

## ИНТЕРВЬЮ

# ВЛАДИМИР МАРКОВ: НАД САМЫМ ИНТЕРЕСНЫМ ПРОЕКТОМ РАБОТАЕШЬ СЕЙЧАС

Михаил Добрецов

**Проектирование – это начало и основа любого строительства. Соответственно, переоценить его значение для дальнейшей судьбы объекта просто невозможно. Особенно если речь идет о таком сложном деле, как метростроение. Ко Всероссийскому дню проектировщика газета «Кто строит в Петербурге» публикует интервью с заместителем генерального директора по проектированию метрополитенов ОАО «Ленметрогипротранс» Владимиром Марковым.**



– Владимир Андреевич, расскажите, пожалуйста, как Вы стали проектировщиком и пришли в этот институт?

– Это довольно занятая история. После окончания Горного института я очень хотел трудоустроиться в Метрострой и даже добился распределения именно туда. Но когда я туда пришел, выяснилось, что инженерных должностей нет. В результате мне предложили два-три месяца потрудиться в Ленметрогипротрансе, пообещав позвать после появления свободной вакансии. Я начал работу, и когда несколько месяцев спустя меня пригласили в Метрострой, я уже принял решение стать проектировщиком и продолжить деятельность в институте.

Вот так, придя «на два-три месяца», я остался здесь на всю жизнь. И достаточно быстро и успешно сделал профессиональную карьеру: буквально через три года я стал ведущим инженером, через четыре – руководителем группы, а через пять – начальником отдела.

– Исходя из вашего опыта, как Вы считаете, что необходимо для того, чтобы стать действительно высококлассным проектировщиком?

– По моему мнению, самые главные качества, которые должны быть у хорошего проектировщика, – это большое терпение и умение взять на себя ответ-

ственность при принятии решений. Без этих умений действительно высококвалифицированным специалистом стать невозможно.

Непосвященные считают, что наша профессия «страшная» – надо целыми днями сидеть у монитора и работать в специальных программах (ну а раньше – у кульмана, и заниматься черчением), при этом никогда не имея возможности не увидеть результатов своего труда. Кажется, что это изматывающий, кропотливый труд, который не приносит никаких плодов. Но подлинное понимание приходит лишь к самим специалистам и именно тогда, когда они увидят объекты, построенные по подготовленным ими чертежам. Только тогда человек по-настоящему может почувствовать, что это такое и что означает быть проектировщиком. Но без терпения достигнуть этого, конечно, невозможно.

Кроме того, на любой стадии работ проектировщик всегда находится, что называется, на передовом рубеже. И если что-то случается, какой-то критический случай, именно он должен принять решение, сказать, что и как нужно делать. И это не каждому по плечу, в этой ситуации «ломаются» многие. Решение – это ответственность, и юридическая – вплоть до уголовной, и моральная – ведь от твоих действий могут зависеть в том числе и жизни людей.

И тут отсеиваются довольно многие: либо совсем уходят из профессии, либо остаются на исполнительских должностях. И дело не в том, что это плохо – хорошие исполнители, безусловно, тоже нужны. Но я хочу подчеркнуть другое: без готовности и умения принимать решения и нести за них ответственность профессиональных высот проектировщик достигнуть не сможет.

– В чем специфика проектирования подземных объектов?

– Надо понимать, что подземное строительство опасно само по себе – и не только для тех, кто строит, но и для тех, под кем строят. Кризисные ситуации – не самого, конечно, большого масштаба – случаются регулярно. Просто обычно информация об этом широко не распространяется. И вот для того, чтобы инцидент не превратился в катастрофу, необходимо принимать быстрое, но взвешенное и обоснованное решение.

– И Вам тоже доводилось принимать такие решения?

– В том или ином качестве я участвовал в разрешении практически всех кризисных событий последних десятилетий. Это и авария на «Владимирской», когда из-за подземных работ началось разрушение здания на поверхности и его пришлось расселить и демонтировать. Это и известный «разрыв» между станциями «Площадь Мужества» и «Лесная», когда пришлось останавливать движение и затопливать участок тоннеля, но другие решения могли привести к трагедии. Это и авария на «Парнасе», когда начался провал грунта и образовалась «воронка». Это все как раз те случаи, когда ситуация доходила до катастрофической, и решения по этим объектам принимались в режиме онлайн. А ведь было и много иных аварий, которым принятые оперативные меры не дали разрастись до серьезных масштабов.

– Расскажите, пожалуйста, в создании каких интересных проектов Вы принимали непосредственное участие.

– Я 40 лет работаю в институте, и все, что здесь делалось начиная с 1978 года, так или иначе происходило при моем участии – начиная от рядового исполнителя и заканчивая моим сегодняшним положением заместителя генерального директора.

– Все-таки, может быть, что-то особенно запомнилось?

– Есть очень интересная закономерность. Для настоящего проектировщика нет неинтересных объектов, и в то же время нет «особенно запомнившихся» (не считая, конечно, серьезных аварий). Когда работаешь над ними, они полностью тебя занимают, на них сосредоточен весь интерес. Но когда завершаешь, переходишь к другому проекту, – на него перемещается и внимание, а прошлый как бы отходит на задний план. Поэтому самый интересный объект – именно тот, над которым работаешь в данный конкретный момент.

– И над чем вы работаете сейчас?

– В настоящее время мы заканчиваем строить уникальные, первые в России двухпутные линии, в которых поезда будут ходить не в двух разных тоннелях, а в одном – большего диаметра. Для их проходки используется щит немецкой компании «Херренкнехт». Эта технология была «обкатана» при строительстве тоннелей от «Проспекта Славы» до «Южной». И сейчас используется при проходке от «Приморской» до «Улицы Савушкина». Применительно к этому участку это была единственная технология, которая позволяла решить поставленную задачу в заданные сроки и в имеющихся геологических условиях – под дном Финского залива.

– Это те объекты, которые уже строятся. А что вы сейчас проектируете?

– Надо сказать, что с проектированием метрополитена в Петербурге сложилась весьма печальная ситуация. На сегодняшний день ни одного готового к реализации проекта, помимо тех, на которых уже работают строители, в городе нет. А учитывая специфику проектного дела в сфере метростроения, в ближайшее время их и не появится.

Дело в том, что в рамках существующего законодательства и нормативных документов для создания проекта линии метро необходимо около двух-трех лет, и еще примерно два года – для того, чтобы пройти все необходимые инстанции и экспертизы и получить согласования. То есть суммарно от трех до пяти лет. А на данный момент в Петербурге не предпринимается никаких мер к проектированию строительства новых веток.

Перспективная схема развития метро существует, но для ее практической реализации ничего не делается. Время упущено, ведь разработка проекта должна осуществляться с опережением в пять лет по отношению к началу строительства. Сегодня, чтобы хоть как-то наверстать отставание, необходимо выполнение огромных объемов проектирования, причем в очень сжатые сроки. Но за весь 2017 год так и не было объявлено ни одного конкурса.

– Над чем же вы тогда сейчас работаете?

– Мы осуществляем большие объемы проектирования для Московского метро. Там идет очень масштабное строительство, мы о таком в Петербурге даже мечтать не можем. И там ситуация обратная: не хватает проектировочных мощностей, так что подход такой – «бери, сколько сможешь сделать».

– Где еще работал ваш институт?

– В последние десятилетия мы много работали на Кубани, на проектах подготовки к Олимпиаде 2014 года в Сочи – это автодорожные и железнодорожные тоннели. Проектировали первые пять станций Казанского метро. А если с советских времен брать, то много работали по всему Советскому Союзу и даже по всему миру.

Часть проектов была реализована, часть – нет. Из метрополитенов это Челябинский, Красноярский, Самарский; за границей – Будапештский, Гаванский, Алжирский. Плюс множество тоннелей, включая, например, всем известный БАМ.

– По Вашей оценке, есть ли у современной молодежи интерес к профессии проектировщика?

– Я могу сказать, что для трудоустройства в наш институт молодые кадры, как говорится, стоят в очереди. Причем идут отличники, многие из них прошли у нас стажировку и преддипломную практику, представляют специфику работы Ленметрогипротранса и хотят трудоустроиться именно к нам. Так что у нас даже есть возможность отбирать – самых талантливых и перспективных. В основном это выпускники ПГУПС (ранее – ЛИИЖТ) и Горного университета, где относительно недавно открылся факультет освоения подземного пространства. Хотя есть и исключения, например, над наземными вестибюлями могут работать выходцы из ГАСУ.

– То есть кадровых проблем у вас нет?

– Не совсем так. Кадровая проблема в определенном смысле имеется. И связана она с тем, что коллектив института сейчас – это либо специалисты старшего поколения, либо относительно недавно пришедшая молодежь. А вот между ними есть «возрастное окно», мало людей среднего возраста с хорошим стажем и опытом работы, способных занимать руководящие посты. С такими специалистами – проблема; и не только у нас, а по всей стране.

Специфика работы проектировщика такова, что для того, чтобы стать хорошим руководителем, нужно пройти все ступени карьерной лестницы, иметь навыки и практический опыт от самых «азов». «Перепрыгнуть» нельзя, необходимо постепенное накопление компетенций. Только зная и умея все то, чем занимаются подчиненные, имея возможность посоветовать, подсказать уже наработанные схемы работы, можно качественно выполнять руководящую функцию.

– Что бы Вы посоветовали молодым людям, которые хотели бы преуспеть на ниве проектирования?

– Прежде всего – трудолюбия, изучения материалов, связанных с твоей работой и даже напрямую несвязанных. Хорошим проектировщиком станет тот, кто будет иметь не узкую специализацию, а усвоит основы всех смежных специальностей. Именно это позволит ему расти и в профессиональном, и в карьерном отношении. Ну и без широкого кругозора невозможно принятие ответственных решений, о котором я уже говорил.

Кроме того, конечно, необходимо трезво оценить свои возможности не только в отношении подготовки, но и в смысле психологии. Кропотливая, целенаправленная каждодневная работа – не для каждого.