



St. Petersburg Underground Construction Company is working in four lines at once. In 2018, two underground sections with five stations are to be commissioned. Commissioning of one of them is timed to the World Football Championship. The last time when the underground builders commissioned five stations at once was long ago, in 1975. Nikolay Alexandrov, Metrostroy OJSC General Manager, tells about the company's current objectives in detail.



МЕТРОСТРОЙ
САНКТ-ПЕТЕРБУРГ

190013, г. Санкт-Петербург,
Загородный пр., д. 52а
Тел.: +7 (812) 635-77-55
Факс: 635-77-47
E-mail: mail@metrostroy-spb.ru
www.metrostroy-spb.ru



НИКОЛАЙ АЛЕКСАНДРОВ: «ПУСКОВОЙ ПЕРИОД – ЖАРКАЯ ПОРА»

Сменить легендарного метростроителя на посту главы крупнейшего в своей сфере предприятия страны – согласитесь, это огромная ответственность. И какого-либо «управленца со стороны» в такой роли представить сложно. Но в петербургском Метрострое и не сомневались, что найдется своя достойная кандидатура. Так оно и случилось. А одной из причин конкретного выбора стало то, что этот коллектив славится преемственностью поколений, насчитывая, в частности, более двухсот трудовых династий. Самая известная в его современной истории – Александров-старший и Александров-младший. Прежде чем принять вахту отца, Николай Вадимович Александров больше десяти лет проработал здесь заместителем генерального директора и заслужил звание «Почетный строитель России». Стратегия остается прежней – «сохранять традиции, развивать технологии». А тактика всегда требует решения новых непростых задач. О них рассказывает новый генеральный директор ОАО «Метрострой» Николай Александров.

— Николай Вадимович, подводя итоги 2017 года, какую оценку вы можете дать работе коллектива и метростроению в целом?

— Не буду скрывать, что год выдался непростым для всего Метростроя. Я сейчас имею в виду не только управление акционерного общества, но и все подрядные организации. Но трудности нас не пугают. Не для того нам доверяют строительство сложнейших объектов, чтобы мы боялись и пасовали. Если говорить о метростроении, то сейчас эта отрасль находится, я считаю, на пике своего развития. Благодаря тому, что правительство города и лично губернатор Санкт-Петербурга Георгий Полтавченко, отдают строительству метро приоритет, мы имеем возможность сейчас работать на четырех линиях одновременно. Надо отметить, что далеко не каждый город может позволить себе такую серьезную нагрузку на бюджет. По факту это вообще возможно только в Москве и Санкт-Петербурге. И самое главное, что наше городское правительство не останавливается, а, наоборот, планомерно развивает данное направление. В этом я вижу залог безостановочного строительного процесса, а значит, стабильного пополнения петербургского метро новыми станциями.

— Что ожидает коллектив Метростроя? Чем вы порадуете жителей Петербурга в 2018 году?

— Нас ожидает трудный год. Пусковой период всегда является самым напряженным. В 2018 году сдастся два участка метрополитена с пятью станциями. Один из них — продолжение Невско-Василеостровской линии, которое должно быть введено в строй к Чемпионату мира по футболу. Учитывая это, пусковая пора будет для нас не просто напряженной, а, прямо скажем, жаркой. Кстати, последний раз одновременно пять станций метростроевцы сдавали в далеком 1975 году (участок 1-й линии от «Выборгской» до «Академической». — *Прим. ред.*).

Сейчас мы понимаем, что ввести два участка одновременно не получится, хотя раньше ставили себе такую сверхзадачу. Но могу вас заверить, что все пять станций будут сданы в сроки, которые обозначены контрактами: участок НВЛ — весной, а Фрунзенский радиус — к концу 2018 года.

Следующий год должен стать ударным для новой, Красносельско-Калининской линии. Там планируем начать проходку перегонных тоннелей. Всего участок включает в себя пока только две станции: «Казаковскую» («Юго-Западную») и «Путиловскую», последняя будет пересадочной на «Кировский завод». Но в перспективе эта



линия должна прирасти еще четырьмя станциями и соединить юг с центром города. По Лахтинско-Правобережной линии также работы в активной стадии. Там проходка тоннелей уже ведется, готовимся к проходке наклонного хода станции «Большой проспект» («Горный институт»). К сожалению, в контракт не входит выход на поверхность для второй станции — «Театральная», так как город еще не определился с тем, где и как будет располагаться вестибюль. Но подземную часть станции мы, тем не менее, должны построить.

— Вы упомянули Фрунзенский радиус. Его строительство началось раньше, чем НВЛ, а окончание строительства будет позже. В чем причина?

— Для того чтобы это понять, надо вернуться на четыре года назад. В 2013 году мы приступили к освоению площадок под буду-

щее строительство. В 2014 году, уже после начала проходки первого в России двухпутного перегонного тоннеля, город объявил конкурс. При этом снизив стоимость с 35 млрд рублей, утвержденных Госэкспертизой, до 26 млрд. Но мы вынуждены были пойти на эти условия, так как до этого на протяжении года вкладывали свои собственные средства в строительство. Потом «скакнул» курс доллара и евро. В результате и город, и Метрострой встали перед фактом: денег не хватает. Сегодня средств не хватает на дозакупку оборудования и проведение финальных монтажных и архитектурных работ. Для решения проблемы городу необходимо скорректировать цену контракта. Сделать это непросто: по закону цена может быть увеличена не более чем на 10% от стоимости контракта, то есть максимум на 2,6 млрд. Для выхода за эти финансовые



рамки нужны железные доводы как с нашей стороны, так и со стороны заказчика. Сегодня мы совместно с КРТИ составляем обосновательную базу с тем, чтобы в следующем году Правительство Санкт-Петербурга могло вынести на обсуждение вопрос об увеличении цены контракта. Решился бы этот вопрос раньше — и сдача в эксплуатацию однозначно состоялась бы раньше.

Сегодня есть «скептики», обвиняющие нас в ненасытности, в постоянном требовании денег. В том числе мы слышим подобного рода высказывания в наш адрес и от некоторых представителей городских властей. Но если взглянуть на ситуацию объективно, посчитать, насколько выросли цены на материалы и оборудование, проанализировать проектную и фактическую стоимость многочисленных строительных процессов, то становится понятно, что мы не голословны. На завершение строительства этой линии средств действи-

тельно не хватает. Госэкспертиза, утверждая смету в 35 млрд, руководствовалась ведь не нашими запросами, а действующим в России ценообразованием.

— Многие долгострой города «ложились на плечи» метростроителей. С чем вы связываете эту практику и что из наземных объектов есть сегодня в портфоле Метростроя?

— Я, как строитель, испытываю гордость за нашу организацию, которая участвовала в сооружении таких важных городских объектов, как Комплекс защитных сооружений от наводнений, вторая сцена Мариинского театра, стадион на Крестовском острове. Но, безусловно, гораздо проще и правильнее строить объект от начала и до конца, а не доделывать за кем-то. Тем не менее, несмотря на то, что каждый из вышеперечисленных объектов стал своеобразным вызовом, работать на них было интересно, и тем ценнее был опыт, который мы приобрели в свою профессиональную копилку.

Что касается так называемой диверсификации, то нам по-прежнему интересно участвовать в реализации разных по направлению и предназначению сооружений. Так, сегодня мы работаем в Рождественно на строительстве Многофункционального музейного центра, недавно выиграли тендер ПАО СЗ «Северная верфь» на сооружение нового современного судостроительного комплекса. Но тут важно отметить: несмотря на это, основным видом деятельности Метростроя было, есть и будет строительство метро в Санкт-Петербурге. ■

*Поздравляю всех с наступающим Новым годом
и Рождеством!*

Хочется верить, что 2018 год будет богат на яркие и интересные события, профессиональные победы и успешную реализацию самых смелых планов. С Новым годом, друзья!

Крепкого здоровья и благополучия вам и вашим близким!

*Н. В. Александров,
генеральный директор ОАО «Метрострой»*