оборудования. Ни для кого не секрет, что долгое время на все российские метростройки поставлялись эскалаторы только одного завода, что поставки в последнее время часто задерживались, а качество снизилось, в результате завод вообще прекратил свое существование. Так вот для того чтобы ситуация с эскалаторами была стабильной и контролируемой с нашей стороны, мы сконструировали и наладили производство своих эскалаторов. Первые восемь ниток, по четыре в двух тоннелях, будут установлены на станции «Проспект Славы». В дальнейшем это оборудование может быть применено как на новых объектах, так и на реконструируемых станциях петербургского метро.

Кроме того, в 2016 году «Метрострой» принял решение выступить в новой для себя роли и стал одним из участников Ассоциации строителей по содействию развитию транспортной и спортивной инфраструктуры «Открытое пространство», инвестируя наряду с другими участниками ассоциации в строительство Яхтенного моста. Этот мост является частью программы по подготовке и проведению чемпионата мира по футболу 2018 года, он крайне важен для города, поэтому мы долго не раздумывали. На сегодня «Метрострой» уже перечислил 200 млн рублей. Таким образом, «Метрострой» выполняет целый комплекс работ на инфраструктурных объектах ЧМ-2018: строит участок Невско-Василеостровской линии метро, включая станцию «Новокрестовская», инвестирует в строительство Яхтенного моста и — решение об этом было принято совсем недавно — включится в строительство стадиона на Крестовском острове в части поставки оборудования. Хотя, конечно, сегодняшняя ситуация со стадионом не внушает оптимизма.

Разумеется, мы не забываем и о коллективе. У метростроителей очень насыщенная спортивная жизнь. Традиция вести здоровый образ жизни, заниматься спортом берет свое начало со дня основания «Метростроя». И по сей день это актуально и свежо. Наша организация — одна из немногих, которой удалось сохранить советское наследие в виде спортивного комплекса со стадионом. Четыре года назад в Петроградском районе, на Левашовском проспекте, началась капитальная реконструкция нашего комплекса, которая преследовала две основные задачи: обновить спортивную базу для занятий спортом метростроителями и построить стадион для проведения матчей по хоккею на траве. Наша организация дружит с хоккейной командой Петербурга на протяжении семи лет, и мы будем и дальше поддерживать наших хоккеистов.

BG: Строительство метро дорого обходится городу. Какие варианты пути снижения стоимости существуют?

Н. А.: Во-первых, опыт других стран показывает, что финансирование развития сети метрополитена — задача не только регионального уровня, но и государственного. На одном из заседаний штаба по развитию метростроения вице-губернатор Игорь Албин поставил задачу произвести сравнительный анализ стоимости строительства километра тоннеля в разных городах. По результатам анализа стоимость строительства километра метро в Санкт-Петербурге ниже, чем в таких мегаполисах, как Нью-Йорк, Токио, Амстердам, Берлин, Париж. При этом во многих странах финансирование осуществляется как

ЕВГЕНИЙ ПАВЛЕНКО

минимум из двух источников. Либо это схема «городской бюджет плюс государственная казна», либо схема «городской бюджет плюс частные инвестиции». Это нормальная практика, так как в развитии метрополитена — самого удобного и эффективного вида общественного транспорта — объективно заинтересованы не только региональные власти, но и руководство страны и, конечно, бизнес.

В нашем городе применялись обе схемы. Но если раньше финансирование из федерального бюджета осуществлялось на постоянной основе, то сейчас федералы выделяют средства только под объекты федерального значения (например, под строительство Невско-Василеостровской линии). Все остальное город, получается, строит за свой счет. Был период, когда к финансированию строительства метро привлекались частные инвестиции. За счет ГЧП город получал станцию метро, а инвестор — здание над вестибюлем. Так было при строительстве станций «Звенигородская», «Обводный канал», «Адмиралтейская». На наш взгляд, это вполне рабочая схема, и при должном внимании со стороны города, при внедрении в дальнейшем этой практики в жизнь ее можно было бы довести до совершенства.

Что касается высокой стоимости строительства метро, то это объективно. Для того чтобы соорудить подземный объект, нужно выполнить большое количество трудоемких и специализированных работ с применением множества механизмов различной степени сложности. Не говоря уже о том, что это тяжелый физический труд. Тем не менее и город, и проектный институт, и «Метрострой» ведут постоянную работу, направленную на поиск снижения стоимости и на увеличение скорости строительства метро. Прежде всего — за счет развития технологий и механизации.

За 75 лет существования метростроения в нашем городе степень механизации выросла очень значительно, за счет чего, соответственно, выросла и скорость проходки. «Метрострой» до сих пор является мировым лидером в скоростной проходке: рекорд 1981 года 1250 колец тоннеля за месяц до сих пор никем не превзойден. А чем быстрее пройден тоннель, тем, соответственно, быстрее строится участок метрополитена, а значит, меньше средств тратится на обслуживающие процессы (такие как вентиляция, водо- и электроснабжение), работу горных комплексов.

Или, например, мы внедрили механизированную проходку эскалаторных тоннелей, что позволило отказаться от замораживания грунта. Благодаря этому вдвое сократились сроки проходки, отпала необходимость в использовании достаточно дорогих замораживающих рассолов и установок, с помощью которых грунт замораживается. Но надо отметить, что спешка в нашем деле, равно как и экономия ради экономии, недопустима. Метрополитен относится к технически сложным и уникальным объектам и стоит в одном ряду с такими объектами, как, например, атомные электростанции. Безопасность на них обязательно должна быть обеспечена как в строительный период, так и в период эксплуатации.

Еще один момент, который, к сожалению, многие забывают, когда говорят о дороговизне поземных объектов, — это стоимость земли. Ведь за счет расположения тоннелей метрополитена под землей сохраняется наземная поверхность. И если посчитать стоимость земли, которая не задействуется при подземном строительстве, то мы увидим колоссальную экономию. Не говоря уже о том, что подземный объект гораздо дешевле обходится в эксплуатации за счет стабильной положительной температуры воздуха и отсутствия осадков. Плюс ко всему метрополитен является самым экологичным видом транспорта.

Резюмируя все вышесказанное, можно выделить два основных фактора, влияющих на стоимость сооружения подземных объектов: планомерность выполнения строительных операций (беспрерывность строительного процесса) и развитие технологий и механизации. Это что касается именно строительной точки зрения. Ну и со стороны городских властей, конечно, должна вестись работа по привлечению других различных источников финансирования. Если все эти условия будут соблюдены, то метро в Петербурге будет развиваться стабильными темпами. ■