

ПОСЛЕДНИЕ МЕСЯЦЫ петербургский «Метрострой» бьет тревогу: проходка тоннелей сегодня в кои-то веки остановилась вообще, и основные силы метростроевцев оказались без работы. Подобное наблюдалось разве что в худшие годы метростроения Северной столицы, после распада СССР. В чем причина этого локального кризиса, что делается для его преодоления и какова текущая ситуация по достраиваемым объектам? Подробности — в интервью генерального директора ОАО «Метрострой» В. Н. Александрова.

Вадим Александров: «Для метростроения необходим особый закон»

— **Вадим Николаевич, как Вы оцениваете сегодняшнюю ситуацию в петербургском метростроении?**

— Конечно, сложившееся положение меня крайне не устраивает. «Метрострой» практически остался без работы. Точнее, без работы остались проходчики — самая главная наша сила, наша специфика. Сейчас на объектах метро остаются отделочники и монтажники — пока еще им есть чем заняться, а проходчики работу потеряли, и мы, как ни старались, ничего не успели для них сделать.

К этому времени мы собирались выйти на оставшиеся площадки Фрунзенской линии и на новую Красносельско-Калининскую линию, но пока что ничего не получается. В чем причина? Причин много. Бюрократический аппарат — в первую очередь: вопросы решаются крайне медленно.

Нам всем давно было известно, как пойдет Красносельско-Калининская линия, какие будут станции и где они будут находиться, и все равно районные власти эти площадки сдали в аренду. Сейчас нужно время, чтобы эти договоры завершить или прервать, поэтому мы на площадки и не выходим. Хотя в общем-то первоначальные средства на Красносельско-Калининскую

линию есть, и мы могли бы там уже начать работать. Направить туда тех же проходчиков хотя бы ставить заборы, копать траншеи, переключать коммуникации, ставить горные комплексы и, может, уже приступить к разработке стволов.

К сожалению, в текущем году этого не происходит. Такого положения, когда проходчики совершенно оставались без работы, давно не наблюдалось, и мы уже вынуждены отправлять их в отпуск.

— **Что же делается для решения этой проблемы?**

— Сейчас и наш заказчик, Петербургский метрополитен, и Комитет по транспорту правительства Санкт-Петербурга, и проектные организации — все они прорабатывают тему, как сделать, чтобы не позже чем через четыре месяца на все площадки были официальные разрешения. Мы уже выходим на те площадки, на которые еще не получены разрешения, даже не проведены тендеры. При этом мы работаем, как говорится, на свой страх и риск, тратим собственные деньги — заемные, взятые под проценты. Мы ведь не для себя строим, а для города. Поэтому, например, на площадке на Васильевском острове появились заборы. Тендер еще не



объявлен, но проект прошел техническую экспертизу и получил положительное заключение. Сейчас экспертизу проходит сметная документация. Скоро должен быть конкурс, и я думаю, что мы его выиграем, так как не видим рядом кого-либо еще, готового эти работы выполнить.

Мы запланировали, что будем работать в долг, чтобы сейчас загрузить наши мощности. И освоим в этом году не менее двух миллиардов рублей привлеченных метростроевских средств. Это позволит нам сохранить рабочую силу. Я убежден, что в следующий год в Петербурге в сфере метростроения будет прорыв по освоению подземки. В конце концов, невозможно представить себе мегаполис без метро и тоннелей, особенно наш город — мы же находимся на островах.

Москва чуть раньше поняла необходимость современного освоения подземного пространства, и сейчас все силы бросила на строительство метро. Кстати, в Москву нас приглашали, но если я не буду сейчас здесь продвигать метростроение и, как говорится, жаловаться во все инстанции, то решение вопроса действительно может остановиться на несколько лет. Поэтому в Москву мы не идем работать и готовимся к качественному прорыву здесь.

— **А насколько «Метрострой» готов к существенному увеличению объемов строительства?**

— Мы уже сообщали прессе, что заказали два проходческих комбайна. Один отечественный, производства Скуратовского завода, уже монтируется в нашем



Управлении механизации. В августе мы продемонстрируем, как работает новый щит. А в Германии готовится для нас щит диаметром 10,4 м для проходки двухпутных тоннелей. Это будет прорыв в отечественном тоннелестроении. Вслед за появившейся у нас машиной для проходки наклонного хода это будет впервые в России. Нигде на постсоветском пространстве еще нет таких тоннелей, чтобы в одном сечении шли два поезда. Мы рассчитываем, что в феврале щит пройдет контрольную сборку и в апреле-мае 2013 г. поступит сюда. Чтобы он сразу приступил к работе, мы должны в конце этого года начать рыть котлован.

Кроме того, у нас есть два завода ЖБК, и мы построили еще один цех на одном из них, специально для изготовления разных типов обделки. Это самое современное производство в мире, и нам с вами будет чем похвастаться.

То есть теперь дело совсем за малым: дайте поработать. Ну и, естественно, для этого нужны деньги.

— Можно подробнее, что же планируется на следующий год?

— Пока на будущий год на метрополитен планировалось 19 млрд руб. Около 3 млрд уйдет на вагоны. На стволы и наклонные ходы, которые нужно будет реконструировать, тоже уйдет определенная сумма. Но 13–14 млрд, я надеюсь, останутся непосредственно на метростроение. Как окажется на самом деле, загадывать сложно, поскольку бюджет будет резаться. Однако вопрос поднимался на уровне и Совета Федерации и Правительства РФ. Президент тоже высказался за преодоление отставания в строительстве Петербургского метрополитена. Разговор идет о 10 млрд из федеральных средств. Ясно пока нет, но в общем-то приятно, что депутаты, которых мы выдвинули, и Совет Федерации действительно заботятся об этом деле, потому что раньше были только слова.

Вот такова перспектива. Она, в общем-то, с одной стороны радует, но с другой — стопроцентной уверенности в завтрашнем дне не вселяет.

— «Метрострой» заявлял о готовности сдать станций «Бухарестская» и «Международная» ко Дню строителя, однако Петербургский метрополитен собирает открыть их в декабре. Как это понимать? И какова вообще ситуация по достраиванию Фрунзенского радиуса?

— Задержка по этим двум станциям вызвана, в первую очередь, отсутствием оборудования, но прежде всего — эскалаторов для станции «Бухарестская». С нашей стороны ко Дню строителя вполне возможно закончить все работы, в том числе отделочные. Но эскалаторов



для станции «Бухарестская» нет, и будут ли они, по новому плану — в октябре, тоже остается вопросом. Единственный в России завод-монополист «ЭЛЭС» не справляется с объемом заказов.

По станции «Спасская» мы тоже идем по графику, даже с опережением. Мы могли бы ее сдать еще в марте 2013 г., но не было еще тендера на эскалаторы. Есть и другие проблемы. Здесь проводится археологическая экспертиза на месте, где раньше располагалась церковь. Если обнаружат, что фундамент цел, то будет ставиться вопрос о восстановлении этого храмового комплекса. Но я за то, чтобы построить хотя бы временный вестибюль. По предыдущим графикам, в 2012 г. станция «Сенная» на этом пересадочном узле должна была стать на реконструкцию.

При стабильном финансировании на ближайшие годы достроить Фрунзенский радиус к 2016 г., как и планировалось, возможно, но при условии, что мы начнем проходку уже сейчас.

— Кстати, известно, что петербургский «Метрострой» вышел на международный уровень. В какой стадии строительство метро в Дели?

— Мы совместно с фирмой «Эра» вышли на тендер по техническому содействию при строительстве метро в Дели, и тендер этот выиграли. Наши люди уже там работают, и здесь также проектная группа занимается этим вопросом. Индийский рынок интересен, они будут развиваться, у них могут быть востребованы наш опыт и технологии, хотя сами строить у них мы не



намерены. К декабрю, например, подбираем два проходческих щита, которые там будут работать. В Дели, кстати, находится филиал фирмы «Херренкнехт», есть отделение российского банка ВТБ — можно кредитоваться; так что есть определенная база, чтобы помогать строить метро, чем мы и будем постепенно там заниматься.

— Что Вы отметили бы по итогам недавнего форума «Комплексное освоение подземного пространства мегаполисов как одно из важнейших направлений государственного управления развитием территорий», с точки зрения полезности для развития метростроения в Петербурге?

— Первым докладчиком на форуме был Николай Иванович Кулагин, долгие годы возглавлявший институт «Ленметрогипротранс», который как раз занимается комплексным проектированием подземных сооружений. Так я ему задал вопрос: «Вот сейчас затишье. Что нужно делать в затишье?». И он ответил, что нужно делать задел, проектировать линии, освобождать площадки, развивать базу и т. д. Вот этими вопросами мы сейчас и занимаемся. Кулагин сделал очень интересный доклад, суть которого в том, что сейчас надо хотя бы построить концепцию освоения подземного пространства — у нас ведь пока и концепции нет. Это первое. Второе: надо учитывать, что концепция развития метрополитена трансформируется и меняется. Но вот если бы в Петербурге был соответствующий закон, только это бы решило проблему. Кстати, депутаты сейчас и пытаются сделать так, чтобы планирование велось в соответствии с законом о строительстве метро, чтобы, например, на метростроение шло не менее 5–7% от городского бюджета. Только так мы сможем сократить и со временем преодолеть отставание метрополитена от пассажирских потребностей нашего мегаполиса, ведь сейчас мы отстаем минимум на 15–20 лет.

[Беседовала
Наталья ЗАВЬЯЛОВА]