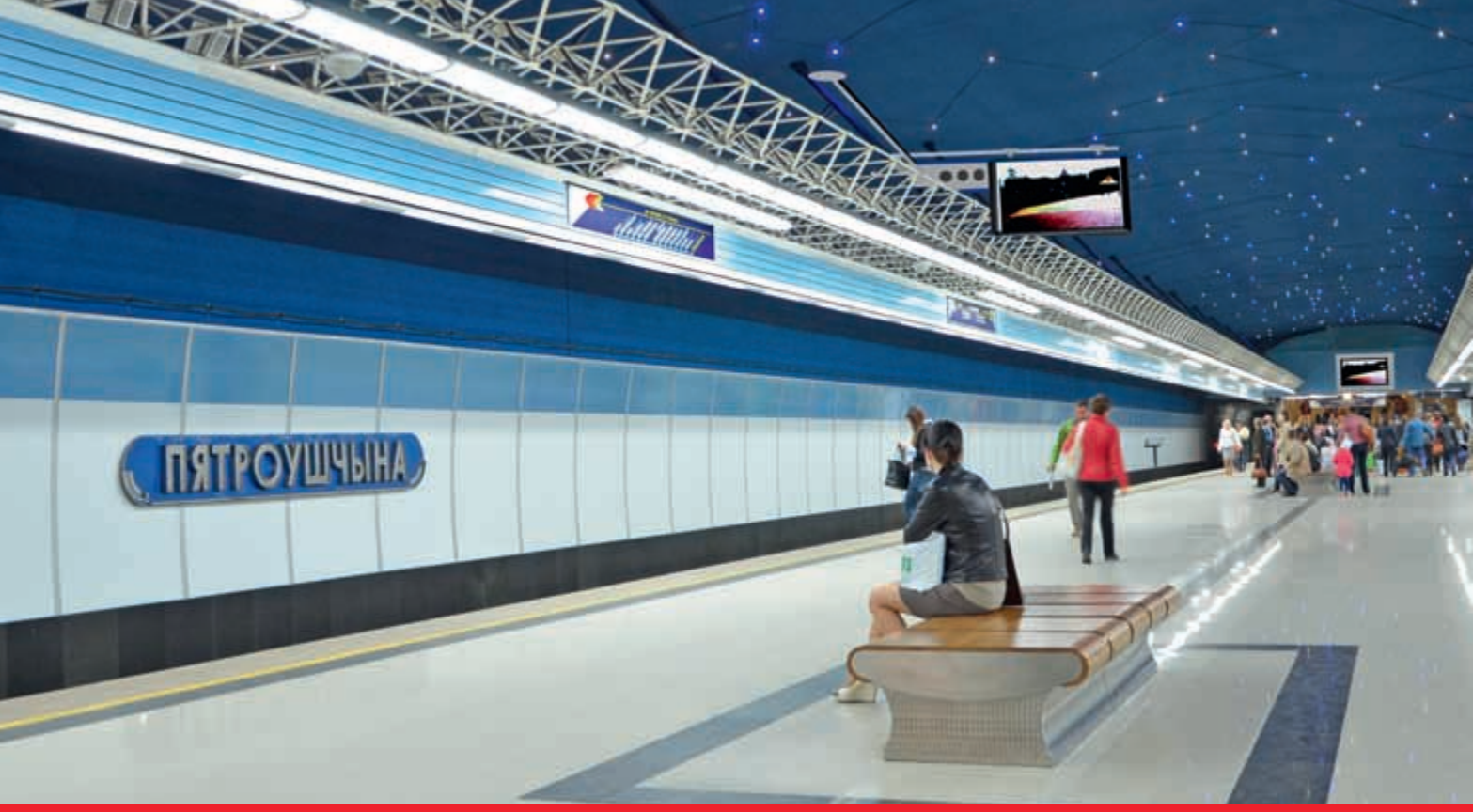

ОАО «Минскметропроект»: — работа по законам прочности, надежности, защиты

Роль ОАО «Минскметропроект» в решении транспортных проблем белорусской столицы неоспорима. Компания стала первопроходцем и первооткрывателем новой для Минска дороги — подземной. Сегодня Минский метрополитен перевозит более трети всех пассажиров столицы, и по всем стандартам, нормам и параметрам, предъявляемым к сооружениям подобного рода, признан одним из наиболее комфортных и безопасных в мире. Это своеобразное «кольцо», объединяющее человека и город. Чтобы не повредить архитектурный ансамбль Минска, прокладка тоннелей и строительство станций велись с высокой степенью надежности и точности. Есть один, характерный для Минска прием, — зонирование пространства станции на транспортную и пассажирскую зоны. Но он нисколько не нивелирует архитектуру станций, а, наоборот, объединяет разнообразие цвета и пластических решений интерьеров.

Об уникальном, единственном в своем роде институте, по чьим проектам построены все ныне действующие линии Минского метрополитена, проектируются и вводятся в строй новые, в интервью журналу «ЭС» рассказал генеральный директор ОАО «Минскметропроект», лауреат премии «Человек года 2014» Валерий Владимирович Чеканов.

выхад
ліфт
ГРУШАЎКА

Валерий Владимирович, давайте совершим небольшой экскурс в историю. Скажите, пожалуйста, несколько слов об истории Минскметропроекта.

Главное предназначение организации, ее магистральное направление заложены в самом названии, и поначалу с момента создания в 1977 году основным и единственным видом деятельности являлось строительство Минского метрополитена — важнейшей части транспортной системы белорусской столицы. Со временем сущность, основные сферы деятельности, спектр интересов и возможностей Минскметропроекта стали гораздо шире и глобальнее. Определенная с первых шагов генеральная линия постепенно прирастала новыми «путями». Постоянное стремление совершенствоваться и находить нестандартные решения, поиск собственного стиля и новых дорог позволили ОАО «Минскметропроект» освоить и сделать своим такое направление, как дорожное строительство с проектированием транспортных сооружений и тоннелей, мостов и эстакад, овладеть непрофильными для предприятия типами сооружений.

В настоящее время сфера деятельности ОАО «Минскметропроект» — комплексное проектирование метрополитенов, тоннелей различных способов прокладки и других подземных сооружений. По проектам института и при его участии разрабатывались обоснования инвестиций в проекты метрополитенов и других транспортных объектов в Российской Федерации, на Украине, в Латвии, Азербайджане, на Кубе. Институт предлагает своим заказчикам стабильно высокий уровень оказываемых услуг, сжатые сроки производства работ, оптимальные цены и гарантию на все виды работ. Система менеджмента качества, внедренная в институте, соответствует требованиям СТБ ISO 9001–2009, действующим на территории РБ и РФ, и DIN EN ISO 9001:2008, действующим на территории стран Европы.

Расскажите о наиболее значимых проектах на территории Российской Федерации.

География стран, где нашли прописку объекты нашего института, достаточно обширна. Только в России спроектировано и построено более 10 объектов, от-

личающихся высочайшим техническим уровнем и качеством исполнения. Впрочем, это качество отличает все созданное Минскметропроектом. Его особенный профессиональный почерк в полную силу проявляется там, где на первый план выходят законы прочности, надежности, технологичности, защиты. Обустройство горной дороги требует особого, взвешенного подхода, и институт ярко демонстрирует способность брать на себя ответственность не только за проектирование, но и за эффективность эксплуатации, на деле доказывая, что ему по плечу любые масштабные задачи. Об этом красноречиво говорят его объекты: проект инженерной защиты от камнепадов на участке 22–24 км автодороги Адлер — Красная Поляна, автомобильная дорога Алагир (автомобильная дорога «Кавказ») — Нижний Зарамаг в Северной Осетии до границы с Грузией с двумя тоннелями (2-й и 3-й этапы), реконструкция автодороги Георгиевск — Новопавловск от автодороги Кочубей — Зеленокумск — Минеральные Воды (1-я очередь), два тоннеля под главными путями СКЖД на перегоне Виноградная — Георгиевск. Очень показательны инвестиционные проекты в Сочи, где

внедрены современные системы безопасности, обслуживания и управления тоннелями, применены эффективные технические решения по их проходке, многие из которых уже вошли в по-

стоянную практику. И что существенно, все проекты сопровождаются действенным и эффективным авторским надзором, а это обеспечивает своевременное введение объектов в эксплу-

атацию, их качество и соответствие проектно-сметной документации.

Деятельное участие Минскметропроект также принимал при подготовке к Олимпиаде в Сочи, наикрупнейшим достижением последних лет стало строительство автодороги Джугба — Сочи (2-я очередь строительства обхода г. Сочи), включающей тоннель № 6 с подходными мостами, эстакадами, дорожной частью. Этот объект, генпроектировщиком которого выступил Минскметропроект, по единодушному признанию специалистов и экспертов считается классикой жанра.

Поскольку ваша компания сейчас работает в столице России, конечно, в первую очередь интересуют объекты для московского метро.

Начиная с 2011 года институт участвует в реализации программы по строительству Московского метрополитена, рассчитанной до 2020 года. Запроектированы и в декабре 2012 года сданы в эксплуатацию два объекта: продление линии от станции «Красногвардейская» до станции «Алма-Атинская» Замоскворецкой линии и реконструкция электродепо «Печатники». Это было комплексное проектирование, включающее организацию строительства, конструкции, сантехнический, электротехнический разделы, слаботочные устройства, автоматику и т.д.

Мы стремимся дать жителям Москвы необходимое метро, при этом как можно меньше нарушая привычный ход жизни города.

В 2013 году мы приступили к разработке проектной документации Кожуховской линии Московского метрополитена, включающей четыре станции: «Некрасовка», «Косино-Ухтомская», «Салтыковская» и «Косино». Нашей задачей было минимизировать стоимость и сократить проектную продолжительность строительства, при этом не потеряв в качестве и добившись наибольшей эффективности. В этом наше видение полностью совпадает с требованиями, которые предъявляет руководство Стройкомплекса Москвы. Мы понимаем главную задачу, поставленную перед нами: больше километров метро за меньшую стоимость. В то же время стремимся дать жителям Москвы необходимое метро, при этом как можно меньше нарушая привычный ход жизни города. На мой взгляд, нам удалось сформировать один из наиболее оптимальных проектных подходов к строительству этого участка, предложив новые для Москвы эффективные инженерные решения.

Что построено по проектам ОАО «Минскметропроект» в столице Республики Беларусь?

Нашим главным плацдармом профессиональных действий остается, конечно же, Минск. В 37-летнем творческом активе института две линии метро, 29 станций, два депо, не говоря уже о сложнейших инженерных коммуникациях, обширной социальной инфраструктуре. В текущем году сдана в эксплуатацию станция «Малиновка», которой выпала нелегкая строительная судьба. Непростые проблемы, сопровождавшие ее возведение и порой не зависящие от воли проектировщиков, были достойно преодолены, что дает нам все основания гордиться своей работой.

Ранее был спроектирован и построен многоуровневый гараж-стоянка с объектами общественно-торгового назначения по ул. Немига в Минске, созданы великолепные подземные и наземные объекты, несущие в себе особый профессиональный почерк Минскметропроекта. Среди наиболее известных общественно-торговый центр «Столица», воссозданное здание церкви Святого Духа и другие объекты, в воплощение которых вложены мастерство и вдохновение, талант и нелегкий труд.

Какие инновационные решения применяются при проектировании и строительстве подземки?

Революционные изменения в подходах к проектированию и строительству подземного транспорта, которые сейчас происходят во всем мире, не могли не коснуться и нас. И то, каким будет завтра Минского метрополитена, а следовательно, насколько комфортной станет транспортная сеть белорусской столицы в целом, зависит от сегодняшних решений Минскметропроекта.

Сегодня архитекторы, конструкторы, инженеры института активно работают над третьей линией столичного метрополитена и заглядывают в более отдаленное будущее — имеется в виду создание четвертой линии. Главной особенностью третьей линии станет высокий уровень автоматизации, безопасности и энергоэффективности. Проектом предусматривается автоматизация технологических процессов обслуживания пассажиров и эксплуатации инженерных систем метрополитена: управление движением поездов, дверями платформенных барьеров, технологическими процессами и работой инженерного оборудования. Еще одно инновационное направление — использование тепловых насосов для самообеспечения теплом станций метрополитена и обогрева служебных помещений. Проектом предусмотрены современные системы обнаружения пожара, оповещения о возникновении чрезвычайных ситуаций, автоматизированные установки пожаротушения и дымоудаления. Повышены технические требования и к подвижному составу. Вагоны нового поколения, оснащенные системами автоматизированного управления, будут более комфортабельными, бесшумными, более экономичными в эксплуатации. Предусмотрено оснащение станций современными системами связи, видеонаблюдения, информационными системами.

Надо сказать, Минскметропроект для каждого своего объекта разрабатывает и «примеряет» собственные ноу-хау — уникальные технические и технологические приемы, например, такие, как «стена в грунте», монолитно-прессовая и сборная железобетонная обделка, обжатая в породу, анкера в грунте, полносборная конструкция станции и другие, которые впоследствии становятся азбукой метростроения, дающей возможность грамотно, компетентно, надежно проводить работы.

Что в дальнейших планах?

Быть на острие проблем значит не только решать насущные задачи, но и смотреть далеко вперед, предвидеть, прогнозировать, осуществлять. Занимаясь множеством сегодняшних неотложных глобальных дел, специалисты ОАО «Минскметропроект» уже расставляют точки над *i* для будущей, четвертой, линии метро. Поскольку именно проект определяет ее характер, метропроектовцы остро чувствуют ответственность за свою причастность к преображению и улучшению транспортного «ландшафта» столицы и ищут наиболее обоснованные реше-

Мы вкладываем в проекты не только надежность, практичность и комфортность — мы ищем в них инженерный смысл и красоту, отражая ее в выразительных архитектурных формах.

ния, учитывающие далекую перспективу.

Растущий мегаполис требует новых подходов к градостроительному планированию, решению транспортных проблем, и расширение сети метрополитена с увеличением ее плотности на городской территории является одним из способов их преодоления. А следовательно, первостепенной задачей Минскметропроекта.

От чего зависит успех ОАО «Минскметропроект»?

От профессионализма команды, которая выполняет огранку идей и воплощает их в жизнь; от умения всегда быть на острие насущных проблем; от крепкого и надежного в деле коллектива, работающего по принципу «если не я, то кто же?»; от высокой ответственности, постоянного внутреннего роста и любви к своему делу.

Сегодня коллектив насчитывает 270 человек. Из них 10 работают здесь с первого дня, более 50 человек имеют 20-летний стаж, и каждый внес огромный вклад в становление и развитие института, который по большому счету стал для сотрудников родным домом. Именно люди составляют «золотой фонд» предприятия, являются хранителями истории славных метропроектовских дел.

Следует подчеркнуть, что на объектах, где трудятся представители Минскметропроекта, все подчинено главной цели — обеспечить надежность, практичность, комфорт. Это незыблемая триада, генеральная линия деятельности, конкурентное преимущество нашей компании. А профессионализм и ответственность, грамотная политика и стратегия развития, репутация надежного партнера и огромная заинтересованность в деле каждого члена команды позволяют не просто удерживать передовые позиции на рынке проектных услуг, а значительно опережать конкурентов.

Запроектировать тоннель, станцию метро, лавинозащитное сооружение — это наша работа. Но только одна ее часть, пусть и очень важная. Мы вкладываем в проекты не только надежность, практичность и комфортность — мы ищем в них инженерный смысл и красоту, отражая ее в выразительных архитектурных формах. Стремясь сохранить нашу Землю чистой и красивой, работаем в соответствии с требованиями системы управления окружающей средой. Каждый проект — это возможность что-то усовершенствовать, создать новое. В этом заключается высшая правда, суть деятельности ОАО «Минскметропроект», секрет его профессиональных успехов. ЭС

ПЭС 14155/15.12.2014