутся в шахтах №574 (будущая станция «Театральная»), ими занимается ЗАО «СМУ-11 Метрострой», и №572 – ЗАО «СМУ-13 Метрострой». Проходческие щиты в обеих шахтах отработали хорошо, так что план за октябрь был перевыполнен.

ММЦ (Многофункциональный музейный центр). Изначально этот объект ощущал нехватку людей, но сейчас эту проблему решили. В общем осталось уложить 900 м³ бетона и приступить к отделочным работам. В зимних условиях работа будет продолжена без остановок. В ноябре собираются не только выполнить план, но и наверстать упущенное.

П.И. Самокутаев,
начальник отдела главного диспетчера
ОАО «Метрострой»

Большое интервью

СЕРГЕЙ СЕПИТЫЙ: «Так нам работать или идти бутылки собирать?»

На «Беговой» остается выбрать 500 кубов грунта и демонтировать несколько колец обделки. С «земляными работами» будет покончено. Правда, то, что там мужики раскапывают, грунтом назвать язык не поворачивается.



СЕРГЕЙ СЕПИТЫЙ, генеральный директор СМУ-13:

О ПРОЕКТЕ «БЕГОВОЙ»

— Скажу откровенно, ничего хорошего в том, что придумано, я не нахожу. Здесь следовало бы строить станцию глубокого заложения. Эта территория — бывшее дно Финского залива, поверхностные грунты тиксотропные, при любом механическом воздействии, будь то ковш экскаватора или шаги человека, они резко меняют свои характеристики и мгновенно начинают течь.

Тиксотропность (от греч. *thisis* — прикосновение и *trope* — поворот, изменение) — способность грунта под влиянием встряхивания, размешивания, вибрации или другого внешнего воздействия разжижаться, переходить в пастообразное состояние и полностью терять свою прочность и затем, когда прекращено воздействие, возвращаться в свое первоначальное состояние, т.е. загустевать. (Горная энциклопедия)

Проектная оценка трудозатрат хромает на обе ноги. Судите сами: чтобы выбрать грунт и построить рабочие перекрытия, мы были вынуждены связать и залить бетоном фактически столько же перекрытий временных, которые потом, в процессе строительства, демонтировали, попросту — вырубили. На нижних отметках (уже под тремя рабочими перекрытиями!) нам пришлось монтировать еще и два пояса расстрелов, чтобы обеспечить устойчивость котлована. Получается, что мы построили одиннадцать перекрытий, шесть из которых — временные. Сизифов труд! Я не буду сейчас развивать тему конструктивных «недодумок», но в части производства работ проект «Беговой» по сравнению с проектом «Новокрестовской» — это какой-то «эрзац-валенок» из соломы. Под днищем «Новокрестовской» выполнена струйная цементация, а здесь ее нет, хотя грунт на «Беговой» значительно хуже. Странно. Будь в проекте стабилизация грунтов, мы бы сейчас пребывали на совершенно иной стадии строительства. И днище, и платформа уже были бы забетонированы. А глубина стены в грунте? Тоже совершенно непонятная: местами всего 16 метров. Но грунт течет и на глубине в 20 метров и глубже. Стена в грунте в таком проекте — решение, безусловно, правильное, но в стыки панелей нужно было закладывать трубы для нагнетания или включать в проект

струйную цементацию. А под днищем — однозначно струйная цементация. Проще говоря, надо было проектировать герметизацию «коробки» всеми возможными способами.

Кстати, вспомните, нарушены были и городские сети, мы «поймали» выброс канализации внутрь котлована... Было много и других неприятных «открытий».

Но бог бы с ним, с проектом. Сегодня у всех руководителей субподрядных организаций, структурных подразделений Метростроя, к заказчику имеется другой «пламенный» вопрос: своевременная выплата заработной платы и налогов.

О ЗАРАБОТНОЙ ПЛАТЕ

— Задержки зарплаты тяготят руководство Метростроя на всех уровнях, начиная с генерального директора и заканчивая горным мастером. И не потому, что мы боимся каких-то инспекций, проверок, нет. Совесть — вот наша ахиллесова пята. Люди приходят работать в Метрострой на особо опасные производственные объекты, рискуют своей жизнью. Поэтому считаю, что срывать, затягивать, «забалтывать» сроки выплат заработной платы, этого жалкого прожиточного минимума, — просто подло.

ДЛЯ СПРАВКИ

Средний «сметный» час работы на площадках Метростроя сегодня стоит **79 рублей**. В день 640 рублей... Как вам? При этом еще и трудозатраты посчитаны в сторону уменьшения. Если взять ЕНИРП 1984-го года, помножить на поправочный индекс Санкт-Петербургского Регионального центра по ценообразованию в строительстве, перевести цены 84 года на сегодняшний день, то тариф дневной ставки горнорабочего 4-го разряда (8,18) надо умножить на 360! Получается, что дневная тарифная ставка должна сегодня быть 2945 рублей или **370 рублей** в час. То есть в пять раз выше реальной! А если разделить на 7,2 часа подземных, то получится **412 рублей** в час — против 79.

В моем понимании заработная плата подземного строителя сегодня абсолютно не соответствует тяжести труда. К сожалению, этот вопрос мы решить пока никак не можем.

— **Извечный вопрос: кто виноват и что делать?**

— Кто виноват — не знаю, во всяком случае, не те люди, которые в шахте работают и не те, которые ими руководят в Метрострое, это точно.

А что делать — например, в эту пятницу все генеральные директора подразделений Метростроя подписали коллективное письмо государственному заказчику на имя руководителя Комитета по развитию транспортной инфраструктуры СПб Сергея Викторовича Харлашкина о систематических задержках заработной платы. Сформулировали основные причины наших финансовых затруднений, в том числе, и безумную, доведенную до абсурда «приемку» выполненных работ и, как следствие, отсутствие оборотных средств, постоянную необходимость в перекредитовании и т.д. Если бы руководство Метростроя не было глубоко обеспокоено проблемой выплаты заработной платы, вряд ли под нее брались бы крупные кредиты... Конечно, же нет!

О КОПОТНЕ

— **Абсурдность приемки выполненных работ, в чем она состоит?**

— Мы приемку работ понимаем так... Если что-то сделано неправильно или некачественно — такие работы не принимаются заказчиком и должны быть переделаны. Это справедливо. Но если поводом для отказа служат любые неточности в тексте отчета и

даже знаки препинания — это абсурд, открывшая копотня, крючкотворство и волокита. Сплошь и рядом замечания дурацкие, а некоторые так просто бессмысленный набор слов и выражений, громкая трескотня на пустом месте. Похоже, люди, работающие в службе заказчика, чем-то запуганы и свои замечания старательно высасывают из пальца. Но что бы их, эти бессмысленные замечания, снимать, уплывает драгоценное время! Рабочему в забое трудно объяснить, какая копотня происходит наверху и почему на расчетном счете нет денег... А главное, что виной-то всему — мелкие клерки, сошки, которые придумывают свои бредовые замечания, потому что боятся. Ведь проще и безопаснее не подписать, чем подписать, не завизировать, чем так завизировать.

О СТОИМОСТИ РАБОТ

— Сегодня цена за работы, которые мы выполняем, даже близко не лежала с себестоимостью. Особенно на Фрунзенской и Невско-Василеостровской линиях. Мы помним, как это все произошло. Снизить цену на 30% от определенной в заключении госэкспертизы заказчик смог и теперь задает непростой вопрос: «А вы чего не строите-то?»

хороших специалистов под конкретные работы не найти. На «Беговой» сегодня просто катастрофическая нехватка арматурщиков, бетонщиков, отделочников. Сейчас, по нашим прикидкам, надо добавлять еще 230-250 человек на арматуру и бетон. Мы добавляем, но тут же теряем целые подрядные организации: из-за систематических задержек зарплаты люди разбегаются.

О ЗАЩИТЕ ЦЕНЫ ПРОЕКТА

— Добавлю к сказанному, что проектировщик, сдавая вместе с государственным заказчиком в экспертизу свой проект, должен был защищать его цену. Считаю, что цена по Невско-Василеостровской линии, как и по Лахтинско-Правобережной, была «слита» именно проектировщиками. В проекте потеряно более миллиарда двухсот тысяч рублей на обслуживающие процессы. В графике работ они расписаны «по часам», а в денежном выражении их нет. А ведь обслуживающие процессы — это всестороннее обеспечение работы забоев. Потеряны коэффициенты и на заработную плату в особо опасных условиях. Это тянет за собой множество социальных проблем — с дополнительными отпусками, пенсиями и т.д.

ОБ ОПТИМИЗМЕ И ЭМОЦИОНАЛЬНЫХ ИЗЛИШЕСТВАХ

— **Несмотря на всю сложность ситуации, можно верить в благоприятный исход строительства «Беговой»?**

— Нужно всегда смотреть на ситуацию с оптимизмом, иначе мы не Метрострой. И верить можно, и надеяться... Но лучше — думать и считать. Ведь если мы что-то не успеем построить к каким-то срокам, то нас за это отругают, может быть, снимут с работы, а вот если что-нибудь обвалится, то тогда нас всех «закроют» в определенные места. Очень не хочется знакомиться на старости лет с пенитенциарной системой. Поэтому лучше будем без эмоциональных излишеств строить аккуратно.

— **К Чемпионату мира «Беговая» может быть оставлена на прогон?**

— А другого варианта нет и не было. Судите сами. По ПОСу, мы должны были бы закончить ее где-то в мае 2018 года... Но начинать строительство станции надо было годом раньше.

— **А почему не начали?**

— Откуда ж я знаю, так был подписан контракт. Подписали бы раньше — и начали бы раньше. А мы пришли на «Беговую» только в августе 2015 года, да и еще какое-то время стояли без дизтоплива, арматуры и т.п.



ЧТО МЕШАЕТ БЫСТРО СТРОИТЬ МЕТРО?

При всей актуальности строительства новых линий метрополитена законодательная база, регламентирующая это строительство, не позволяет своевременно обеспечить его проектной документацией, а если смотреть шире – и не позволяет вести такое строительство. О каких документах идет речь?



ДОКУМЕНТЫ И РЕГЛАМЕНТЫ

Первым таким документом является постановление Правительства РФ от 16.02.2008 г. №87 «О составе разделов проектной документации и требованиях к их содержанию». Этим документом фактически отменена трехстадийность проектирования, которая существовала все прошедшие до перестройки годы и хорошо себя зарекомендовала.

На первой (предпроектной) стадии рассматривались возможные варианты строительства, стоимость строительства, земельные участки, необходимые для его осуществления, необходимые ресурсы для строительства и эксплуатации в дальнейшем. Для оценки использовались уже построенные аналоги. При этом выбор варианта строительства осуществлялся экспертизой Госстроя СССР. На следующей стадии разрабатывались основные технические решения (конструкции, планировки), указывались основные инженерные системы. Все это выполнялось на базе прошедшего экспертизу ТЭО. Стадия «Проект» проходила ведомственную экспертизу (ЦУЭН МПС), которая утверждала основные показатели объекта и в своем заключении давала рекомендации по устранению замечаний экспертизы в рабочей документации. На последней стадии разрабатывалась рабочая документация, которая должна была опережать строительство менее чем на год для подготовки подрядных организаций.

Постановление Правительства РФ №87 коренным образом изменило ситуацию. Конечно, оно создавалось с учетом вновь появившихся рыночных отношений, но совершенно не учитывало реалии проектирования метрополитенов.

Во-первых, постановление №87 отменило трехстадийность, в связи с чем проектную документацию начали разрабатывать с «нуля» – при отсутствии инженерных изысканий, земельных участков, технологических условий и т.д.

Во-вторых, постановление РФ №87 потребовало неоправданно высокой подробности разработки утверждаемой части проектной документации (при отсутствии решения о строительстве), при слабом финансировании этих работ, так как стоимость раздела была определена ориентировочно, на усмотрение заказчика, а действующие сборники цен на проектные работы не откорректированы.

В-третьих, в соответствии с документом, предусматривалось урегулирование земельных вопросов до завершения проектной документации, что, возможно, и оправдывает себя при

разработке коммерческих объектов (сначала надо приобрести объект в собственность, а потом разрабатывать проект), но в отсутствие стадии ТЭО является непреодолимым тормозом, приводящим к колоссальному затягиванию проектных работ.

До начала проектирования неизвестно, какие земельные участки потребуются для его осуществления, так как это определяется на стадии «Проектная документация». А пока нет земельных участков (их отведение может занять годы), невозможно протрассировать метрополитен, разместить наземные и подземные объекты, следовательно, не представляется возможным выполнить инженерные изыскания. И вся эта работа должна базироваться на утвержденном региональным правительством проекте планировки территорий (ППТ) для строительства линейного объекта, который будет разрабатываться не менее года после решения всех земельных вопросов. Таких подводных камней множество, здесь были упомянуты только основные.

Все вышеуказанное при строгом выполнении буквы закона приводит к тому, что проектная документация будет разрабатываться от трех до пяти лет, и к моменту завершения и подачи на экспертизу, возможно, потеряет свою актуальность (изменяется нормативная база, устаревают изыскания, меняются подходы и требования).

ГОСУДАРСТВЕННАЯ ЭКСПЕРТИЗА

Следующим этапом, задерживающим строительство, является прохождение Государственной экспертизы. При том, что ее требования не ограничены никакими нормативными документами, и экспертиза может потребовать подробную документацию, любые согласования и любые справки, она не дает никаких рекомендаций по устранению замечаний, а только констатирует их. Соответственно, при ограниченном сроке экспертизы устранить все замечания невозможно (некоторые согласования могут длиться месяцами), и проектная документация всего за одно неснятое замечание получает отрицательное заключение, даже когда сняты все остальные замечания, количество которых достигает нескольких сотен. Далее проект дорабатывается и повторно поступает на экспертизу. Все повторяется снова, так как экспертиза рассматривает не снятие предыдущих замечаний, а проект целиком. И это может повторяться несколько раз, притом, что экспертиза платная и обходится очень дорого.

Для ускорения начала строительства постановление Правительства РФ №87 было дополнено постановлением Правительства РФ от 7 декабря 2010 г. №1006 «О дополнительных мерах по развитию метрополитенов в Российской Федерации», проект которого предусматривал разрешить начало подготовительных работ по строительству метрополитена до завершения экспертизы. Но получилось как всегда!

В окончательной версии постановление №1006 разрешило на усмотрение заказчика выделить подготовительные работы в отдельный этап проектирования, пройти экспертизу и начать подготовительные работы до прохождения экспертизы основного проекта. Однако даже перечисленные меры не дают никакого успокоения, так как для утверждения проекта подготовительных работ требовался тот же набор документов и изысканий, что и для основного проекта. Государственная экспертиза, в свою очередь, сделала разработку этого проекта обязательной и не принимает основной проект на экспертизу до получения вспомогательным проектом положительного заключения, что еще больше затянуло срок проектирования.

В ряде случаев, когда финансирование объекта ведется из региональных источников, а метрополитен как раз относится к таким объектам, госэкспертиза требует прохождения экспертизы сметой части проекта в региональной экспертизе, что еще более увеличило срок ее проведения, ведь если даже пройти экспертизу с первого раза, прохождение всех трех экспертиз по очереди займет более года.

ТЕНДЕРЫ И ТОРГИ

И вот, наконец, проектная документация получила положительное заключение, но стройка еще не началась. По действующим законам необходимо провести тендерные торги на разработку рабочей документации, что само по себе является некорректным по отношению к организации, разработавшей предыдущую стадию, так как при всей сложности и объеме стадии «Проектная документация» ее стоимость несоизмеримо мала и может быть компенсирована только стоимостью разработки рабочей документации. Этим часто пользуются организации, мягко говоря, с небезупречной репутацией, которые не в состоянии разработать стадию «Проектная документация», но готовы урвать лакомый кусок в виде рабочей документации. При этом, отдавая таким организациям разработку рабочей документации, заказчик не задумывается, что новый проектировщик может неправильно понять проектную документацию, принять другие параметры и расчетные схемы, а это, в свою очередь, может привести к тяжелым последствиям.

Наконец, на основании тендерных торгов выбраны и проектировщик, и подрядчик, но рабочей документации нет, так как на ее разработку нужно время, особенно, если ее выполняет новая организация. При этом такая документация по понятным причинам делается в спешке, с массой ошибок, так как отсутствует время на ее анализ. И так как задел документации отсутствует с первого дня строительства, он нарастает и далее, зачастую принимая катастрофический размер. И тут вступает в действие Градостроительный кодекс. Этот документ и Постановление №87 гласят, что в процессе строительства невозможны какие-либо изменения проектной документации. Более того, государственные надзорные органы ведут приемку выполненных работ не по рабочей, а по проектной документации.

И ЧТО В ИТОГЕ?

К началу строительства с момента разработки проектной документации прошло несколько лет, а цикл строительства линии метрополитена занимает еще пять-семь лет. Уже не выпускается оборудование, заложенное в проектной документации, появились новые материалы, уточнились изыскания. Тем не менее, надзорные органы по-прежнему сверяют построенные сооружения не с рабочей, а с проектной документацией, штрафуя заказчика в случае несоответствия. При этом заказчик никак не может повлиять на ситуацию, так как в соответствии с требованием Градостроительного кодекса при выявлении необходимости изменения проектной документации строительство должно

быть остановлено, проект откорректирован и заново направлен на экспертизу. А это ведет к остановке строительства на годы, потому что у государственного заказчика просто нет средств на корректировку.

Казалось бы, в Градостроительном кодексе есть уточнение, допускающее внесение изменений в проектную документацию, если изменения не влияют на безопасность объекта. Однако в следующих статьях кодекса оговорено, что факторы, влияющие на безопасность, может определить только орган, выдавший положительное решение (Государственная экспертиза). При этом процедура рассмотрения подобных вопросов не оговорена. И так как в указанных документах есть слова «любые изменения», инспектирующие органы получают инструмент для нескончаемых придинок даже к вопросам, которые находятся исключительно в компетенции подрядчика и заказчика и не влияют на безопасность и конечный результат. Таких примеров множество, что в конечном итоге провоцирует нарушения и злоупотребления.

КАК БЫТЬ?

Для решения указанных вопросов считаю необходимым предложить следующие решения для внесения их в законодательную базу для объектов метрополитена:

- вернуть трехстадийную форму разработки проектной документации: инженерные изыскания, проектная документация (утверждаемая часть), проектная документация (рабочая документация);
- разработку ТЭО выполнять в нескольких вариантах с утверждением выбранного варианта Государственной экспертизой;
- начинать разработку последующих стадий после разработки на основании утвержденного ТЭО ППТ линейного объекта, отвода земельных участков необходимых для строительства, получения технических условий;
- изменить требуемый дня прохождения экспертизы объем проектной документации, ограничив его основными техническими решениями, основными конструкциями и планировками с правом вносить изменения в проектную документацию при наступлении объективных причин (изменение норм, смена номенклатуры оборудования, улучшение (удешевление) объекта, применение новых строительных материалов);
- выставлять на торги одним лотом утверждаемую и рабочую проектные документации, разделив срок их выполнения календарным графиком.

К сожалению, приходится признать тот факт, что в настоящее время строительство метрополитенов во всех городах России (кроме Москвы) ведется в таких малых объемах, что времени хватает даже на выполнение вышеописанных ущербных норм, ссылками на которые и обосновывается в ряде случаев отсутствие строительства (ведь у нас нет подготовленной проектной документации).

Владимир Марков,
заместитель генерального директора
ОАО «НИПИИ «Ленметрогипротранс»
по проектированию

Поздравляем!



У НИКОЛАЯ ИВАНОВИЧА КУЛАГИНА ЮБИЛЕЙ!

Коллективы ОАО «НИПИИ «Ленметрогипротранс» и ОАО «Метрострой» искренне поздравляют советника генерального директора ОАО НИПИИ «Ленметрогипротранс» с восьмидесятилетием!

Ваша жизнь неразрывно связана с Ленметрогипротрансом. Все эти годы Вы посвятили не только развитию творческой мысли в области тоннель- и метростроения, но и тем людям, которые работали рядом с Вами.

Пережив невзгоды Великой Отечественной войны, Вы с серебряной медалью окончили школу. Учеба в ЛИИЖТе по специальности «строительство мостов и тоннелей» определила направление Вашей профессиональной деятельности на всю жизнь.

Начав работу инженером в институте Ленметропроект, Вы проделали большой путь, включивший работу начальником отдела ПО, а позже генеральным директором Ленметрогипротранса.

Результатом Вашей научной деятельности явилась защита кандидатской диссертации по методам строительства односводчатых станций метрополитена в Ленинграде, а позже защита докторской диссертации по метростроению.

Ваша трудовая деятельность отмечена многими наградами: Орденом Трудового Красного Знамени, Орденом Дружбы Народов и другими наградами и почетными званиями.

Отмечая Ваш юбилей и вспоминая годы совместной работы, хотим выразить нашу огромную благодарность за Ваш вклад в наше общее дело – строительство метрополитена в Санкт-Петербурге! Ваши знания, профессионализм и опыт управления способствуют развитию и процветанию нашего прекраснейшего города!

От всей души желаем Вам крепкого здоровья, семейного благополучия и новых свершений!

01.11.2017 г.

Трудовые будни

КАЗАХСКИЕ МЕТРОСТРОИТЕЛИ ПОБЫВАЛИ НА СТРОЙПЛОЩАДКАХ ОАО «МЕТРОСТРОЙ»



В среду, 11 октября, представители алматинского метрополитена и метростроя, а также представители алматинской фирмы-поставщика высокоточной обделки ТОО «Магнетик» посетили шахту 624 («Прспект Славы») и шахту 467 на «Приморской».

На «Прспекте Славы» представитель встречавшей стороны, главный инженер ЗАО «Тоннельный отряд-3» Виктор Вячеславович Тишкин рассказал казахским коллегам о ходе и планах сооружения петербургского метрополитена, а также продемонстрировал опытный участок рельсошпальной решетки. Далее обмен опытом и впечатлениями продолжился уже непосредственно под землей: представители алматинской подземки спустились в тоннель и проследовали до участка двухпутного тоннеля, где как раз велись путевые работы.

После ш. 624 знакомство казахских метростроевцев с петербургской подземкой продолжилось на ш. 467, через которую они спустились к демонтажной камере, где сейчас идет демонтаж режущего органа ТПМК, закончившего проходку двухпутного тоннеля. Коллеги из Алма-Аты с нескрываемым интересом слушали В.В. Тишкина, много интересовались деталями строительства, технологиями и рассказывали про свои методы. Конечно, остались алматинцы под впечатлением и от вида ТПМК для проходки двухпутных тоннелей.



Начальник технического отдела службы капитального строительства КГП «Метрополитен» Максат Сейткулов:

«За последние 100 лет в горном деле мало что поменялось, поэтому основные методы строительства у нас те же, что и здесь. Однако у вас по сравнению с нами просто огромные объемы строительства, большинство работ механизировано, есть современные и уникальные проходческие щиты, в то время как в нашем арсенале один ТПМК Herrenknecht для проходки перегонных тоннелей и два еще советских немеханизированных щита. Существуют и другие особенности: у вас обводненные грунты, а у нас сейсмоопасный регион, поэтому при проектировании метрополитена заложена сейсмостойкость по 9-балльной отметке, все основные узлы строительства усилены, предусмотрены деформационные швы».

Алматинский метрополитен на сегодняшний день – единственный на территории Казахстана, он состоит из одной линии и 9 станций, еще 2 станции находятся в процессе строительства. Приблизительная пропускная способность метро – порядка 45 тыс. человек в сутки в летний период и около 60 тыс. человек в зимний. В ближайших планах – продолжение строительства метрополитена в западном направлении, а также развитие северного направления.

АО «Алматыметрокурлыс» – единственный генподрядчик по строительству метро на территории Республики Казахстан.

Заместитель генерального директора по производству АО «Алматыметрокурлыс» Жанибек Муратбекович Етебаев:

«Наш непосредственный заказчик строительства – КСК ГКП «Метрополитен», а решение о развитии



метрополитена принимает Управление автомобильных дорог и пассажирского транспорта г. Алма-Аты. На сегодняшний день на территории Казахстана никто, кроме нас, не обладает ни соответствующей техникой, ни специалистами, необходимыми для строительства метрополитена. Мы выполняем проходку перегонных тоннелей, строительство станций и верхнего строения пути, занимаемся укладкой ходового и контактного рельсов, а все работы по электрике, отделке и тп отдаются сторонним подрядчикам. Трудовые ресурсы АО «Алматыметрокурлыс» – это 840 человек, из которых порядка 150 – инженерный состав. Финансирование постоянное и бесперебойное, 10% на строительство выделяется городской казной, а оставшиеся 90% – из бюджета республики. Так, в прошлом году мы освоили 1,17 млрд рублей, в этом году нам выделено 1,33 млрд рублей, а на 2018 год запланирован бюджет в 1,55 млрд рублей. Финансирования и наших ресурсов для текущих работ достаточно, а если в будущем произойдет резкое увеличение объемов работы – сотрудничество с нами уже интересуются китайские метростроители. Руководство города крайне заинтересовано в развитии метрополитена, поскольку Алма-Ата – динамично развивающийся город с оживленным трафиком, добраться наземным транспортом в часы пик проблематично, и метро здесь просто необходимо».



Колледж

КОЛЛЕДЖ МЕТРОСТРОЯ РАСШИРЯЕТ ПРОФЕССИОНАЛЬНЫЕ ГОРИЗОНТЫ



Ноябрь уж наступил... Учебный год идет полным ходом. О главных событиях осени мы попросили рассказать директора Колледжа Метростроя Александра Филатова.

– Александр Дмитриевич, какие события ждут Колледж этой осенью?

– Прежде всего, участие в региональном чемпионате WorldSkills, который пройдет в Санкт-Петербурге с 15 по 17 ноября. Наш Колледж представлен широким спектром строительных профессий: плиточники, маляры, штукатуры, мастера-отделочники. В этом году на региональный уровень мы впервые выводим компетенцию «печное дело», которая пока отсутствует в рамках WorldSkills.

– К сожалению, в списке WorldSkills до сих пор нет метростроевских специальностей...

– Действительно, на WorldSkills представлен практически весь перечень рабочих профессий, но нет компетенции «освоение подземного пространства». Учитывая ее актуальность, мы планируем ввести ее на следующем региональном чемпионате в 2019 году. Надеюсь, что «Метрострой» и Объединенит подземных строителей и проектировщиков помогут нам в этой работе. Есть вероятность, что в 2019 году EuroSkills будет проходить в Петербурге, однако окончательно вопрос пока не решен.

– Будете ли вы сотрудничать с «Метростроем» в плане подготовки специалистов?



– Подготовка и повышение квалификации рабочих кадров для «Метростроя» проводится в полном объеме. Это касается и направления техники безопасности, и рабочих специальностей. Напомню, что с «Метростроем» у нас подписан генеральный договор, и эта векторная линия остается неизменной.

– Как идет учебный процесс у студентов Колледжа?

WorldSkills – международное движение, задачей которого является развитие профессионального образования и повышение престижа рабочих профессий.

– Все достаточно стандартно, мы продолжаем заниматься подготовкой рабочих кадров по основным строительным специальностям. Весьма востребовано направление «Технический ремонт и обслуживание автомобилей», а также новая специальность «Мастер по обработке цифровой информации – квалифицированный специалист в области информационных технологий». На этих направлениях существует достаточно серьезный конкурсный отбор.

– Планируете ли вы появление новых специальностей?

– В ближайшем будущем у нас может появиться такое направление, как «Прикладная геология, горное дело и землеустройство», специальность «Техник-землеустроитель – специалист землеустройства». Еще одно новое направление «Информационные системы обеспечения градостроительной деятельности», специальность «Техник-специалист по информационным системам обеспечения градостроительной деятельности». Надеюсь, у нас это получится, вопрос только в сроках. Кроме того, сегодня требуется больше специалистов среднего и специального уровня для реализации задач по обеспечению городского хозяйства. Это энергосбережение, канализация и многие другие процессы, связанные с жизнеобеспечением города, работа в которых идет достаточно рутинно, новые технологии практически не применяются. Мы предполагаем, что у нас появится такая специальность, как «Техник-специалист по управлению и эксплуатации многоквартирного дома», а также «Техник-эколог». Это новое направление, к которому можно относиться скептически, но если исходить из европейского опыта, можно надеяться, что его ждет большое будущее.



С МЕТРОСТРОЕМ ПО ЖИЗНИ...

9 сентября 2017 года отметил свое 100-летие Ахметсафа Менигалеевич Фаттахов. Его жизнь неразрывно связана с «Метростроем». В далеком 1942 году он был направлен на сооружение оборонных укреплений и объектов транспортной инфраструктуры Ленинграда в Строительство №5 НКПС, а завершил свой трудовой путь в 1983 году в СМУ-13 Ленметростроя.

В его послужной биографии – строительство Дороги жизни через мыс Осиновец в деревню Кобона на Ладожском озере.

«Это была работа на износ, в тяжелейших условиях, под обстрелом с земли и воздуха. Жили в землянках, в палатках, топили печки-буржуйки, но и это не спасало. Холод был такой, что ни ног, ни рук не чувствовали, да и есть особенно нечего было... Но знаете, назвать те годы страшным эпизодом долгой жизни, который хочется поскорее забыть, тоже неправильно. Мы были молоды, мечтали, общались, влюблялись. В общем, думали о будущем, знали, что трудности – временные, мы обязательно победим, и жизнь наладится», – говорит Ахметсафа Менигалеевич.

Он вспоминает, как в составе строительных бригад следовал за линией фронта, восстанавливал разрушенные коммуникации, строил новые мостовые переходы и железнодорожные станции. Как жили в теплушках, терпели лишения, но твердо верили – враг будет разбит! А как ликовали, получив известие о победе над фашистской Германией, находясь на территории Чехословакии. Как мечтали скорее завершить свою «заграничную командировку» и вернуться на Родину.

В 1946 году заветное желание исполнилось: метростроевцы вернулись домой. Пора было думать о возобновлении главной миссии – строительстве Ленинградского метрополитена.

МЕТРОСТРОЙ – ЭТО НА ВСЮ ЖИЗНЬ

Возвратившись в Ленинград, Ахметсафа Менигалеевич продолжил работу в системе «Метростроя». Освоил профессии слесаря-ремонтника, сварщика, электрика. Вместе с коллегами принимал участие в пусконаладочных работах на сооружении 1-й очереди ленинградского метрополитена от «Автово» до «Площади Восстания».

«На новых линиях и станциях мы осуществляли прокладку силовых кабелей и монтаж электрооборудования. Люди в коллективе были доброжелательные, профессиональные,

в случае необходимости готовые подставить плечо. Работали в три смены, чтобы завершить объекты как можно быстрее. Понимали, что горожане с нетерпением ждут новые станции, ведь метро даже в те годы было самым быстрым и удобным видом общественного транспорта. А сейчас, когда в городе собираются многокилометровые пробки, тем более. Жаль, что в последнее время появляется так мало новых станций», – комментирует Ахметсафа Менигалеевич.

Вспоминает Михаил Михайлович Меншиков, слесарь-монтажник ЗАО «Семнадцатое управление Метрострой»:

В 80-х годах мы часто встречались с Ахметсафой Менигалеевичем по работе. Общаться с ним всегда было приятно. Он запомнился мне как очень доброжелательный, позитивный человек, всегда готовый поддержать, пободришь, помочь дельным советом. Работал он на совесть: делал все от него зависящее, и даже больше. Дежурный электрик – это очень непростая должность, ведь он обеспечивает бесперебойное электроснабжение на станции и в тоннеле, несет ответственность за надлежащее обеспечение производственного процесса.

Проработав более 20 лет под землей, в 1967 году он вышел на пенсию, но своей связи с «Метростроем» не прервал. По состоянию здоровья в тоннелях трудиться он больше не мог, зато успешно применял свои знания и опыт на поверхности, работая в качестве дежурного электрика и обеспечивая жизнедеятельность всех систем на действующих станциях и строящихся объектах метрополитена.

По долгу службы ему приходилось контактировать с разными людьми, выслушивать просьбы, устранять неполадки. Работать

зачастую приходилось в авральном режиме, быстро реагировать на возникшие нештатные ситуации, искать эффективные методы их решения.

Коллеги, проработавшие много лет бок о бок с Ахметсафой Менигалеевичем, вспоминают о нем с неизменной теплотой, отмечают его профессионализм и ответственность, не забывают и о таких человеческих качествах, как благожелательность, доброта и житейская мудрость.

Последние годы Ахметсафа Менигалеевич проработал дежурным электриком на станции «Елизаровская». Немало сил отдавал наставничеству, передавая мастерство молодым специалистам, для которых был не только старшим товарищем, но и другом. С ним советовались и по профессиональным, и по личным вопросам.

НЕМНОГО О ЛИЧНОМ

Как истинно увлеченный человек, все свое время и силы Ахметсафа Менигалеевич отдавал работе. Может быть, поэтому и женился поздно, зато однажды – и навсегда. Воспитал дочь, внуков, правнуков. К сожалению, пока он единственный метростроитель в семье, но, возможно, правнуки исправят это недоразумение и пойдут по стопам своего прадеда.

В своем весьма почтенном возрасте – 100 лет! – Ахметсафа Менигалеевич все такой же открытый, жизнелюбивый человек, каким его помнят и любят коллеги.

На вопрос, в чем секрет его долголетия, он отвечает: «Нужно верить в лучшее, любить свое дело, помогать людям, понимать, ради кого и ради чего живешь».

«Я любил свою работу, знал, что она важна, – рассказывает юбиляр. Ведь мы строили метро для того, чтобы жизнь людей стала лучше. Моя супруга, которой, к сожалению, уже нет с нами, всегда поддерживала меня. У нас прекрасная семья. Много друзей. Я счастливый человек, наверное, поэтому так долго живу! И вам того желаю».

Как говорится, все гениальное – просто!

За многолетний самоотверженный труд Ахметсафа Менигалеевич Фаттахов был отмечен благодарственными письмами и грамотами, награжден медалями «За оборону Ленинграда», «За победу над Германией в Великой Отечественной войне 1941–1945 гг.», «За трудовую доблесть», нагрудными знаками «Участник Дороги победы», «Участник Дороги жизни», «Строитель Ленинградского метрополитена им. Ленина». Имеет почетное звание «Ветеран труда».

Ровесник Октябрьской революции, переживший безвременье Гражданской войны и тяготы Великой Отечественной, он на всю жизнь сохранил бодрость духа, интерес к жизни и профессии. Коллеги и друзья отзываются о нем как об очень добром, душевном человеке, высококлассном специалисте, мудром наставнике для молодежи и замечательном семьянине.

Свою трудовую деятельность он начал в 1934 году, когда 17-летним мальчишкой покинул родительский дом и пошел работать на Куйбышевскую железную дорогу.

ИЗ КРЕСТЬЯН – В РАБОЧИЕ

«Я родился в Оренбургском крае, в крестьянской семье. Нас было 8 человек детей», – вспоминает Ахметсафа Менигалеевич.

Жизнь тогдашних ребят не была легкой и уж тем более – праздной. Вместе со старшим братом приходилось помогать родителям по хозяйству, заботиться о младших братьях и сестрах. Учиться особой возможности не было, однако начальное образование он все-таки получил. Кстати, помимо русского и татарского языков в сельской школе преподавалась латынь – эти уроки запомнились на всю жизнь.

Свою профессиональную деятельность Ахметсафа Менигалеевич начал в 1934 году на станции «Абдулино» Куйбышевской железной дороги, находящейся в 30 км от родной деревни. Время было тяжелое, учиться было некогда: профессию приходилось осваивать опытным путем. До сих пор он бережно хранит воспоминания о рабочих-путейцах, старших товарищах и наставниках, благодаря которым пылкий юноша смог быстро освоить профессию слесаря-ремонтника и приступить к ответственной работе, без поправок и скидок на возраст.

ВОЙНА – ВРЕМЯ ИСПЫТАНИЙ

«Война застала меня в Оренбургском крае. В 1942 году была объявлена всеобщая мобилизация молодежи, но в действующую армию меня не взяли по состоянию здоровья. Зато зачислили рабочим в Путирьем восстанавливать разрушенную инфраструктуру в тылу. Строить дороги и переправы приходилось прямо перед носом у фашистов, так что побывать на линии огня мне пришлось, и не раз», – вспоминает Ахметсафа Менигалеевич.

В 1942 году ему довелось работать на железнодорожной станции «Любытино» и других стратегически важных железнодорожных объектах в Новгородской, а затем и в Ленинградской области.

В конце 1942 года он был зачислен в ремонтно-строительную бригаду Строительства №5 НКПС – так начался его 40-летний трудовой путь в Метрострое.

Вместе с товарищами Ахметсафа Менигалеевич принимал участие в строительстве оборонительных сооружений на подступах к блокадному Ленинграду, работал на сооружении угольных шахт в поселке Комарово Новгородской области. Тысячи тонн бурого угля, добытые метростроевцами, были жизненно необходимы осажденному городу, оказавшемуся без пищи и тепла в лютые морозы.

Память

ВETERАНЫ НА ЛАДОГЕ

76 лет прошло с момента открытия музея «Дороги жизни», а у ветеранов Метростроя не затихают разговоры об этом грозном периоде в жизни советского народа.

Восажденном Ленинграде и на подступах к нему было важно наладить строительство укрепрайонов. Этим занималось военное подразделение НКПС №5, созданное из 12 000 метростроевцев во главе с первым начальником Метростроя И.Г. Зубковым. Они строили причалы в Осиновце, восстанавливали их после тяжелых бомбежек и авианалетов. Помогали перегружать продовольствие, воздвигали огневые точки для защиты от самолетов противника, а в зимнее время предоставили 40 автомобилей и более 100 водителей



для перевозки продовольствия в город. Из осажденного Ленинграда на грузовиках по Ладожскому озеру вывозили женщин и детей. Вспоминая об этих событиях, ветераны Метростроя отправились в традиционную поездку к музею «Дорога жизни», чтобы поклониться погибшим. Первую остановку совершили у мемориала «Разорванное кольцо», откуда автобус взял курс к восточному берегу Ладожского озера. Затем коллектив ветеранов склонил головы у братских могил на Холме Славы.

При посещении музея ветераны осмотрели новую экспозицию: самолеты, баржи, орудия. Скоро в музее появится монумент высотой в семь метров, представляющий собой композицию из пяти фигур и символизирующий всех военных и гражданских, оборонявших блокадный Ленинград.

Спорт



БИЛЬЯРДНЫЙ ВИНТ

Бильярдист упирается о стол растопыренными пальцами левой руки. Кий будто не касается ее, а плавно скользит по воздуху. Парень полностью сосредоточен. Закусив нижнюю губу, он двумя щелчками подряд выстреливает шары в лузу. 1 ноября в бильярдном клубе «Алиби» собралось немало умельцев.

Командное первенство ОАО «Метрострой» по русскому бильярду. Большой зал с тремя десятками столов. Приглушенный мягкий свет и вибрирующий от разговоров воздух. Повсюду слышны почти нежные щелчки кия о шар, и из общего гула вырывается один голос:

— Зачем волноваться-то, боже мой, — произносит Альберт Сосулин, распорядитель работ на Фрунзенском радиусе и игрок СМУ-13. Ему 79 лет. Он ходит вокруг бильярдного стола, немного ссутулившись и что-то высматривая среди шаров.

Кий его соперника только что осекся, и удар получился рыхлым. Когда Альберта Павловича спросили, давно ли он играет, тот с улыбкой ответил:

— Я первый раз кий в руки взял.

— Да он меня только что 8:2 сделал! — слышится голос его соперника с противоположного края стола.

А спустя несколько минут Альберт за 11 столом немислимым образом по идеально изогнутой дуге опускает шар в лузу. «Отличный винт», — произносит мужчина в белой рубашке.

В первенстве ОАО «Метрострой» участвует девять команд, которые распределены на две группы. Долгое время они идут вровень, и около



стола судей то и дело слышатся веселые разговоры: «Все одинаково идут, надо же!»

Вскоре выявляются фавориты. По очкам СМУ-13 занимает второе место, тогда как у двадцатого стола идет напряженная партия, по итогу которой команда УМа в случае победы займет первое место.

На столе остается несколько шаров. Дальше игра продолжается до первого «забитого». Несколько людей молча наблюдают за противостоянием УМа и СМУ-17. Внешне «болельщики» кажутся спокойными, но когда кто-то промахивается, они болезненно морщатся и отрывисто взмахивают руками.

— Холодный рассудок, — напоминает игрок СМУ-17 напарнику по команде, наклоняясь к его уху. Тот кивает, мол, услышал, и сгибается над бильярдным столом, буквально впиваясь глазами в игровое поле.

Но носик его кия чиркает о бок шара так, что тот отскакивает в бортик в сантиметре от лузы. А через минуту игрок команды УМа уверенным тонким ударом закатывает победное очко.

— Меня в бильярд первый раз пригласили сыграть, так что с удовольствием принял участие. Сначала мы в футбол выиграли, теперь и тут, — говорит Антон Бовыкин, игрок УМа, только что одержавший победу в игре за первое место.

— Парням нравятся подобные мероприятия. Какому же мужику не нравится бильярд, — энергично произносит Ольга Николаевна Харитонova, председатель профсоюзной организации Семнадцатого управления Метрострой, — это очень хорошо, что проводится подобное.

У бильярдных столов остается несколько игроков. Они о чем-то тихо разговаривают. А мужчина в белой рубашке пытается повторить «винт», удар, который подсмотрел у Альберта Павловича со СМУ-13.

ТЕХНИКА ПОБЕЖДАЕТ СИЛУ

В спортивном комплексе «Метрострой» прошли соревнования по гиревому спорту на первенство ОАО «Метрострой». Некоторые спортсмены смогли показать очень хороший результат.

ХОРОШАЯ ТЕХНИКА – ХОРОШИЙ РЕЗУЛЬТАТ

Для хорошего результата в гиревом спорте не надо обладать великой силой, достаточно обладать техникой. Наблюдая за тем, как на первенстве «Метростроя» мужчины рывком поднимали 24-килограммовую гирю из стартового положения, становилось понятно, что спортсмены пришли подготовленными. Редко можно было увидеть, чтобы метростроевцы совершали банальные ошибки: они не дергали плечом, напрягая только мышцы рук, а работали всем корпусом, как и полагается. Не забывали и о спине, которая в течение всего подхода должна оставаться ровной.

При этом следует отметить уникальных метростроителей, продемонстрировавших отличную технику и замечательный результат. Аркадий Берлев (ТО-3), выступавший в весе до 95 кг, смог поднять 24-килограммовую гирю 205 раз и занял первое место, а Андрей Чернышов (УМ) с результатом в 160 раз – второе. Евгений Федоров (ТО-3) поднял снаряд 151 раз и занял первое место в весовой категории до 75 кг. В общем командном зачете команда ТО-3 заняла первое место, опередив в количестве подъемов Управление механизации. На третьем месте расположилась команда Управления-10.



БОЛЬШИЕ БИЦЕПСЫ ВО ВРЕД



Факт, что сила не играет большой роли в рывке гири, не вызовет удивления у людей, кто знаком с этим видом спорта, потому что техника побеждает силу. Замечательный пример – Ксения Дедюхина, многократная чемпионка России, Европы и мира по гиревому спорту в весе до 63 кг. В 2014 году она стала первой женщиной, которая смогла поднять гирю весом 24 кг 200 раз.

В одном из своих интервью она сказала: «В гиревом спорте большие бицепсы во вред, нужна силовая выносливость, чтобы поднять гирю максимальное количество раз». Ксения – стройная привлекательная девушка. У нее нет огромных бицепсов и плеч, но за 10 минут она закидывает гирю над головой в среднем 190 раз.

В гиревом спорте главное не сила, а техника, с которой спортсмен принимается за снаряд. Ее знание обеспечивает хороший результат, и первенство ОАО «Метрострой» подтвердило справедливость этой истины.

ЮБИЛЕИ ВЕТЕРАНОВ МЕТРОСТРОЯ

ДЕКАБРЬ

2	Колыванина Наталия Анатольевна (ТО-3) – 60 лет	15	Капрова Любовь Владимировна (УМ) – 65 лет
4	Бадьянова Марина Геннадьевна (УМ) – 55 лет	19	Ткаченко Варвара Георгиевна (СМУ-19) – 80 лет
5	Лесогорова Валентина Ивановна (СМУ-15) – 80 лет	21	Елифанов Владимир Васильевич (СМУ-20) – 70 лет
7	Кобляков Вячеслав Павлович (УМ) – 65 лет	22	Шилов Андрей Александрович (ТО-3) – 65 лет
9	Клименко Людмила Ивановна (УМ) – 55 лет	24	Колотилов Виктор Юрьевич (Метроподземстрой) – 65 лет
	Дьяконская Екатерина Петровна (СМУ-13) – 90 лет	25	Клевакичев Игорь Юрьевич (Управление) – 65 лет
11	Семенова Нина Павловна (СМУ-15) – 80 лет	27	Фролова Валентина Васильевна (СМУ-19) – 85 лет
	Батракова Светлана Борисовна (СМУ-15) – 55 лет		Супоницкая Майна Алексеевна (УПТК) – 85 лет
	Давыдян Николай Георгиевич (СМУ-20) – 75 лет		

УЧРЕДИТЕЛЬ:

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

0+

Редактор: Андрей Бергнер

Корреспондент: Андрей Окунов

Фото: Виктор Чумаков

Верстка и дизайн: Елена Тальянова

Номер подписан в печать 14.11.2017 г. 11.00 ч.

Газета отпечатана в типографии «Кириллица», Санкт-Петербург, Синопская наб., д. 64, литера А.

АДРЕС РЕДАКЦИИ:

190013, Санкт-Петербург, Загородный пр., д. 52а

Телефон: (812) 635-77-28

metrostroy@mail.ru

www.metrostroy-spb.ru

Отзывы направлять по адресу редакции.

Тираж 1 700 экземпляров.