

Председатель правления Тоннельной ассоциации России (ТАР) Константин Матвеев рассказал «МП», с чего начиналась московская стройка века и как Большое кольцо метро инициировало идею комплексного развития Москвы.



Константин Николаевич, вы стояли у истоков зарождения Большой кольцевой линии (БКЛ), когда возглавляли ОАО «Мосинжпроект», и продолжили ее курировать, когда стали председателем правления ТАР. И вот уже сегодня самое большое метрокольцо в мире сдают в эксплуатацию. Какой вы запомните БКЛ?

– Физкультурно-оздоровительной (смеется)! Тогда каждую субботу мы всем штабом во главе с Маратом Шакирзяновичем Хуснул-

линым ножками прошли всю БКЛ. Он на слово же никогда не верит, и кто там что докладывает, ему неинтересно. И вот он выходил из автобуса, и мы все за ним дружно бежали километра полтора, главное – не отстать. Так по субботам мы проходили по одной, максимум двум точкам расположения будущих станций БКЛ и прилегающим к ним территориям. Я после этого очень хорошо знал Москву!

А что ценного было в прилегающих территориях?

– Всем известно: как только появляются проекты размещения станций метро, офисы и жилье на этих территориях сразу возрастают в цене на 30–40%. А это налоги. А налоги – это бюджет города, на который можно построить станцию метро в том числе. Ведь когда метро появляется, оно полностью меняет жизнь района: социальную инфраструктуру, транспортную сеть, общественные пространства. Так вот, когда мы во время обходов попадали на какую-нибудь промышленную территорию, мы ее всю вдоль и поперек рассматривали с точки зрения перспективного развития с максимально возможными преимуществами для города. Кстати, тогда и появилось понятие комплексного развития территорий (КРТ), которое реализуется в Москве сегодня.

Сложно ли было начинать проект БКЛ? Насколько известно, сначала вы скорректировали работу самого «Мосинжпроекта», реорганизовав компанию из проектного института в инжиниринговое предприятие. Сильно ли помог этот шаг в дальнейшей работе?

– Когда меня пригласили работать в Москву, я предложил Марату Шакирзяновичу создать ЕРС (Engineering, Procurement and Construction) компанию. В нашем законодательстве функции управления, снабжения и строительства разделены, и это неудобно для работы. Марат Шакирзянович идею поддержал, и в «Мосинжпроекте» появилась структура, которая и сейчас работает. Проще говоря, мы сделали инжиниринговую компанию, которая в «одном окне» совмещает всю ответственность за проект.

Когда мы появились на рынке в обновленном статусе, никто не верил, что мы возглавим стройку, – исходя из опыта. Где они, уже построившие не один десяток километров тоннелей и различных подземных сооружений, и где мы, только решившие работать по мировым стандартам. И мне пришлось сделать ставку на молодежь. В 2013 или 2014 году средний возраст работника был 36 лет. И это на метростроении! А из «стариков» никто не шел, они не верили, что мы сможем вести такое направление. И вот этот момент – он очень судьбоносный. Знаете, чем я этих мальчишек зацепил? У них появилась возможность себя реализовать.

А что ТАР делает для привлечения молодых специалистов на стройку?

– У нас организована работа с институтами, которые обучают молодых людей подземному, шахтному и геотехническому делу. Наши специалисты и преподают, и выдают рекомендации по корректировке обучающих программ, чтобы они максимально соответствовали требованиям наших же членов ТАР с практической точки зрения. Еще один важный момент – поддержка тех, кто решил связать свою жизнь с подземными горизонтами. Мальчишки, которые этим занимаются, их же немного, и очень жалко, когда всего 5–10% идут на стройку, а остальные разбегаются в разные стороны. Сблизить с будущим работодателем – вот главная задача. Потому что таких ребят-энтузиастов в Москве человек 30, еще в Питере есть группа, в Новосибирске, и всё.

Раз уж вскользь упомянули про технологии, насколько современна БКЛ с технической точки зрения?

– С учетом того, что ТАР входит в Международную тоннельную ассоциацию, мы в свое время выезжали на международную выставку Ваума. Она проводится раз в три года: в Германии, Китае и США. И вот там демонстрируют всю технику и технологии, которые только могут существовать в мире. Когда я съездил туда, понял, что практически все, что там показывали, у нас есть! Программа строительства БКЛ сопровождалась выделением колоссального количества средств, и она давала возможность купить любую технологию для того, чтобы ее здесь использовать.

Большую кольцевую строили в несколько этапов. Как вы считаете, кому пришлось труднее: строителям во время возведения «первых ласточек» или тем, кто сдавал в эксплуатацию вот эти последние участки сегодня?

– Создать 70 км метрополитена со всей необходимой инфраструктурой – это огромный объем, невероятно сложная работа в очень непростых гидрогеологических условиях. Когда мы начинали проект БКЛ, сложности были больше организационными, потому что нужно было оперативно набрать команду. А сегодня идет работа физическая по уже принятым решениям, но не менее сложная, из-за геологии в каких-то конкретных случаях. Поэтому говорить, где тяжелее, и сопоставлять – некорректно. Это просто другой процесс. Расскажу, как было. За короткий отрезок времени набрать строителей можно, строителей метрополитена – нельзя. Мы объездили практически все постсоветское пространство и для реализации первого этапа собрали всех, кто мог строить метро и у кого для этого была материально-техническая база. И даже этого было недостаточно, потому что строить надо было быстро.

И вот почему было принято решение участками сдавать – потому что охватить ресурсами было невозможно. Второй момент, который, по сути, повлиял на сроки реализации, – плотная городская застройка, по территории которой проходит кольцо. Чтобы осуществить проходку тоннелей, пришлось сделать серьезные расчеты, учитывающие состояние не только грунтов, но и близлежащих к трассе зданий и сооружений, поскольку влияние хода тоннелепроходческих комплексов на строения могло быть значительным. Кстати, в дальнейшем, когда я уже ушел из «Мосинжпроекта» и работал в Тоннельной ассоциации России, продолжил эту работу по отслеживанию качества проходки. Мы собирали рабочие группы из самых квалифицированных специалистов в этой области, вне зависимости от того, в каких организациях они работают, для решения сложных технических, технологических задач для снижения влияния на строения.

Что касается дизайна, то каждая станция хороша по-своему. Какая из них с точки зрения архитектуры нравится вам и почему?

– Это, безусловно, дело вкуса. Я достаточно давно рассматриваю все варианты архитектурных оформлений и пришел к выводу, что нечто специфическое привнесли китайцы. Мне очень нравится станция «Мичуринский проспект» БКЛ с отсылками к восточной

культуре, где красный цвет означает процветание, а орнаменты на подвесных подсвеченных панно символизируют дружбу между Россией и Китаем. Очень колоритно!

Тоннельная ассоциация России входит в состав Международной ассоциации тоннелестроения и освоения подземного пространства (ИТА) и является ее активным участником. В свете последних событий как продвигается международное сотрудничество?

– Сотрудничество продолжается несмотря ни на что. У нас даже произошел довольно «забавный» случай, когда в феврале началась специальная военная операция: кто-то из членов Международной тоннельной ассоциации обратился к нам с целью, чтобы мы осудили ее. И мы тогда подготовили письмо следующего содержания: что нам еще слишком хорошо помнится история с фашизмом во время Великой Отечественной войны (ВОВ), когда мы понесли много потерь; что в семье каждого человека есть тот, кто погиб в этот период; что мы имеем свое мнение и считаем, что взаимодействие должно осуществляться в части нашей общей узкой специализации, где нет места политике. И отправили. В результате попали на человека в управлении ИТА, который написал, что он понимает нашу позицию, что у него самого во время ВОВ погибли родственники и что он нас поддерживает. И через определенный период времени в очередной сводке с совещания ИТА мы слышим позицию, которую озвучивает их руководство по вышеописанной ситуации: оно категорически против внедрения политических идей в нашу совместную деятельность, мы продолжим успешное совместное сотрудничество в тоннелестроении. И это дорогого стоит.

Позвольте вопрос не по теме. Константин Николаевич, вы сегодня занимаете высокий пост заместителя генерального директора Госкорпорации «Роскосмос». Какие планы строите для себя на будущее по части поддержки отечественной космической отрасли? Если можно, приоткройте секрет, какими проектами будете заниматься?

– Моя задача сейчас – организовать реализацию проектов по космической программе, то есть финансирование, решить все организационные вопросы. Раз в месяц я улетаю в город Циолковский на космодром на неделю, потому что управлять всем, не понимая, что происходит на объекте, невозможно. А это, извините, гособоронзаказ – тут нет права на ошибку. В 2023-м надо закончить стройку стартового комплекса и в первом квартале следующего года запустить ракету. В этом же году необходимо сдать взлетно-посадочную полосу аэропорта... Но это все очень интересно! Мы строим довольно специфический объект, в том числе для космической программы, которая обеспечивает полеты к Луне, к Марсу. И принять участие хотя бы в той части, что ты знаешь и умеешь, – это большая гордость! Там серьезная работа, ответственные планы, жесткий контроль. Благо за последнее время ситуация стабилизировалась. Если раньше были срывы, переносы сроков, то последний доклад Юрия Борисова Владимиру Владимировичу подтвердил, что стройка идет ритмично. Есть направление и возможность получить результат, работать надо, вот и все!

Конечно, в заключение интервью хотелось бы услышать от вас теплые слова в адрес тех строителей и специалистов, которые трудились, чтобы БКЛ вошла в историю.

– Вот этот проект, вот эта глобальная идея Сергея Семеновича и то, как ее реализовали Марат Шакирзянович и Андрей Юрьевич Бочкарёв, – это колоссальный потенциал, который в рамках своей жизни дал возможность всем, кто трудился на этом проекте, как и мне, реализовать себя. Этот результат мы пронесем по жизни и с теми, кто участвовал, и с нашими детьми, и с нашими внуками. Время после больших трудов – всегда время эйфории, и это ощущение сложно передать. Немножко грустно, но надо обязательно по-

нимать и видеть, куда ты двигаешься дальше. Хотел бы поздравить всех участников с окончанием мегапроекта под названием «Большая кольцевая». Спасибо за то, что столько сил вложили! Город и люди обязательно оценят, даже сомнений никаких нет. И будут добрым словом вспоминать. А пожелать хотелось бы идти по жизни с удовольствием, которое всегда получаешь в конце хорошо сделанной работы. Поэтому желаю больших проектов и больших дел, где можно и дальше себя реализовывать!

Автор Ливия Царева