



«ВЕЧНЫЕ ДВИГАТЕЛИ» СМУ-9

Сложности с обеспечением Петербургского метрополитена эскалаторами известны не первый год. Однако, как говорится, свято место пусто не бывает. Похоже, на сегодняшний день проблема уже решена, причем силами самого Метростроя. Необходимое оборудование стало производить входящее в его структуру СМУ-9. Сейчас это предприятие на слуху еще и в связи с реализуемой в транспортном комплексе Северной столицы программой импортозамещения. Как удалось заполнить пустоту, возникшую после ухода с рынка бывшего отечественного монополиста, а также обойтись без иноземных услуг, качество которых оказалось спорным, рассказывает генеральный директор ЗАО «СМУ-9 «Метрострой» Алексей Уханов.

The difficulties related to the supply of escalators to St. Petersburg metro have been reported for some years now. The problem seems to be solved now. The point is that Building & Construction Department 9 – the division of Metrostroy – has put into production this necessary equipment. Now the enterprise is much talked about also because of the import substitution program carried out in transportation complex of St. Petersburg. The details are reported by CEO of Building & Construction Department 9 Mr. Alexey Ukhov.

**196233, Санкт-Петербург,
Витебский пр., д. 109
тел.: +7 (812) 606-69-99
contact@smu-9.ru**

Беседовала
Людмила АЛЕКСЕЕВА

— Алексей Валентинович, ваше предприятие более 70 лет специализируется на монтаже и пусконаладке грузоподъемной техники для Петербургского метрополитена. Чем же было вызвано решение самим производить эскалаторы? Об этом говорилось уже немало, но хотелось бы получить комментарий непосредственно руководителя СМУ-9.

— Изначально причиной было то, что завод «ЭЛЭС», сформированный на руинах замечательного всесоюзного завода им. Котлякова и на протяжении нескольких лет поставлявший эскалаторы для Петербургского метрополитена, исчерпал свои производственные ресурсы. Он перестал выпускать эту технику. Последние эскалаторы ЭЛЭС мы смонтировали на станции «Спасская». Больше компания на конкурсы не выходила.

На станциях Фрунзенского радиуса «Международная» и «Бухарестская» были также смонтированы эскалаторы ЭЛЭС. Причем во втором случае ждать их пришлось очень долго, строительный процесс затормозился. Это создало серьезные проблемы не только нам, но и застройщику торгово-развлекательного комплекса над «Бухарестской». Но решение мы все-таки нашли. Стройка продолжилась, а эскалаторы, которые поступили только к моменту пуска станции, мы смогли горизонтально протаскать по вестибюлю и, справившись с некоторыми техническими сложностями, установить на фундамент. То есть для

нас сотрудничество с ЭЛЭС в последнее время создавало проблемы, связанные с большими задержками поставок и срывами графика, а потом и вовсе сошло на нет.

А у нас история началась с того, что еще в 2012 году глава Метростроя Вадим Николаевич Александров поручил мне организовать производство своих эскалаторов. Этим мы и начали целенаправленно заниматься, шаг за шагом. Причем первая проба была конкретной, адресной. Мы разработали полный комплект конструкторской документации и сделали действующую модель. Нашей задачей было, в соответствии с современными нормами и правилами, поставить в диаметр 7,7 м четыре машины. На сегодняшний день мы готовы ставить их в родном метрополитене на замену трем действующим. Подобную машину уже выпускает и петербургская компания «Эс-сервис», также «отпочковавшаяся» от завода им. Котлякова, и поставляет ее для Московского метрополитена. Но их эскалаторы рассчитаны на диаметр 7,9 м, а мы подстраивались под 7,7 м конкретно для станции «Спортивная-2».

— Но свои эскалаторы вы начали устанавливать только сейчас...

— Тогда выбор был сделан в пользу германской фирмы с мировым именем. Видимо, учитывая недавний опыт, имелись опасения, что новый отечественный производитель с задачей не справится. В итоге же выяснилось, что немецкая машина не совсем



подходит для тяжелого режима работы в метрополитене, с пяти утра до нуля часов непрерывно.

Долговечность и ремонтпригодность этой техники — большой вопрос. А чтобы заменить такой эскалатор, потребуется не менее чем на год остановить движение наземного транспорта на всей площади до Тучкова моста, вскрыть дорожное полотно, вырубить бетонные перекрытия в вестибюле, соответственно, вывести станцию из эксплуатации, и решить еще ряд сложных задач. Это дорого, долго, к тому же такую технику можно поменять практически только на аналогичные недолговечные конструкции.

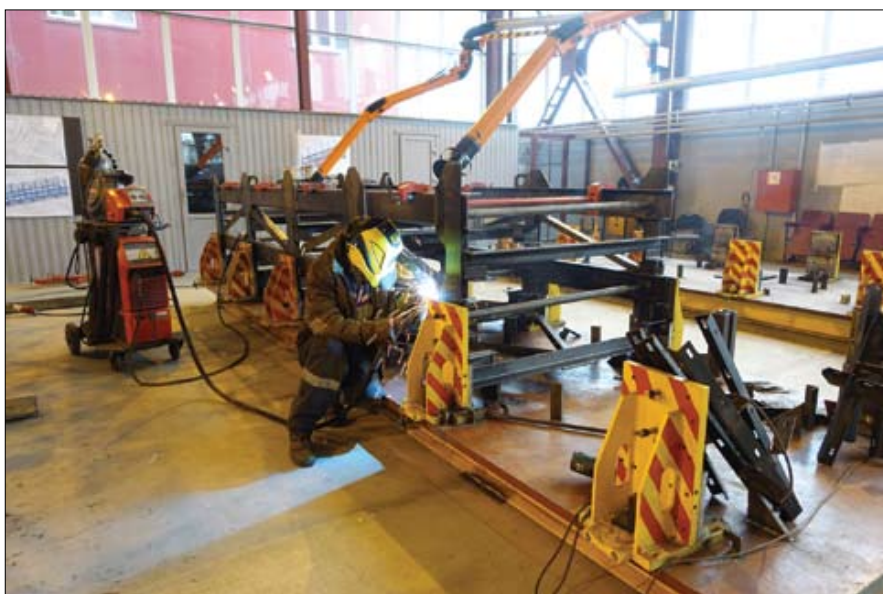
— А чем отличается российская разработка от немецкой?

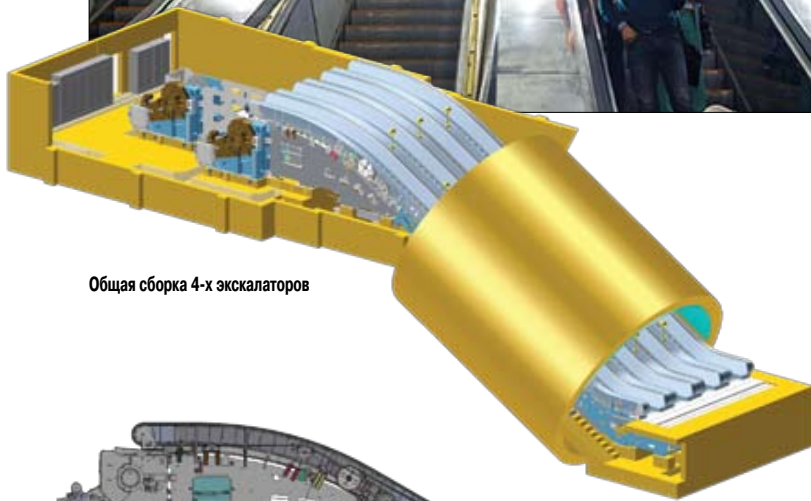
— На взгляд наших специалистов, эскалатор тяжелого режима работы должен иметь гарантию эффективной работы минимум на сто лет. Мы поставили перед собой задачу сделать основную конструкцию такой, чтобы она, при правильной эксплуатации и возможности полноценного обслуживания, была практически вечной, в прямом смысле этого слова. А навесное оборудование можно ремонтировать или менять в режиме «ночного окна», не выводя станцию из эксплуатации.

Мы монтируем эскалаторы под равномерно распределенную нагрузку на традиционном наклонном ходе. Используется специальный металлопрокат, на который, как на лыжи, и устанавливается наш эскалатор. Надежность повышена в разы.

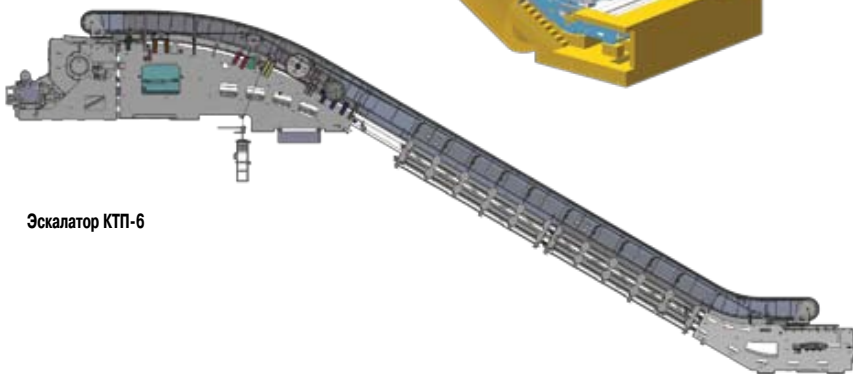
Что же касается техники немецкого мирового бренда, то, кстати, мы же ее и смонтировали, причем далось это легко, а замечаний со стороны шеф-монтажника не было. Мы сделали так, что все заработало и продолжает работать. Вопрос же в том, что эта компания использует алгоритм проектирования, завязанный на поэтажные эскалаторы. В компьютер закладываются определенные данные, и он выдает готовое решение, основу которого составляют несколько соединенных между собой «поэтажников», но единой конструкции фактически нет. Минус еще и в том, что к «начинке» таких эскалаторов нет доступа. Мы не знаем, в каком состоянии они находятся, а это самое опасное. Когда именно потребуется ремонт, чтобы не допустить аварийной остановки? О ее возможных последствиях я уже рассказывал...

Все это мы учли и внесли некоторые усовершенствования в конструкцию. В остальном же руководствовались знаниями и опытом наших отечественных производителей.





Общая сборка 4-х эскалаторов



Эскалатор КТП-6

— Какие виды эскалаторной техники способно производить СМУ-9?

— На сегодняшний день у нас спроектированы и изготавливаются эскалаторы тяжелого режима работы нормального размера — КТП-VI. Мы также разработали конструкторскую документацию и начали выпуск траволаторов. Два из них уже смонтированы, но пока не подключены. Конструкторская документация разработана и на узкобаллюстрадные эскалаторы, но их мы еще пока не изготавливаем. Как только возникнет необходимость замены трех машин на четыре на какой-либо станции метро, где диаметр наклонного хода составляет 8,5 м, мы выйдем на конкурс. И надеемся его выиграть, потому

что наш эскалатор соответствует всем современным требованиям. Есть несколько новых решений, которые защищены патентами. При этом все параметры по безопасности и надежности соблюдены.

— В одном из прошлых интервью для нашего журнала вы говорили о проекте создания завода по производству эскалаторов — не только для Санкт-Петербурга, но и для Москвы и других городов. Какова ситуация на сегодняшний день?

— Проект готов и находится на стадии согласования. Нынешние производственные мощности позволяют выпустить всего 3–4 комплекта в год, что не способствует

понижению цены. Кроме этого, нам приходится выполнять различные операции на разных площадках, неоднократно перевозить конструкции и т. д., и волей-неволей себестоимость при этом несколько возрастает. Удобнее, проще, дешевле работать в одном месте — на собственном заводе, где производство поставлено на поток.

На сегодняшний день мы уже участвовали в создании производственной линейки и достаточно хорошо понимаем, как это все будет делаться.

— А человеческие ресурсы — как вы осуществляете подготовку кадров?

— Сейчас в СМУ-9 работают около 300 человек, при этом у нас нет случайных людей. И надо сказать, что занимаемся мы не только эскалаторным хозяйством. СМУ-9 бурит сверхсложные наклонные скважины. Производим заморозку грунта азотом и рассолом, чтобы создать ледогрунтовое ограждение строящихся подземных выработок. Это само по себе сегодня эксклюзивное занятие. Мы занимаемся и электроснабжением, в том числе высоковольтным, тяговыми подстанциями метрополитена. Теперь вот начали также производить эскалаторы... При этом у нас на каждом участке организована серьезная конструкторская группа.

А воспитанием кадров в основном занимаемся в своем коллективе в процессе работы. На специальные курсы, конечно, своих людей посылаем, но часто это нужно больше для того, чтобы человек получил какое-то удостоверение, дающее допуск к тем или иным работам. У нас отлажена система наставничества, есть трудовые династии. Например, у легендарного монтажника Валерия Михайловича Мартинюка сейчас в СМУ-9 работают два сына. А у главного инженера Дмитрия Сергеевича Кофана такую же должность здесь занимал его отец. Молодежь осваивает тонкости профессии, работая плечом к плечу с ветеранами, опытными наставниками, — и только в работе приобретаются главные навыки и познаются те нюансы, которые необходимо знать.

— Про вас говорят, что СМУ-9 раньше всех выходит на площадку и позже всех ее покидает...

— Это так и есть. Для того чтобы пройти первый ствол, с которого начинается шахта, нужно сначала его пробурить, а затем заморозить — сделать ледогрунтовое ограждение, чтобы наши коллеги-проходчики смогли безопасно работать. Это делаем мы. А уходим последними потому, что устанавливаем оборудование тяговой подстанции и подаем высокое напряжение, то есть включаем свет и запускаем движение. ■