

ГАЗЕТА ОТКРЫТОГО АКЦИОНЕРНОГО ОБЩЕСТВА «МОСКОВСКИЙ МЕТРОСТРОЙ»

НОВОСТИ

СБОЙКИ ПОД СЕРЕБРЯНЫМ БОРОМ

Проходчики ООО «Спецметрострой» на сбойке № 5 приступили к разработке грунта, идя из сервисного тоннеля в сторону правого транспортного. По левой половине этой сбойки все конструктивные элементы между собой завязаны.

По сбойке № 4 продолжается закрепление грунта в пространстве между сервисным и правым транспортным тоннелями, осуществляемое сразу с двух сторон. В районе сбойки № 3 эта операция начата пока лишь в правом тоннеле.

НА ВЕСТИБУЛЕ «ТРУБНОЙ»

Участок Владимира Иванова из СМУ-9 замкнул контур свайного ограждения котлована, в котором сооружается вестибюль станции «Трубная». Механизаторам остается забурить еще около 100 свай для «кармана», где будет сделан выход из метро непосредственно на Цветной бульвар. Но там еще надо перенести забор стройплощадки.

В готовой части котлована участок Накипа Файзрахманова из СМУ-8 занимается бетонированием стен вестибюля и его сопряжения с наклонным ходом.

ПЕРЕСАДКИ ПОД ТУРГЕНЕВСКОЙ ПЛОЩАДЬЮ

На строительстве пересадки со станции «Сретенский бульвар» на «Тургеневскую» проходчики участка Михаила Овчинникова из СМУ-5 собрали в машинном зале наклона пять колец обделки диаметром 13,5 м. На сентябрь запланировано столько же, а всего их должно быть 29.

По второму пересадочному узлу шахты № 939, которому предстоит связать строящуюся станцию с «Чистыми прудами», сделано пока меньше. Там участок Александра Волкова из СМУ-5 ведет проходку пилот-тоннеля для подходного коридора к машинному залу и к 4 сентября собрал 6 колец временной обделки диаметром 6 метров. В то же время специалисты УММ, работающие в конце платформы «Чистых прудов», заканчивают монтаж установки для забуривания в торцевую стену труб опережающего экрана.

«МЕТРОСТРОЕВЕЦ» НА 2007 ГОД

Первого сентября началась подписка на московские издания периодической печати на первое полугодие 2007 года. Если вы хотите получить нашу газету и в 2007 году, поспешите на почту. Индекс «Метростроевец» — 24264, его можно найти в каталоге российской прессы «Почта России». Стоимость подписки на 6 месяцев с доставкой на дом и в организации — 174 руб. 18 коп.; до востребования — 172 руб. 56 коп.; до квартиры — 181 руб. 26 коп. Для ветеранов Великой Отечественной войны, инвалидов I и II групп стоимость подписки на нашу газету 170 руб. 76 коп. Оформить подписку можно в любом почтовом отделении Москвы. В Московской области стоимость «Метростроевца» на 6 месяцев — 183 руб. 96 коп.

Александр Торопов: «Главное — строить метро»

Накануне юбилея Метростроя наш корреспондент побеседовал с потомственным метростроевцем, управляющим ООО «СМУ-13 «М» А.А. ТОРОПОВЫМ.

— Александр Андреевич, меньше месяца осталось до 75-летия Метростроя. Семья Тороповых отдала строительству метро не один десяток лет. И СМУ-13, которое вы возглавляете, за тридцать четыре года внесло в общую копилку немалый вклад...

— Вот только я не согласен, что за тридцать четыре года. Все-таки своими корнями СМУ-13 уходит в далекие тридцатые. Есть тому документальные подтверждения, трудовые книжки старых наших работников, которые всю жизнь трудились на одном месте. Сначала это была Строительная контора № 2, потом названия организации менялись. А что касается вклада, то он действительно весомый. Это электродепе «Свиблово», «Замоскворецкое», «Ждановское», «Варшавское», «Печатники»... Это тупики за станциями «Улица Подбельского», «Алтуфьево», «Марьино», «Бунинская аллея»... На Цветном бульваре СМУ-13 соорудило не только здание Управления Метростроя, но и вестибюль станции. Коллектив принимал участие в строительстве «Домодедовской», «Марксистской», «Пражской», «Чкаловской», работал на Кутузовской развязке, на Тульских эстакадах... А сколько по всей Москве построено детских садов и жилых домов! Всего просто не перечислить.

Но главная гордость коллектива — это люди, большинство из которых, придя на Метрострой в юные годы, до конца сохраняли ему верность. Когда в 1999 году я стал директором СМУ-13, еще трудились такие корифеи, как плотник Алексей Семенович Булгаков с более чем полувековым трудовым стажем, маляр Екатерина Дмитриевна Кубышина, отметившая полувековую трудовую юбилей, плотник Василий Григорьевич Алексеев... Да и сегодня еще ветераны задают тон. Правда, их осталось совсем мало. Но они есть! Из поколения метростроевцев послевоенных лет наша Мария Семеновна Мартынова, маляр. Ей скоро семьдесят шесть лет, на год старше Метростроя, но уходит на заслуженный отдых пока не собирается, воспитывает молодежь своим трудовым задором. На ее глазах прошла вся жизнь коллектива с его взлетами и падениями...

— Но падения-то пришлось на перестройку, в советские времена коллективы Метростроя не страдали от отсутствия занятости. Всегда была работа, перспектива. А вот в девяностые годы СМУ-13, действительно, оказалось на грани.



Управляющий ООО «СМУ-13 «М» Александр Торопов (слева) и начальник участка Олег Дроздов.

Строительство тоннелей открытого способа работ в Серебряном Бору.

АКТУАЛЬНОЕ ИНТЕРВЬЮ

«Улице Академика Янгеля» занимались перекладкой коммуникаций, дальше уже пошли в Северное и Южное Бутово, где сооружали перегонные тоннели к «Бульвару Дмитрия Донского», а затем эстакадную станцию «Бунинская аллея» и тупики за ней. Что хочу отметить: какие бы трудности на пути ни встречались, а порой и документацию, и фронт работ СМУ-13 получало в последнюю очередь, никогда, ни при каких условиях наш коллектив Метрострой не подводил. В СМУ были, есть и будут надежные, высококвалифицированные инженеры и рабочие, на которых всегда и во всем можно положиться. Кстати, сейчас я стараюсь больше опираться на молодежь. Для меня важно подготовить достойную смену ветеранам, причем, из наших же работников.

— О каких-то успехах в этом направлении уже можно рассказать?

— Если говорить о начальниках участков, то в последнее время сменились практически все, за исключением Павла Чудинова. Вот, например, Олег Дроздов. Начинать проходчиком, после окончания института стал мастером, сейчас работает начальником участка. Перспективный парень, которого, естественно, я буду продвигать дальше. Уже сейчас видно, что из начальника участка Вадима Дядищева в будущем получится толковый и ответственный руководитель.

Меня иногда упрекают, у тебя, мол, участки небольшие, надо бы все их объединить. Но ведь у каждого своя тактическая линия. Можно и объединить, только потом с кем останешься? А так... Молодежь, попадая в самые разные производственные ситуации, постепенно обкатывается, привыкает к ответственности, к уме-

— Когда я принимал СМУ, коллектив насчитывал 120 человек. Работы не было совсем. Единственный объект — в Троекурове, да и тот на завершающем этапе. Жизнь еле-еле теплилась. Чтобы вытащить коллектив из разрухи, пришлось засучить рукава. Прежде всего, мы начали искать объекты и отзываться людей из неоплаченных отпусков. За что только не брались! Находили работу в ЖЭКах, где-то делали крыши, где-то занимались отделкой помещений. Отставание по заработной плате составляло несколько месяцев. А тут еще и долги за аренду здания, в котором располагалась контора. Пришлось договариваться с районом и, занимаясь ремонтом подъездов и фасадов домов, ликвидировать накопившуюся задолженность. А были еще и судебные разбирательства по долгам. В общем, пережито немало!

Положение стало выправляться с началом строительства Кутузовской развязки, где мы работали на субподряде у разных организаций: у СМУ-12 — на рамповом участке, у СМУ-6 — на сооружении подпорной стены, у СМУ-8 — на строительстве водонасыщенного участка тоннеля № 4. Все, за что брались, сдавали в срок, без нареканий по качеству работ. А за качество на этой стройке отвечать приходилось по полной программе. В 2000–2001 годах строили Тульские эстакады на субподряде у «Элгада». Затем на

Особое братство

На страницах газеты всегда одна из главных тем — судьбы людей, внесших большой вклад в строительство московского метро, посвятившим этому делу всю жизнь. Метрострою еще долго жить и развиваться, этого требуют нужды столицы, громадного мегаполиса. Но чтобы процесс шел успешно, молодым строителям необходимо знать свою историю, свои корни. Сегодня наш собеседник Анатолий Николаевич АДАДУРОВ, заместитель директора СМУ-6. Он любезно согласился стать своеобразным историческим «гидом».

— Анатолий Николаевич, вы без малого 50 лет работаете в коллективе Метростроя. Принимали участие в строительстве десятков километров перегонных тоннелей и множества станций. А как всё начиналось?

— Мой отец, Николай Николаевич, родом из Орловской области, работал на строительстве метро с первой очереди. Приглянулась ему бетонщица Аня, которая приехала тоже по призыву из Владимира. А потом появились мы, четверо детей, которые очень благодарны этой встрече родителей. Долгие годы вся семья ютилась в десяти-метровую комнату в доме без всяких удобств. Еду готовили на керосинке. Отец на фронте, мать на работе. Как только мама с нами управлялась, выдерживала этот быт? И не только выдержала, но и сделала всё возможное, чтобы мы получили высшее образование в МИИТе. **Люди! Любите и цените своих родителей...**

— Анатолий Николаевич, детство закончилось. А что дальше?

— Считаю, что мне несказанно повезло. Уже в первые рабочие дни познакомился с легендарными людьми, Героями Социалистического Труда. О них можно рассказывать бесконечно! Заявление о приеме на работу мне подписал Иван Алексеевич Яцков, начальник Тоннельного отряда № 6 (тогда СМУ-1). А главный инженер Юрий Анатольевич Кошелев определил мое рабочее место: «Тебе еще нет восемнадцати, поэтому поработай пока маршейдерским рабочим под руководством сменного инженера Владимира Степановича Сорокина». Трудиться рядом с таким талантливым инженером — это большая удача! Долгие годы возглавляя маршейдерский отдел, он концентрировал вокруг себя инженерную мысль Тоннельного отряда. К сожалению, его уже нет в живых.

Как только исполнилось мне восемнадцать, оказался в бригаде Николая Романова. Не было тогда никаких специальных курсов, учились на ходу. «Вон твоя левая ячейка в забое. Справишься — будешь работать в бригаде», — так мне было сказано.

Многие метростроевцы прошли такую же суровую школу и стали ныне специалистами горного дела. — **Надо полагать, в вашей профессиональной жизни было немало сложнейших моментов, трудностей. Как вы их преодолевали?**

— Самые сложные моменты связаны со строительством перегонных тоннелей мелкого заложения. На-

Алексей Андреевич Аброров, директор Метрогипротранса.



пример, между станциями «Беговая» — «Полежаевская». Я тогда был молодым начальником участка. На трассе все коммуникации оказались старыми — то газовая труба лопнет, то водопроводную или канализационную трубу прорвет. А вдобавок еще смертельный случай и длительные объяснения в прокуратуре. Ну, как не отчаяться? В такое время спасали люди, которые работали рядом. Опытные, надежные, они подставляли плечо. Они верили в меня.

— **Как вам удалось решить проблему, возникшую при строительстве сложнейших перегонных тоннелей между «ВДНХ» и «Ботаническим садом»? Сдача радиуса оказалась под угрозой срыва...**

— Проблема была в том, что потребовалось прибегнуть к кессонным работам, от которых Метрострой давно отказался. Мы начали с ним готовиться. Возвели необходимые сооружения, направили людей на медкомиссию. Но не так уж много метростроевцев эту медкомиссию преодолели, в кессон допускались люди с железным здоровьем. Срок пуска радиуса действительно оказался под угрозой срыва.

Что делать? Выход был найден. Как тут не восхищаться талантом инженеров Метрогипротранса? Их смелые предложения, основанные на глубоких знаниях своей профессии, позволили отказаться от кессонных работ. Тем самым удалось сберечь самое бесценное — здоровье многих людей.

Алексей Андреевич Аброров, тогда руководитель отдела организации и механизации работ, вместе с другими специалистами, впервые применил способ «контурного замораживания». Внедрением этого предложения занимались тоже очень творческие и высокопрофессиональные люди. Это начальник участка спецработ Александр Всеволодович Никольский, механики участка ТО-6 Антон Гаврилович Глазунов и Степан Степанович Жокин, опытные сменные инженеры Владимир Осипович Бычков, Александр Герасимович Лагин, молодой инженер Георгий Васильевич Макаревич, ныне генеральный директор ТО-6.

— **Анатолий Николаевич, позже вы работали главным инженером, а затем начальником СМУ-12. Расскажите, пожалуйста, об этом периоде.**

— Коллектив был молодой. А работа — многогранная. Строили тоннели, станции метро, жилые



Горняки СМУ-6. 1996 год.

дома, заводы, вели работы в подшефном колхозе. Возглавлял коллектив потомственный метростроитель Алексей Иванович Хондожко. Все объекты сдавали в срок и с высоким качеством. В этом заслуга опытных начальников участков — Василия Степановича Леонова, Анатолия Николаевича Назарова, Валерия Викторовича Харина, Александра Алексеевича Коппейроина, Андрея Игоревича Воинова. Большую помощь в решении поставленных задач оказывал коллективу заместитель начальника Метростроя Владимир Федорович Бочаров.

Но вот пришла беда. Оклеветали Алексея Хондожко, сняли с работы.



Алексей Иванович Хондожко.

Сейчас за ту помощь, которую он оказывал другому трудовому коллективу, за его вклад в строительство метро наградили бы. Но время было другое. Человек сильно переживал, заболел и умер. До сих пор это всем нам, работавшим рядом с ним, укор — не смогли отстоять такого человека, доказать твердолобым чиновникам, как они несправедливо жестоки. **Люди, цените друг друга!!!**

Не обошли неприятности и меня.



Бывший механик участка ТО-6 Антон Гаврилович Глазунов.

Очень жаль было покидать коллектив, где остались такие замечательные люди, как Романов, Евдокимов, Герасимов, Харитончук, Сендак, Козлов, Инякина, Бизяева, Спрыгина, Сорокина и многие другие...

И вот уже девятнадцать лет я работаю в коллективе СМУ-6. **В каждом из тех, кто окружает меня, есть своя изюминка.** И об этих людях хорошо бы рассказать в следующих выпусках газеты.

— **Когда все-таки было строить и жить тяжелее — раньше или сейчас? Ведь вам есть с чем сравнивать...**

— Многие ругают сегодняшнее время. Я не ругаю. Строить стало легче и увлекательнее. Техника, технология, образование людей — все движется вперед. Общество не может двигаться назад. Иногда оно, правда, начинает спотыкаться, топтаться на месте. А жить — это однозначно — нашим родителям было гораздо тяжелее.

— **Анатолий Николаевич, могли бы вспомнить одну из самых нестандартных ситуаций в вашей профессиональной жизни?**

— Нестандартная ситуация? Когда людям нужна твоя помощь, ты и становишься её участником.

Еще недавно нелегко было руководителям СМУ-1 общаться в Крылатском с жителями близлежащих домов, которые по разным причинам были решительно настроены против стройки.

Помочь установить с недовольными людьми контакт, постоянно разъяснять им значение стройки для москвичей, в том числе и для жителей их района, попросил меня директор СМУ-1 Александр Васильевич Иванов, наш генподрядчик.

Примерно через полгода цель была во многом достигнута, жители микрорайона перестали протестовать против строительства. Более того — даже обращались с просьбами помочь в благоустройстве территорий. И мы где-то спортивную площадку сделали, где-то ограду для тротуара, чтобы автомобили не заезжали, заасфальтировали дорожки. Большинство жителей поняли, что мы после себя оставим замечательный благоустроенный район и не причиним никакого вреда его обитателям. Вот тогда ощутил я душевный подъем, и нет ничего приятнее, когда при встрече с работниками СМУ-1 видишь открытую улыбку — улыбку людей, ставших твоими друзьями.

— **Анатолий Николаевич, растет ли численно ваш коллектив? И как он омолаживается?**

— В СМУ-6 в последнее время пришло много неплохих ребят из разных городов России. Они хорошо работают, уважают метростроевские традиции. И мы стараемся этих ребят поддержать, чтобы ощущали они себя родными в коллективе. Платим нормальную зарплату, оформляем прописку, обеспечиваем жильем. Это не простая задача, ведь сейчас не строим новые общежития или жилые дома.

На сегодняшний день у нас около 600 человек. А когда-то было в два раза больше. Людей растеряли в девяностые годы, когда зарплату не платили по несколько месяцев. Когда эта «вахханалия» закончилась, многие вернулись в коллектив. И, наконец, чисто метростроевской работой занялось СМУ-6: сооружаем тоннели между станциями «Чкаловская» и «Сретенский бульвар», готовимся начать проходку «Достоевской». Достаточно у нас опытных людей, знающих горное дело. Их задача — передать свои знания молодому поколению.

— **Есть ли у вас претензии к технической обеспеченности?**

— Увеличились объемы производства, возросли требования заказчика и городских властей к качеству, культуре производства, безопасности работ. И без новой техники, новых материалов, новых знаний сегодня не выжить. Поэтому руководители Метростроя и СМУ обеспечивают стройку всем для этого необходимым. А нам остается лишь работать с прибылью.

— **Анатолий Николаевич, каковы ваши требования к коллегам и подчиненным? Какие качества особенно в них цените?**

— Я не конфликтный человек, со всеми работаю нормально, ко всем нахожу подход. Ценю работоспособность инженера или рядового строителя, способность принимать самостоятельные решения и не прятаться за спинами других. Ценю самострадание, быть максимально полезным на своем месте. Именно такие люди нам и нужны.

— **Анатолий Николаевич, часто можно услышать, что Метрострой — особое братство людей...**

— Да, это именно так. На каждой линии возникали и возникают сложные ситуации, и рядом должны находиться товарищи, готовые в любую минуту подстраховать, подставить плечо, принять решение. Случайные люди на Метрострое не задерживаются.

Татьяна ХАРЛАМОВА.

Александр Торопов: «Главное – строить метро»

Окончание, начало на стр. 1

нию правильно организовать работу, вести документацию — техническую, обеспечивающую качество, технику безопасности. Только тогда человека можно сделать по-настоящему ответственным, когда ему поручишь дело, за которое спросят только с него.

— А как обстоят дела с мастерами?

— Их всегда не хватало. А вот сейчас положение в корне изменилось. Многие наши рабочие либо пошли учиться, либо уже выучились и теперь из проходчиков, арматурщиков выходят в горные мастера. Один из них — Владимир Неретин: и инженер грамотный, и организатор хороший. По штатному расписанию он горный мастер, но я поручаю ему самостоятельную работу. Пусть небольшой объект, но он ведет его сам и сам за все отвечает: за переговоры с заказчиками, с подрядчиками, за выполнение задания... Умеет человек работать — уже готовый начальник участка. Еще не так давно трудился электриком Александр Толстов. Теперь он начальник мехцеха, и я им доволен. Перспективные ребята из рабочих — Андрей Макаров, Александр Филатов. А недавно в СМУ пришли и уже трудятся механиками три дипломированных молодых специалиста, выпускники институтов этого года. Возможно, придет и четвертый.

Если кто-то заболел или уволился, у нас всегда найдется достойная замена, стоит лишь взглянуть в «копилку».

— Эти перемены затронули контур?

— И в контуре теперь немало молодых. Начальником производственно-технического отдела стал Рафик Рамазанов, до этого он возглавлял мехмастерскую, в этом же отделе трудится инженером Андрей Новиков — классный компьютерщик, программист. Вот что для меня очень важно: в СМУ приходят дети сотрудников и с удовольствием у нас работают. Коллектив становится



Горный мастер Владимир Неретин.



Фото Андрея НОВИКОВА

Горный мастер Андрей Макаров (второй слева) с арматурщиками СМУ-13.

Слесарь Виктор Гаспаров. За плечами опытного рабочего тридцать три года метростроительского стажа.

для них таким же родным, как и для их родителей. И это особенно радует. Дочь начальника сметно-договорного отдела Нины Васильевны Храповой и дочь супругов Бессоновых — главного инженера Валерия Анатольевича и ведущего инженера техотдела Ирины Васильевны — пока еще студентки. Однако, и Татьяна, и Марина учебу в институте совмещают с работой в СМУ-13. В будущем, я уверен, из них получатся прекрасные специалисты. В этом году у нас начал трудиться после окончания вуза сын сварщика Виктора Филина — Александр. А это уже династия.

— СМУ-13 насчитывает сегодня 400 человек. Много ли осталось кадровых работников?

— Половина — кадровых, половина — вахтовиков.

— И все задействованы на Серебряноборских тоннелях?

— Сейчас — да. А в 2005 году мы поработали еще на Митинской линии, на ветке в депо, освоили там 60 млн. руб.

В Серебряном Бору СМУ-13 сначала получило 7-ю и 9-ю секции, это первые секции, с которых начиналось строительство порталной ча-

сти. В этом году нам поручили участок 19-й секции по правому тоннелю и потом 6-ю секцию, которую передали от НПО «Космос». С июля здесь трудятся пять участков: Павла Чудинова, Олега Дроздова, Анатолия Трофимова, Вадима Дядищева, Николая Дюбакина, работают бригады Александра Васильева, Александра Долгова, Григория Кюрджиева, Николая Гудкова и Халита Бытдаева.

Сейчас ведем работы на самом сложном участке, где пересекаются тоннели метро с автомобильным тоннелем. Каждый месяц укладываем по 1200 кубов бетона. Главная задача третьего квартала — завершить порученные нам работы по сооружению тоннелей и ходков, относящихся к метрополитену, и по сооружению автомобильного тоннеля. А дальше — путь наверх, преодолевая следующие ярусы, где предстоит построить РТП, насосные, венткамеры...

— Понятно, что каждый руководитель, прежде всего, думает о больших объемах работ, чтобы задействовать коллектив и обеспечить своим людям достойную жизнь. А что еще тревожит, не дает покоя?

— Как раз отсутствие большой работы и беспокоит. Завершается оче-

редняя стройка, а за ней — пустота. Взять, к примеру, 2004-й год. Я уже и по Солнцевской линии проехал, участки посмотрел, а в итоге? Вот и приходится в перерывах между настоящим делом заниматься мелкими, неинтересными объектами: магазинами шаговой доступности, ремонтом наклонных ходов и венткамерок метрополитена.

Социальная сфера... Ясно, что временные рабочие не те специалисты, которые нужны Метрострою. Никакие вахтовики не заменят кадровых работников. А потому надо думать хотя бы об общежитиях, чтобы создать более или менее нормальные условия для жизни. Долго ли проработает человек, которому приходится спать в походных условиях где-нибудь на стройплощадке? Ведь метро и раньше не строили москвичи. Существовал лимит на иногородних. Но у тех поколений метростроителей была перспектива получить прописку, потом жилье. И,

как показывает жизнь, большинство из них прирастали к своим коллективам душой и сердцем на десятки лет. А сейчас... Возобновили работы на центральном участке Люблинско-Дмитровской линии, и сразу сказались нехватка специалистов подземных профессий. Кадровых работников, действительно, с каждым годом становится все меньше и меньше — стареют. А кому передавать опыт? Кто примет эстафету в свои руки?

Мне бы хотелось, чтобы традиции, заложенные первопроходцами метро, к которым относится и мой отец, оставались в нашей жизни. Чтобы работали на Метрострою мощные коллективы, которые бы пополнялись высококвалифицированными кадрами. А главное, чтобы мы строили метро с устойчивой перспективой на долгие годы.

Беседу вела
Нина СОЛОВЬЕВА.

На развитие метро 80 процентов средств выделяет Москва

Недавно в редакции «Комсомольской правды» побывал начальник Московского метрополитена Дмитрий Владимирович ГАЕВ и ответил на многочисленные вопросы. Сегодня мы публикуем ответы на те, которые представляют интерес для строителей метро.

Почему эскалаторы стали ездить медленнее

— Складывается впечатление, что в метро многое обветшало, устарело и нуждается в серьезной реконструкции...

— Мы занимаемся модернизацией многих систем метрополитена. Например, ремонтом эскалаторов, которых у нас сейчас более 500 единиц. Причем, подчас вызываем этим недовольство пассажиров. Наверняка вы заметили, что тратите времени больше, чем раньше, когда находите на движущемся эскалаторе. Они теперь ездят медленнее. Это позволяет снизить потенциальную возможность травматизма, несмотря на то, что тем самым замедляется процесс пересадки пассажиров.

Новые эскалаторы сейчас монтируем с такими элементами безопасности, которые у нас прежде не применялись. Мы подглядели их у зарубежных коллег. К примеру, на эскалаторах появилась щеточка. И теперь здесь нет ни одного несчастного случая с людьми в резиновой обуви, кедах, кроссовках, что раньше



Фото А. ПОПОВА

бывало часто. Простая щеточка спасает от беды.

— У вас ведь еще одна новинка была. На платформе в «Текстильщиках» при подъезде поезда загорелась светящаяся дорожка...

— Спорная вещь. Мы считаем более эффективным видом оповещения звук гонга, но одно другому не мешает, а дополняет. Ведь среди пассажиров есть и слабовидящие. К тому же, если платформа заполнена людьми, то эту световую полосу можно не разглядеть. Звуковой сигнал о прибытии поезда вы услышите

в любом случае. А специальную сигнальную подсветку мы сделали на самом опасном месте эскалаторов, на перегибе, когда полотно переходит на нижнюю или верхнюю площадку. Надо привлечь внимание человека к этому. Теперь между ступенями появляются зеленые полосы именно в местах перегиба. Это сигнал: опасная зона, будь внимателен.

Еще мы стараемся, используя заложенную проектировщиками эстетику среды, снизить усталость человека в замкнутом пространстве. Поэтому все-таки находим деньги и



Станция «Международная», отделку которой выполнили специалисты ЗАО «УСР Мосметростроя».

Ю.М. Лужков выступил на открытии «Международной» 30 августа.

Слева — Д.В. Гаев.

вкладываем их в реставрацию самих станций. Посмотрите на «Новослободскую», «Кропоткинскую», «Комсомольскую» — кольцевую. Каждый год мы приводим в порядок одну из станций, которая является историческим наследием.

За льготников платит правительство

— А метро вообще сильно дотируют?

— Метро очень прибыльный бизнес. Мы получаем прибыль и платим налоги, а полученные деньги вкладываем в безопасность, культуру обслуживания, то есть в пассажира. Нас ник-

то не дотирует. Правительство Москвы как заказчик на перевозку платит нам за нашу работу. Вот это принципиально важно. Пассажир платит за свою перевозку. Причем с помощью дифференцированной шкалы человек вправе выбрать любой тарифный план, который он считает для себя удобным. В среднем то, что мы получаем от обычного пассажира, соответствует затратам на его перевозку. — То есть пассажир себя окупает?

— Да, в среднем. Правительства России и Москвы оплачивают нам перевозку каждого льготника. Мы сейчас считаем каждого пассажира и знаем, сколько участников боевых действий, ликвидаторов «чернобыльцев», инвалидов воспользова-



На развитие метро 80 процентов средств выделяет Москва

Окончание, начало на стр. 3

лись нашей услугой. Льготных категорий более семидесяти, и это 28 процентов всех пассажиров Московского метрополитена.

— А на что тратите заработанные деньги? На строительство новых станций?

— Затраты на новое строительство не входят в тариф пассажирских перевозок. Метрополитен развивается исключительно за счет специальных целевых денег инвестиционных программ правительства России и Москвы. При этом Москва выделяет 80 процентов средств, федеральный бюджет — 20 процентов. Эти деньги идут не только на строительство, но и на покупку нового оборудования и подвижного состава на новые линии. Все остальное, например, реставрацию и реконструкцию станций, замену вагонов и эскалаторов, оплачивает метрополитен. Два года назад мы привели экономику метрополитена в нормальное рыночное состояние. Это позволило не просить больше денег на реставрацию станции «Кропоткинская», а сделать все

В Книге отзывов, которая бывает на каждой новой станции, мэр Москвы Ю.М. Лужков сделал хорошую запись: «Много станций у Московского метрополитена, но я с удовольствием поздравляю метростроителей, метрополитеновцев и, конечно, москвичей с новой станцией. Поздравляю, потому что такого много не бывает! Желаю, чтобы мы вместе продолжили эту традицию: не меньше 3-х станций в год!»

самим за счет средств, которые мы получаем от перевозки пассажиров и прочей деятельности. Ведь порядка 4–5 процентов нашего дохода составляют попутное обслуживание населения, реклама, участие в коммерческих предприятиях.

— Площади сдаете?

— Да, в том числе и аренда. Я это называю попутным обслуживанием населения. Потому что мы сами не торгуем, а предоставляем площади под эти услуги.

Филевскую линию переделают в легкое метро

— Какие линии планируете строить в ближайшие годы?

— Надеюсь, третий пересадочный контур все-таки начнет строиться в 2008–2009 годах. Первоочередной участок пройдет от «Международной» через Шелепиху, «Полежаевскую», через Ходынку на «Динамо», «Савеловскую». Сейчас начинается



Фото А. ПОПОВА

В музыкальном сопровождении

Московский метрополитен совместно с Фондом поддержки культуры и искусств Олега Лундстрема, при поддержке правительства Москвы приготовили для москвичей и гостей столицы необычный подарок.

Впервые открытие станции метро «Международная» сопровождалось праздничным концертом джазовой музыки, а также фотовыставкой из истории метрополитена и жизни легендарного Олега Лундстрема.

В волшебную атмосферу праздника окунались 30 августа пассажиры метро. На станции «Деловой центр» прозвучали популярные мелодии в исполнении Государственного камерного оркестра джазовой музыки им. Олега Лундстрема (дирижер Владислав Калерский), струнного ансамбля «Мелодия» и дискленда «Патфон Бэнд». В концерте также приняли участие лауреаты международных конкурсов виолончелист Борис Андрианов и аккордеонист Александр Ананичев.

Этим событием стартовал новый проект «Метро-джаз». Именно джаз как нельзя лучше подходит для того, чтобы разрушить стереотип отношения к метро только как к транспортной магистрали города. Джазовое искусство всегда было зоной перемен и движения в музыке, подчеркивающей стиль городской жизни, что, безусловно, ассоциируется с динамикой и стилем метро.

Концерт на станции метро.

проектирование этого пути. В следующем году намерены утвердить его в Госэкспертизе. Потом правительство Москвы обсудит предполагаемые сроки строительства.

В результате этой стройки Филевская линия по сути своей превратится в линию легкого метрополитена. Ей придется модернизировать, потому что линия разгрузится и будет возить уже примерно 15–20 тысяч человек в час. Такие пассажирообразующие станции, как «Крылатское», «Молодежная» и «Кунцевская», составляют основную массу всей перевозки на Филевской линии. С них народ пересядет на построенную Митино-Строгинскую линию, потому что до станции «Киевская» можно будет доехать на десять минут быстрее.

— Одну из новых станций, «Мякининскую», вызвали строить частные компании. Метрополитен созрел для привлечения подобных инвестиций?

— Подчеркиваю, это будет не частная, а государева станция и деньги государевы. Частные инвестиции, которые появляются в результате

хозяйственной деятельности метрополитена, например, в технических зонах, наконец стали рассматриваться органами власти как источник реинвестиции в развитие транспортной инфраструктуры. Это нормальный рыночный подход.

— Что с монорельсом? Он так и останется экскурсионным транспортом?

— Мы не являемся заказчиками этой опытной системы. Нам поручили только обеспечить ее эксплуатацию. На любой новой технике необходимо все пощупать в натуральных условиях. Так и на монорельсе. Кстати, с 1 сентября мы открываем здесь две последние станции для входа и выхода пассажиров — «Улица Милашенкова» и «Улица Королева». Конечно, монорельс пользуется популярностью больше как экскурсионный вид транспорта. Это особенно заметно по выходным дням, когда мы перевозим на нем более 4 тысяч человек. Люди и в метро иногда приходят, чтобы просто проехать через метромост и полюбоваться панорамой «Лужников».

Поэтому мы в том числе и экскурсионные цели обеспечиваем.

— Каким вам представляется будущее Московского метрополитена?

— Столичное метро с каждым годом работает не хуже, чем оно работало до этого. Если будет выполняться начатая два года назад программа развития транспорта, то к 2015 году мы придем к тому, что метро вернется в условия, достаточно спокойные, с точки зрения комфорта пассажира. Я надеюсь, что на это хватит политической воли. А инвестиционные программы будут сворачиваться, а расширяться.

— И последний вопрос. Сильно ли будут расти цены на билеты?

— Ответ: а будет ли дорожать хлеб?

Интервью провели
Андрей ДЯТЛОВ,
Светлана ОЛИФЕРОВА,
Елена ПРЯДКО.

Какие станции метро построят в 2007 – 2014 годах

Название станции	Когда сдадут
Люблинско-Дмитровская линия	
1. Ст. «Чкаловская»–ст. «Марьино Роцца» (6,7 км), в т.ч.:	
–ст. «Чкаловская» – ст. «Трубная» (3,72 км)	в 2007 г.;
–ст. «Марьино Роцца» (2,93 км)	в 2009 г.;
2. Ст. «Марьино Роцца» –ст. «Лихоборы» («Селигерская») (8,04 км)	в 2013 г.;
3. Ст. «Марьино»–ст. «Зябликово» («Красногвардейская») (4,33 км)	в 2010 г.
Замоскворецкая линия	
Ст. «Красногвардейская»–ст. «Братеево» (2,9 км)	в 2011 г.
Митинско-Строгинская линия	
Ст. «Парк Победы»–ст. «Митино» (20 км), в т.ч.:	
–ст. «Парк Победы»–ст. «Кунцевская» (5,4 км)	в 2007 г.;
–ст. «Крылатское»–ст. «Строгино» (6,1 км)	в 2007 г.;
–ст. «Строгино»–ст. «Волоколамская» (4,2 км)	в 2009 г.;
–ст. «Волоколамская»–ст. «Митино» (4,3 км)	в 2010 г.
Арбатско-Покровская линия	
Второй выход на ст. «Парк Победы»	в 2011 г.
Второй выход на ст. «Бауманская»	в 2012 г.
Бутовская линия (легкое метро)	
Ст. «Улица Старокачаловская»–ст. «Битцевский парк» (5 км)	в 2010 г.
Ст. «Бунинская аллея» — ст. «Новокурьяново» (5,1 км)	в 2014 г.
Солнцевская линия (легкое метро)	
От ст. «Юго-Западная» в районы Солнцево и Новопеределкино (11,95 км)	в 2013 г.
Таганско-Краснопресненская линия	
От ст. «Выхино» в район Жулебино (3,38 км)	в 2012 г.
Калининская линия	
Ст. «Новогиреево»–ст. «Новокосино» (3,23 км)	в 2011 г.
Кольцевая линия	
Второй выход на ст. «Комсомольская»	в 2012 г.

ЛЕДЕНЕВ Николай Петрович



27 августа на 79-м году жизни скоропостижно скончался ветеран СМУ–5 Николай Петрович Леденев.

Он пришел в наш коллектив в 1951 году после службы в армии и был направлен на строительство станции «Арбатская», в бригаду проходчиков Г.Н. Авдохова, лучшую в то время. В этой бригаде Николай Петрович трудился десять лет, досконально освоил горное дело.

В 1961–1963 годах он работал на строительстве важного объекта в Афганистане. Вернувшись из командировки, возглавил бригаду проходчи-

ков и более двадцати лет руководил ею. Честным, добросовестным трудом, в соревновании с самыми лучшими метростроевскими коллективами, бригада Леденева завоевала, наверное, все почетные звания, которые существовали в те годы. Ей доверяли самые сложные задания, и она всегда достойно их выполняла.

В 1964 году Н.П. Леденев первым среди транспортных строителей поддержал почин Героя Социалистического Труда А.Д. Басова: «Работать высокопроизводительно, без травм и аварий!» и стал инициатором массового движения за безопасный труд. Метод Басова-Леденева взяли на вооружение сотни бригад Метростроя и Министерства транспортного строительства.

Когда Николай Петрович по праву мог бы уйти на заслуженный отдых, он не оставил стройку, а занялся ремонтом пневматического оборудования, где также требовались его большой опыт, его мастерство. До последних своих дней Н.П. Леденев трудился на строительстве станции «Сретенский бульвар». На шахте его называли «главным научным пневматиком».

За долгие годы своей работы в СМУ–5 Н.П. Леденев участвовал в

строительстве десятков километров перегонных тоннелей, многих станций московского метрополитена, таких, как «Арбатская», «Университет», «Рижская», «Тургеневская», «Авиамоторная», «Боровицкая», «Свиблово», «Нахимовский проспект», «Петровско-Разумовская», «Чкаловская»... Он награжден орденами Ленина, Октябрьской Революции, многими медалями, в числе которых «За победу над Германией в Великой Отечественной войне 1941–1945 гг.», «За доблестный труд в Великой Отечественной войне 1941–1945 гг.», «Ветеран труда», ему вручен знак «Почетный транспортный строитель».

В нашей памяти Николай Петрович останется человеком скромным, порядочным, неизменно доброжелательным, готовым всегда прийти на помощь товарищу, добрым наставником молодежи.

Коллектив СМУ-5 понес невосполнимую потерю. Скорбим по поводу безвременной кончины Николая Петровича Леденева.

Выражаем глубокое соболезнование родным и близким покойного.

Коллектив ООО «СМУ–5 Метростроя».

УЧРЕДИТЕЛЬ — ОТКРЫТОЕ АКЦИОНЕРНОЕ ОБЩЕСТВО
«МОСКОВСКИЙ МЕТРОСТРОЙ»

Газета зарегистрирована в Управлении Федеральной службы по надзору за соблюдением законодательства в сфере массовых коммуникаций и охране культурного наследия по Центральному федеральному округу. Свидетельство о регистрации ПИ № ФС1- 01803 от 28.04.05.

Редактор
Ф.А. БЛИНОВА

Адрес редакции:
127051, г. Москва,
Цветной бульвар, 17

Телефоны 783-59-19 (доб. 591,414)
E-mail: blinova@metrostroy.ru

Газета отпечатана в ГУП «ИПК «Московская правда»
(101990, Москва, Потаповский пер., д. 3).

Номер подписан в печать 5.09.2006 г.
Газета распространяется по подписке, индекс 24264

Тираж 2310 Заказ № 880