



*Nikolay Kulagin, one of the leading Russian experts in the design of underground structures says that even in times of crisis there are some positive aspects and development opportunities. For example, it is possible and even necessary to resume the domestic output of underground construction equipment.*

Беседовала  
Регина ФОМИНА

# ПЕТЕРБУРГСКИЙ МЕТРОПОЛИТЕН: ЕСТЬ ЛИ СВЕТ В КОНЦЕ ТОННЕЛЯ?

*В современных российских условиях сфера подземного строительства, как, впрочем, и вся отрасль, испытывает серьезные трудности. Не исключением в этом смысле стала и питерская подземка. Прокомментировать сложившуюся в метростроении города ситуацию и поделиться своим видением решения скопившихся проблем редакция нашего журнала попросила одного из ведущих в стране специалистов в области проектирования подземных сооружений, советника генерального директора ОАО «Ленметрогипротранс» Николая Кулагина.*

**—** Николай Иванович, с какими проблемами приходится сегодня сталкиваться при строительстве Петербургского метрополитена? Что мешает строить быстрее, больше, лучше?

— С моей точки зрения, первой и главной проблемой является недостаточный контроль над выполнением решений со стороны правительства города. Так, в 2008 году была принята Перспективная схема развития Петербургского метрополитена, в 2011-м в нее были внесены некоторые поправки. В схеме была заложена определенная очередность строительства и сдачи линий. На данный момент отставание от графика для более чем пятимиллионного города довольно ощутимое.

В предыдущие годы перед ОАО «Ленметрогипротранс» и ОАО «Метрострой» стояла задача постройки 5–6 км новых линий в год. Мы максимально приблизились к этой планке, а затем случился некий провал...

За этот неблагоприятный период многие обстоятельства и условия для развития метрополитена значительно изменились.

**—** В чем, по вашему мнению, причины этих изменений?

— На тот момент, когда функции заказчика перешли к КРТИ, в составе комитета отсутствовала служба, отвечающая за подземное строительство. Около полутора лет заняло формирование соответствующей компетентной структуры.

Какое-то время мы практически не вели проектирование новых участков, а начатые проекты оставались без развития. И даже сейчас ощущаются последствия этого перерыва.

Так, документация, прошедшая экспертизу, может подолгу лежать без реализации, и спустя какое-то время попросту устаревает. Возможен и другой вариант: деньги на строительство уже выделены, а проекта, как такового, еще нет...

К тому же существует немаловажная проблема: ранее государственная экспертиза была комплексной, а теперь она отвечает лишь за техническую часть. Сметную экспертизу, в свою очередь, проводит город. Подобное разделение бьет по всем участникам процесса и отнимает непростоительно много времени. Вследствие всего этого выделенные на строительство средства не осваиваются вовремя. Отсюда участки, которые в Генплане отведены, к примеру, под вестибю-

ли станций метрополитена (и эти адреса официально закреплены), город частично передает под другие нужды.

**— Но это же является прямым нарушением Генплана! Есть ли способ избежать подобного?**

— С течением времени даже там, где город уже сложился, уплотнительная застройка все-таки неизбежно продолжается — появляются новые торговые центры, жилые дома и прочие объекты. Это — веяние современности. Именно поэтому Петербургу необходима концепция комплексного освоения подземного пространства, которая уже разработана и принята в нескольких крупных городах России, в том числе — и в Москве.

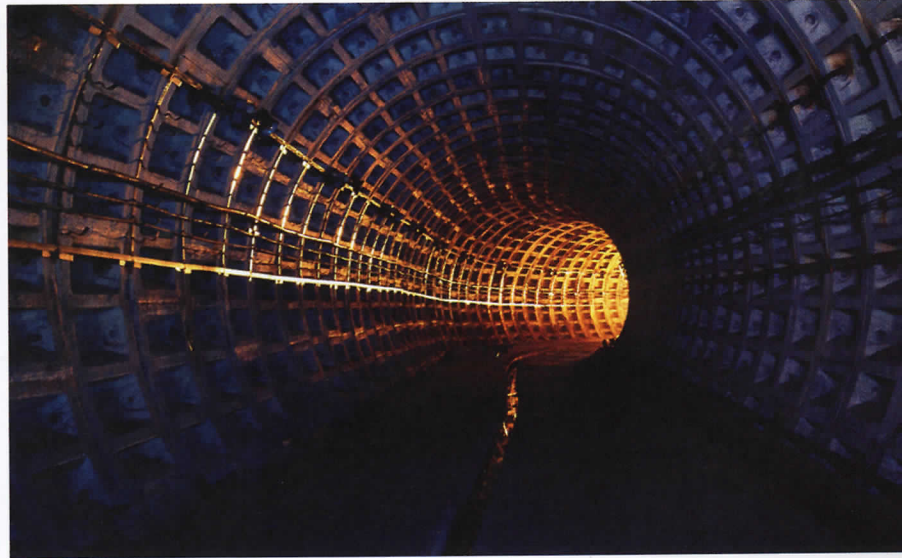
Чтобы привлечь внимание правительства города к необходимости планирования пространства современного мегаполиса, мы провели ряд конференций на эту тему. Речь идет не только о метрополитене, но и о других подземных сооружениях: паркингах, складских помещениях, подстанциях. Что касается последних — в свое время мы даже вели разработку проектов на базе реакторов атомных подлодок... Но для начала городу необходимо определиться с потребностями и возможностями. Ведь, помимо проработки технических вопросов, не стоит забывать и о законодательных и финансовых аспектах. Особенно если учесть сочетание в проектах, скажем, подземных стоянок, государственных и частных капиталовложений. В этом случае немаловажными будут такие условия, как, например, — не удивляйтесь — стоимость земли в центре города.

**— Это уже экономическая плоскость. Как с этой точки зрения вы оцениваете тендерную политику города?**

— К проведению тендеров много вопросов. Необходимо внимательно контролировать порядок их проведения. Нередки случаи, когда недавно открытый тендер неожиданно сворачивают (как правило, причины — экономического характера). Либо за счет предложения низкой цены победу одерживает некомпетентная в конкретной сфере организация, которая не обладает необходимой квалификацией и не может выполнить проект самостоятельно, в связи с чем пытается привлечь на субподряд профильные институты. Кроме этого, комитеты в некоторых случаях заведомо занижают стоимость на основе уже проведенной сметной экспертизы. В настоящее время эта проблема стоит особенно остро, так как расценки, заложенные в смету ранее, особенно на зарубежные технологии, не отражают реалии сегодняшнего дня. В этой связи в условиях новых экономических тенденций актуальной становится тема импортозамещения.

**— Вы считаете возможным переориентировать такую высокотехнологичную отрасль, как метростроение, на отечественного производителя?**

— Это требует времени. Несомненно, нам предпочтительнее было бы рассчитывать на собственные силы. В этом плане интересен опыт Китая. В рамках подготовки к Олимпиаде в Пекине китайцы приобрели лицензию и оперативно открыли собственное производство проходческих щитов, вагонов, эскалаторов,



которое успешно функционирует и в настоящее время. Раньше, еще в Советском Союзе, выпуск тех же механизированных щитов был налажен как в России, в частности в Москве, так и в некоторых республиках.

В Петербурге в свое время даже был установлен мировой рекорд однопутной проходки — 1250 м в месяц. И это, в том числе, благодаря щитам отечественного производства. Но со временем заказы на подземное строительство упали. Сейчас мы, к сожалению, фактически потеряли эту отрасль.

На данный момент, в период кризиса, как раз и появляется возможность и даже необходимость возобновить производство отечественной техники, а также разработать, наконец, концепцию освоения подземного пространства не только в Санкт-Петербурге, но и в других крупных городах России. Особенно это актуально в свете очевидного перенасыщения дорог наземным транспортом.

В экономически более благоприятные времена можно будет приступить к постепенной реализации разработанных сейчас планов.

Так что даже в кризисе есть свои положительные моменты и шансы для развития.