



## ВАДИМ АЛЕКСАНДРОВ: НЕ ПРЕДСТАВЛЯЮ СЕБЯ БЕЗ МЕТРОСТРОЯ

*Недавно объявил о своем уходе с поста генерального директора ОАО «Метрострой» Вадим Николаевич Александров — Человек-эпоха, Человек-легенда, наконец, Человек-символ петербургского метростроения... И это не просто слова, за ними стоят факты, а также свершения и победы.*

*В.Н. Александров проработал в родном Метрострое 55 лет — почти всю сознательную жизнь, прошел все ступени карьерной лестницы: от мастера до главного инженера и генерального директора. При его непосредственном участии построено 48 станций петербургского метро! В.Н. Александров — бессменный руководитель Метростроя на протяжении более четверти века, академик, Почетный гражданин Санкт-Петербурга, кавалер нескольких орденов, председатель Комитета по освоению подземного пространства Национального объединения строителей (НОСТРОЙ).*

*В связи с известием о предстоящей смене руководства ОАО «Метрострой» журнал «Подземные горизонты» обратился к Вадиму Николаевичу за комментариями. В ходе беседы В.Н. Александров дал пояснения по поводу принятого им решения, рассказал о текущих работах Метростроя, а также поделился своими планами на будущее.*

Беседовала  
Инна ВЕТРОВА

— **Вадим Николаевич, очень жаль, что вы приняли решение о сложении полномочий руководителя Метростроя. Что же послужило причиной этому? Каким вы видите будущее компании? Как думаете сохранить ее огромный потенциал в период смены руководства? Вопросов очень много...**

— Да, мне сейчас задают много вопросов, и не всегда публикуется правильная информация о том, что происходит и почему. Сначала расскажу о причинах моего ухода. То, что я принял решение об уходе с поста генерального директора, случилось не вдруг. Предварительно я согласовал этот вопрос с руководством города, так как более 50% акций Метростроя принадлежат городской администрации.

Конечно, я мог бы просто написать заявление и уйти — возраст это позволяет. Но на должность генерального директора меня выбирали акционеры. Поэтому я счел своим долгом вынести данный вопрос на обсуждение, и 19 июня состоится внеочередное собрание акционеров, где меня освободят от полномочий официально.

Коротко расскажу о причинах, почему я покидаю эту должность. Во-первых, я уже не могу выполнять то огромное количество функций, которое возлагается сегодня на генерального директора такой большой компании, как Метрострой. Выполнять с тем качеством, к которому привык, которое мне свойственно. По-другому же работать я просто не умею. Раньше, бывало, спущусь в тоннель, пройду десяток километров, посмотрю, как работают в подразделениях, потом переоденусь, встряхнусь — и продолжаю работу уже в кабинете. А сейчас в таком режиме трудиться стало сложно...

Во-вторых, считаю, что те задачи, которые всю жизнь перед собой ставил, я выполнил. Хотя и не могу сказать, что полностью.

Что будет дальше? Буду работать, но в другом качестве. Я пока не представляю себя без Метростроя, которому отдал почти всю свою жизнь.

— **Вы упомянули о задачах, которые перед собой ставили. Не могли бы рассказать об этом подробнее?**

— Задачи на жизнь я себе поставил, еще когда первый раз пришел в забой и увидел, как там работают люди. Тогда и понял, что должен сделать так, чтобы труд этих людей стал менее тяжелым. А как это сделать? Прежде всего, внедрять новые совершенные механизмы, самые передовые технологии строительства. На протяжении всех минувших лет мы в Метрострое этим прицельно и занимались.

Если вспомнить все, что сделано за это время, нам есть, чем гордиться. Например, мы первыми в стране начали внедрять технологию устройства постоянной крепи (обделки) при проходке тоннеля. При такой технологии не возникают осадки на дневной поверхности. Так, при строительстве станции «Адмиралтейская» мы осуществили проходку в условиях плотной городской застройки, в считанных метрах от зданий, представляющих культурно-историческое наследие, — без осадок. На первой односводчатой станции «Площадь Мужества» мы применили технологию FREYSSINET с использованием домкратов. До нас такие станции строили только открытым способом, мы же практиче-



ски первыми освоили создание односводчатых станций на глубине.

Или, скажем, станция «Спортивная» — двухъярусная односводчатая станция. Уникальная! В одну односводчатую станцию могут войти четыре состава одновременно! Мы как-то не обращаем на нее внимания — привыкли уже, но, когда приезжают иностранцы, поражаются: «Почему вы не делитесь этим опытом?!»

Да и вообще очень много сделано выдающегося. Например, установлен рекорд скоростной проходки — 1250 погонных метров в месяц. Некоторые меня потом спрашивали: «Зачем это было нужно?» Но надо же было испытать технику, узнать ее истинные возможности. Правда, сегодня с такой скоростью строить метро нереально — бюджет не позволяет. Особенно у нас, в Петербурге.

Но главное это то, что с внедрением новых механизмов изменился труд проходчиков. Сегодня уже невозможно представить их работу без этой современной техники. Замечу, что 5 лет назад Метрострой заказал в Германии новый щит большого диаметра (10,3 м) для проходки двухпутных тоннелей и впервые на постсоветском пространстве внедрил эту технологию на строительстве Фрунзенского радиуса. На сегодняшний день такие щиты появились и в Москве — их уже два, скоро будет третий.

— **Как известно, Метрострой в настоящее время ведет строительство Невско-Василеостровской линии? Успеете завершить работы к мундиалу?**

Первоочередные задачи Метростроя сегодня — не только строительство «Новокрестовской» и «Беговой», но и Фрунзенского радиуса. Но мы также ведем строительство Лахтинско-Правобережной и Красносельско-Калининской линий, но пока менее ударными темпами.

На строительство перегонного тоннеля длиной 5,2 км и двух станций — «Новокрестовской» и «Беговой» — требуется 4,5 года. Перед нами была поставлена задача — успеть завершить строительство к Чемпионату мира по футболу, то есть всего за 2,5 (!) года. Я считаю, мы справимся! Наш щит «Надежда» на текущий момент прошел все самые сложные этапы: подводные участки,



намывные территории и уже вышел на Васильевский остров. Осталось пройти около километра. Одновременно ведутся работы по сооружению станций.

Сама станция «Новокрестовская» — огромнейшая по размерам. Она строится методом «топ-даун». Метод этот не уникален, его уже освоили во многих странах, но только на небольших площадях. Станцию же длиной 220 м и шириной 30 м нигде в мире на глубине 30 м по такой технологии еще не строили.

Но особенно трудной задачей оказалось строительство станции «Беговая». Во-первых, она находится в густонаселенном районе, и строительные работы приходится выполнять в крайне стесненных условиях. Во-вторых, из-за того, что когда-то на этой территории находилась свалка отходов, грунты там насыпные, наверняка сложные. В этой связи на «Беговой» пока не все земляные работы завершены — осталось разработать еще четверть объема, в то время как на «Новокрестовской» эти работы уже выполнены. Завершающая стадия строительства станций в полной мере начнется после окончания проходки. Уверен, и «Новокрестовскую», и «Беговую» сдадим в марте следующего года.

**— А когда будет сдан Фрунзенский радиус?**

— На Фрунзенском радиусе работы ведутся без остановки. Денег не хватает, но мы продолжаем стройку. Приходится брать кредиты, а что делать?! Сроки сдачи объекта по контракту — декабрь 2018-го года. Да, мы хотели его сдать на год раньше, но при нынешнем финансировании это нереально. Если мы получим авансовые средства на отделочные работы, сможем закончить работы в первом квартале будущего года. Губернатор Санкт-Петербурга уже согласовал выделение на эти цели 2 миллиарда рублей. Теперь, чтобы получить эти деньги, предстоит пройти длинную бюрократическую процедуру. Аванс позволит закупить оборудование, отделочные материалы.

Кстати, впервые для станций Фрунзенского радиуса будут использоваться эскалаторы нашего собственного производства. На сегодняшний день четыре ленты эскалаторов уже смонтированы на станции «Проспект Славы».

Следуя курсу импортозамещения, мы освоили и выпуск траволаторов. Зачем нужно такое производство? Следует работать на перспективу, иначе можно все потерять (а нам есть, что терять!). На сегодняшний день Метрострой силен, как никогда, и главное его богатство — люди. Хорошая, я бы сказал — прекрасная — команда специалистов, и ей по силам самые сложные задачи.

**— Очень важный вопрос — как многолетний руководитель, которому небезразлична судьба родной компании, кого вы видите своим преемником?**

**Кому вы без больших сомнений могли бы доверить управление этой стратегически важной для города структурой?**

— Как я уже говорил, 19 июня будет проходить голосование, после чего станет известно имя нового генерального директора Метростроя. Я буду рекомендовать на этот пост Николая Вадимовича Александрова.

Я все сделал для того, чтобы этот человек был достоин возглавить Метрострой. Совсем недавно мы сдали стадион «Зенит-Арена» — очень сложный объект. Николай Вадимович на объекте отработал, как говорится, «от и до». Постоянно был там. Я, в силу своего возраста, уже не мог прилагать там большие усилия. То, что стадион достроили, во многом его заслуга, как и всего Метростроя, конечно.

Николая Вадимовича знают все председатели комитетов администрации города, все они испытывают к нему большое уважение.

**— Вадим Николаевич, чем планируете заниматься после ухода с поста генерального директора?**

— Что будет дальше, какую должность я займу — видно будет. Главное, что продолжу работать — это я обещаю.

Я являюсь председателем Комитета по освоению подземного пространства НОСТРОЙ. Мы с коллегами регулярно проводим совещания, поднимаем актуальные вопросы отрасли. Но этого недостаточно, нужен тот, кто будет их продвигать. Все знают, что в настоящее время в городе мало уделяется внимания развитию метростроения и освоению подземного пространства. Мы отстаем в подземном строительстве где-то на 15–20 лет от потребностей города. Раньше мы еще как-то пытались соревноваться с Москвой, но и тогда москвичи опережали нас вдвое, а теперь уже — в разы.

В частности, в настоящее время в Петербурге не прорабатываются планы по строительству подземных сооружений, не ведется проектирование метро, сегодня никто не думает о будущем. В этой связи я хотел бы сосредоточиться именно на вопросах по освоению подземного пространства, в том числе, по строительству нового метро и подземных переходов.

Также я намерен продолжить работу и в Метрострое. Мы уже спланировали изменения в организационной структуре компании. Будет генеральный директор, и рядом с ним буду я. В каком плане, не хочу пока говорить, и даже загадывать. Но работать собираюсь в направлении стратегического развития.

**— Спасибо за беседу! Успехов вам в ваших делах и начинаниях! ■**



## VADIM ALEXANDROV: I CANNOT IMAGINE MYSELF WITHOUT METROSTROY



*The Director General of JSC Metrostroy Vadim Nikolaevich Alexandrov has recently announced about his resignation — he is a person embodying the époque, a legend, finally, a symbol of Petersburg metro construction... And these are not just words, they are backed by facts, achievements and victories.*

*V.N. Alexandrov worked in his dearly beloved Metrostroy for 55 years — almost the entire adult life, and passed all the steps of the career ladder: from foreman to the Chief Engineer and Director General. With his direct participation, 48 stations of the St. Petersburg metro were built!*

*V.N. Alexandrov has been the permanent head of Metrostroy for more than a quarter of a century, he is an academician, an Honorary Citizen of St. Petersburg, a chevalier of several orders, the chairperson of the Committee on the Development of the Underground Space of the National Association of Builders (NOSTROY).*

*In connection with the news about the upcoming change of management of the Metrostroy JSC, the magazine "Underground Horizons" addressed to Vadim Nikolayevich for comments. During the conversation, V.N. Alexandrov gave explanations about the decision he made, told about the current work of Metrostroy, and shared his plans for the future.*



— Vadim Nikolayevich, it is a great pity that you have made a decision to resign from the post of Metrostroy's CEO. What was the reason for this? How do you see the future of the company after your retirement? How do you think to save its huge potential during the change of leadership? There are many questions...

— Yes, I am now asked a lot of questions, and not always the correct information about what is happening and why is published. First, I will tell you about the reasons for my retirement. The fact that I took a decision to resign from the post of general director did not happen all of a sudden. Previously, I agreed this issue with the city leaders, since more than 50% of Metrostroy shares belong to the city administration.

Of course, I could just write a letter of resignation and leave — my age allows me to do so. However, those were the shareholders who elected me to the post of general director. Therefore, I considered it as my duty to bring this issue to the discussion, and on June 19, an extraordinary shareholders' meeting will take place, where I will be released formally.

I will tell in a few words about the reasons why I leave this post. Firstly, I can no longer perform the huge number of functions that are entrusted to the CEO of such a large company as Metrostroy. I mean, to fulfil them with the quality to which I am accustomed, which is in my nature. I just can't work in another way. I used to go down a tunnel, walk a dozen kilometers, see how they work in subunits, then change my clothes, pull myself together, and continue working in my office. Now it has become difficult to work in this mode...

Secondly, I believe that I fulfilled the tasks that I set myself during my life. Although I cannot say that I did it completely.

What will happen next? I will work, but in a different capacity. I still cannot imagine myself without Metrostroy to which I gave almost all my life.

— You have mentioned the tasks that you set yourself. Could you tell us more about this?

— I set myself the tasks for life as far back as when

I first came to a digging face and saw how people work there. Then I realized that I had to make the work of these people less difficult. And how it's possible to do it? First, to introduce new perfect mechanisms and the most advanced construction technologies. Throughout the past few years, we at Metrostroy have been doing this purposefully.

If we remember everything that has been done during this time, we have something to be proud of. For example, we were the first in the country to introduce the technology of permanent fixing (lining) when tunneling. With this technology, no precipitation appears on the daylight surface. So, during the construction of the "Admiralteyskaya" station we carried out the tunneling in conditions of dense urban development, in a few meters from the buildings that represent the cultural and historical heritage — without settlement. At the first single-vaulted "PloshadMuzhestva" station we applied the FREYSSINET technology with the use of lifting jacks. Before us, such stations were built only with the use of the open method; we were the first to master the creation of single-vaulted stations at depth.

Or, say, the "Sportivnaya" station is a two-level single-vaulted station. It's unique! Four trains can get into one single-vaulted station at the same time! We somehow do not pay attention to it — we have already got used to it, but when foreigners come, they are amazed: "Why don't you share this experience?!"

And in general, many outstanding things have been done. For example, a record of high-speed tunneling has been achieved — 1250 linear meters per month. Some people later asked me: "Why was it necessary?" But it was necessary to test the equipment and to get to know its true performance capabilities. That is true, today it is unrealistic to build metro with such a speed — the budget does not allow doing it — especially here in St. Petersburg.

However, the main thing is that with the introduction of new mechanisms the work of tunnelers has changed. Today it is already impossible to imagine their work without this modern technology. I note that five years ago, Metrostroy ordered a new large-diameter shield (10.3 m) in Germany to excavate double-track tunnels and for the first time in the post-Soviet space introduced this technology on the construction of the Frunzensky radius. To date, such shields have appeared in Moscow — there are already two of them, soon there will be a third.

— Is it known that Metrostroy is currently building the Nevsko-Vasileostrovskaya line? Will you finish the work for Mundial?

Not only the construction of "Novokrestovskaya" and "Begovaya", but also the Frunzensky radius is among the primary goals of Metrostroy today. But we are also building the Lahtinsko-Pravoberezhnaya and Krasnoselsko-Kalininskaya lines, but so far, at a less rapid pace.

The construction of a 5.2 km long main line tunnel and two stations — Novokrestovskaya and Begovaya — requires 4.5 years. We were given a task to complete the construction for the World Football Championship, that is, in only 2.5 (!) years. I think we will manage! For the current moment, our shield "Nadezhda" has passed all the most difficult stages: underwater areas, alluvial territories and has already reached the Vasilievsky Island. It remains to tunnel about a

kilometer. At the same time, the stations are being built.

The Novokrestovskaya station itself is of enormous size. It is built by the "top down" method. This method is not unique, it has already been mastered in many countries, but only for small areas. A station with a length of 220 m and a width of 30 m at a depth of 30 m has not yet been built anywhere in the world with the use of this technology.

But the most difficult task was the construction of the "Begovaya" station. Firstly, it is located in a densely populated area, and the construction work has to be carried out in extremely cramped conditions. Secondly, due to the fact that once there was a waste dump in this territory, the grounds there are dense and incredibly complex. In this regard, not all excavation work is completed at the "Begovaya" station yet — it remains to develop another quarter of the volume, while at "Novokrestovskaya" these works have already been completed. The final stage of construction of the stations will fully begin after the completion of the tunneling. I am sure that both "Novokrestovskaya" and "Begovaya" will be delivered in the March of the next year.

**— And when will the Frunzensky radius be delivered?**

— The works are ongoing without stopping at the Frunzensky radius. We do not have enough money, but we continue the construction. We have to take loans, but what can we do?! The deadline for the delivery of the facility under the contract is December 2018. Yes, we wanted to deliver it a year earlier, but with current funding this is unrealistic. If we receive advance funds for the finishing work, we can finish the work in the first quarter of the next year. The Governor of St. Petersburg has already agreed on the allocation of 2 billion rubles for this purpose. Now, to get this money, we have to go through a long bureaucratic procedure. The advance will allow us to purchase the equipment and the decoration materials.

By the way, for the first time escalators of our own production will be used for the stations of the Frunzensky radius. To date, four escalator tapes have already been installed at the "Prospect Slavy" station.

Following the course of import substitution, we also mastered the production of travolators. Why do we need such production? We should work for the future, otherwise you can lose everything (and we have something to lose!). To date, Metrostroy is stronger than ever, and its main wealth is people. It's a good, I would say excellent, team of specialists, and it feels equal to the most difficult tasks.

**— A very important question — as a long-term leader, who cares about the fate of his dearly beloved company, whom do you see as your successor? To whom, without any great doubt, could you entrust the management of this agency which is strategically important for the city?**

— As I said, on June 19 the voting will take place, after which the name of the new Director General of Metrostroy will be known. I will recommend Nikolai Vadimovich Aleksandrov to this post.

I did everything to make this person worthy of heading Metrostroy. Most recently, we have delivered the stadium "Zenith Arena" — a very complex facility. Nikolai Vadimovich



worked at the facility, as they say, "from start to finish". He was always there. I, by virtue of my age, could no longer make great efforts there. The fact that the stadium was completed is his merit in many respects, as well as the entire Metrostroy, of course.

All the chairpersons of the city administration committees know Nikolai Vadimovich, they all have great respect for him.

**— Vadim Nikolayevich, what do you plan to do after leaving the post of Director General?**

— What will happen next, what position will I take — well, we'll see. The main thing that I will continue to work, this is my promise.

I am the Chairman of the Committee on the Development of the Underground Space NOSTROY. My colleagues and I regularly hold meetings, raise topical issues of the industry. But this is not enough, we need someone who will promote them. Everyone knows that at present the city does not pay much attention to the development of the metro engineering and the underground space development. We lag behind in underground construction somewhere for 15-20 years from the needs of the city. Earlier we somehow tried to compete with Moscow, but even then the Muscovites outpaced us by two times, and now — several-fold.

In particular, at present, plans for the construction of underground facilities are not being worked out in St. Petersburg, the metro is not being designed, today no one thinks about the future. In this regard, I would like to focus specifically on the issues of the underground space development, including the construction of new metro and underground passages.

I also intend to continue working in Metrostroy. We have already planned the changes in the organizational structure of the company. There will be a Director General, and I will be next to him. I don't want to tell yet, how will it look like, and don't even want to make a guess. But I'm going to work in the direction of strategic development.

**— Thank you for the interview! I wish you success in your affairs and endeavors! ■**