



Фото Александра Ефремова и из архивов участников спецпроекта



Спецпроект журнала «Татарстан»

НЕ НЫЛИ, А ДЕЛАЛИ

Есть люди, которые, не обращая внимания на суровые времена, на тяжёлую работу, на порой невыносимые условия жизни, не ноют, не жалуются, не сдаются, а, преодолевая любые трудности на своём пути, идут вперёд, делая мир вокруг себя лучше, краше, комфортнее. Они строят, создают, возводят, облагораживают, совершенствуя то, к чему прикасаются их руки и их мысли.

Мы продолжаем свой проект «Не ныли, а делали» историями людей, которые большую часть рабочего времени проводят... ПОД ЗЕМЛЁЙ. Это истории людей, которые строили и строят в Казани метро, уже почти 30 лет делая нашу жизнь удобнее и быстрее.

Многие казанцы не мыслят своей жизни без метро. А те, кому меньше двадцати, даже не представляют, что его когда-то в Казани не было.

Какой была казанская жизнь, когда метро в Казани не было? Как метро появилось? И кто за всем этим стоит? Вернёмся к событиям почти тридцатилетней давности, которые происходили на земле и под землёй. Сегодня вы узнаете:



ИСТОРИЯ №28
Как Рустам Минниханов снимает шляпу перед всеми, кто задумал метро в Казани



ИСТОРИЯ №29
Как Марат Рахимов самое молодое метро в мире сделал самым современным

Другие истории проекта читайте в журнале «Татарстан», №10–12 за 2022 год, №1–2, 6 за 2023 год, №1, 4 за 2024 год, №6 и №8 за 2025 год.

ТОГДА МНЕ МЕТРО КАЗАЛОСЬ УТОПИЕЙ... СЕЙЧАС Я СНИМАЮ ПЕРЕД ТЕМИ, КТО ЕГО ЗАДУМАЛ, ШЛЯПУ!



ИСТОРИЯ № 28

Рустам Минниханов, Раис Республики Татарстан – о начале строительства метрополитена в Казани. О нашем конкурентном преимуществе, нашем достоянии и нашем эффективном транспортном решении.

В конце 90-х я был министром финансов Татарстана, многие помнят, что это было сложное для экономики время... И именно тогда мэр Казани Камиль Исхаков носился с этой идеей – началом строительства метро. Он долго вынашивал эти планы, много времени потратил на то, чтобы буквально «заразить» своей идеей первого Президента Татарстана – Минтимера Шаймиева.

И знаете, я всегда считал и считаю Минтимера Шариповича настоящим стратегом и дальновидным практиком. И тогда я очень удивился, что Шаймиев тоже был за! Мне это казалось утопией.

Сейчас, когда прошло без малого 30 лет, я, как говорится, снимаю шляпу перед теми, кто всё-таки не побоялся и принял это решение! По-настоящему мудрое и смелое. И честно говоря, даже не знаю, как бы мы обходились сегодня без нашего метро – в мире нынешних перегруженных дорог, огромного количества авто и безумной скорости жизни.

Наличие метро в Казани – это огромное конкурентное преимущество города. Метро сегодня – это и наше достояние, и наше эффективное транспортное решение.



Фото: пресс-служба Раиса РТ, kremlin.ru

Итак, 1997 год стал годом начала строительства казанского метрополитена. Была организована праздничная церемония – 27 августа в центре Казани на улице Свердлова (ныне – улица Петербургская) в основание гранитно-мраморной ротонды Минтимер Шаймиев заложил капсулу с посланием к будущим пассажирам казанского метро.

До 2005 года велись самые активные работы, у нас одновременно использовалось несколько тоннелепроходческих комплексов, все станции сооружаются открытым способом.

И вот уже 27 августа 2005 года состоялось торжественное открытие первого участка казанского метрополитена, его длина составила 7,1 км и включала пять станций: «Кремлёвская», «Площадь Тукая», «Суконная Слобода», «Аметьево» и «Горки».

Конечно, я помню, как многие шутили тогда – в Казани самое короткое метро. И пока кто-то шутит, кто-то – продолжает работать. Я всегда говорю – наше метро самое молодое в России.

На открытие метро приехал Президент России Владимир Путин и, несмотря на напряжённый график, пообщался с метростроевцами. Гости проехали от станции «Кремлёвская» до станции «Аметьево».

Первый участок метро был на ура воспринят горожанами и всеми татарстанцами. Теперь и у нас было метро, и мы им очень гордились. Хотя и понимали – короткие станции в центре далеко не увезут.

Поэтому в том же 2005 году началось строительство тоннеля «Горки» – «Проспект Победы» – с помощью тоннелепроходческих комплексов «Ольга» и «Полина». Этот участок мы открыли в 2008 году – за 18 месяцев между станциями «Горки» и «Проспект Победы» под землей было пройдено 1924 метра.

Я думаю, что именно тогда даже скептики поверили – метро в Казани состоялось и будет развиваться. Многие говорили, что после тысячелетия Казани о метро мы забудем. Ничего подобного!

Огромная благодарность метростроевцам, тем специалистам, которые начали строительство «с нуля» – за их огромный труд и терпение, а главное – за их уверенность в качестве и надёжности. И, конечно, очень приятно осознавать, что «Казметрострой» – одна из лучших организаций, строящих метро, выросла эта организация в Казани. Сегодня наши метростроевцы востребованы не только в Татарстане, но и в Москве, это признание их мастерства, таланта и опыта. Спасибо им за их работу. Уверен, что у нас ещё много общих планов и дел – метро в Казани растёт вместе с городом.

МАРАТ РАХИМОВ: РАБОТАЕМ НА БЛАГО РОДНОГО ГОРОДА

– Это был конец 1996-го года. Меня пригласили строить Казанский метрополитен, – вспоминает Марат Рахимов, генеральный директор АО «Казметрострой». – Я спрашиваю: «Извините, какое метро вы собираетесь строить? С существующими технологиями – это не реально!».

«Мы обеспечим всем, что нужно будет для современного метростроя!» – был мне ответ.

И я почему-то сразу поверил. И поехал.

Я ТОГДА МОЛОДОЙ БЫЛ – 40 ЛЕТ ВСЕГО...

...Я тогда молодой был – 40 лет всего – но сказал, что, если я поеду строить казанское метро, у меня есть несколько условий. Точнее просьб. Кроме того, что технологии должны быть самыми современными, я хочу привезти свою команду. Им нужно жильё, школы, детские сады. Мне сказали: «Всё будет!».

В 2005-м году мы пустили метро. Могу с полной ответственностью заявить, что казанское метро, хоть было самое коротенькое, но оно было самым современным и по безопасности, и по контролю. Ни один метрополитен не дорос до той планки, которую взяли мы.

И вот по прошествии почти тридцати лет, я вижу, что в Казани есть метрополитен и он продолжает строиться. И что мои люди, более 200 человек, составляют костяк метростроя. И что сегодня в «Казметрострое» работают 77 династий: отцы, дети, внуки. Это же здорово!

Фото: Александр Ефремов, предоставлены АО «Казметрострой»

И ни один человек, получивший бесплатное жильё и отработавший за него десять лет, меня не подвёл. Никто не увольнялся, хотя в те времена были и трудности с выплатой зарплаты, и трудности с финансированием метро. И работают до сих пор, хоть и пенсионеры, ведь у подземщиков пенсия в 50 лет. И у меня душа чистая – я ни одного не обманул.

«ХОТЬ БЫ РАЗ НАМ КТО-НИБУДЬ ПОДОБНОЕ СКАЗАЛ!»

Я помню, однажды Рустам Нургалиевич в Сочи, на форуме, где была презентация Татарстана, сказал такие слова: «Когда началось строительство метрополитена в Казани, я, будучи министром финансов, был категорически против этого. Потому что, ну какое метро? Как его потянуть? Это же, во-первых, очень дорого, во-вторых, очень сложно. А сложно тоже потому что дорого. И вот я, будучи министром финансов, был категорически против метро. Но я глубоко ошибался!».

И вот Рустам Нургалиевич стоит в этом году, в августе, на стройке и говорит, что это великая честь для региона иметь такую компетенцию как метростроитель. Это элита среди строителей!

Я прямо всей стране передал его слова, всем метростроителям. Все говорят: «Хоть бы раз нам кто-нибудь подобное сказал!»

Я везде был. Я ездил на экспертизу в Красноярск, в Челябинск, в Самару... Я везде видел эти брошенные, ещё до Казани начатые стройки. Они как стояли, так и стоят.

ХВАТИЛО БЫ МНЕ ЖИЗНИ МОЕЙ, ЧТОБЫ ПОСТРОИТЬ ВСЁ, ЧТО ЗАПЛАНИРОВАНО

Двигатель метростроения в нашем веке – Марат Шакирзянович Хуснуллин. Когда он стал заместителем Председателя Правительства РФ, метростроение страны скакнуло через две-три ступеньки вверх и вперёд. Москва удвоилась по количеству станций, он взял под контроль строительство метро в Нижнем Новгороде, в Челябинске в Красноярске.

Есть такой инвестиционный расчёт. С точки зрения и затрат, и как отработает область, и как отработает место, куда метрополитен пришёл. Просто к слову: когда мы привели метро в Авиастроительный район Казани, цены на квартиры там возросли с 35 тысяч до 55 тысяч рублей за кв.м. Для экономики страны и города – это значит, что капитализация пришла на это место. И вот это и есть условие кредитования.

Сегодня у нас все просят в аренду технику, оборудование, кольца тоннелей – и Нижний Новгород просит, и Красноярск. Потому что мы сами всё производим. У «Казметростроя» есть работа на пятнадцать лет вперёд.

Хватило бы мне жизни моей, чтобы построить всё что запланировано. Потому что сегодня я знаю график пуска не только этого участка, я уже знаю второй, потому что у нас занимаются проектированием продолжения метро. Кто имеет из наших регионов такое? Да ни одна отрасль не знает, что будет завтра. Поэтому, считаю, что мне повезло, что это я приехал в Татарстан.



Меня Геллер встречает всегда словами: «Да здравствует казанское метро – самое короткое метро в мире!». Я его всегда поправляю: «Самое молодое!»

ДОГОНЯЕМ И ПЕРЕГОНЯЕМ!

– А вы бы уехали с БАМА, если бы не было предложения из Казани?

– С БАМа мы уже собирались ехать на реконструкцию Саяно-Шушенской ГЭС. Мы же тогда не знали какое потом строительство на БАМе развернётся, когда учредитель сменится – сейчас там и Северомуйский тоннель, и Кодарский тоннель, и Кузнецовский тоннель, и Байкальский тоннель недавно сдали. К чему это говорю? К тому, что в «Казметрострое» есть люди, которые знают каждый сантиметр Северомуйского тоннеля. Мы прошли этот тоннель в проходке. Это было очень сложно. Было заказано всё новейшее оборудование: японское, американское, канадское, немецкое, французское, финское, шведское. Всё современнейшее в мире, что было на тот момент, привезли. У нас в каждом посёлке были, так называемые, «немецкая» гостиница, где немцы жили; «японская»



гостиница; «американская» гостиница – там жили специалисты, которые работали вместе с нами. Потихонечку всё это внедрилось на БАМе, а потом перешло в метростроение.

КАЗАНЬ – ЭТО УЖЕ НАВСЕГДА

– Вы почти полжизни в Казани работаете. Вы воспринимаете этот город как место работы или как место жизни, которое навсегда?

– Казань – это уже навсегда. Я давно сделал для себя такой вывод, что Казань стала моим родным городом. Хотя до приезда в 1996 году я никогда здесь не был. Моя семья ведёт корни из Татарстана. Но это в третьем поколении. Родные отца – из Шемордана. Они уехали оттуда во время голода в Поволжье. Но родственники там есть. Я бывал у них. Они мне говорят: «Ты наш!». Я киваю головой: «Ваш!».

У меня в этом году важное жизненное событие – юбилей. Боюсь назвать эту юбилейную цифру – неужели уже столько мне?

Я часто вспоминаю своих родителей в моём теперешнем возрасте. Отца своего... Мне казалось, что он взрослее, чем я сейчас.

Хотя я последний ребёнок в семье, родился, когда папе было 37 лет. У меня есть фотография, где я на руках у отца, а он в военной форме. То есть, прошло десять лет после войны, а у них ещё другой одежды не было, donaшивали военную. Он прошёл сапёром всю войну, с 1940 по 1946 год. Жив остался, слава Богу. Трёх детей воспитал. Все мы – мостовики, тоннельщики – вся семья. Мама в 1941 году закончила Семипалатинский автотехникум. И была направлена на работу в город Гурьев (сейчас Атырау. Прим ред.). Это в Казахстане. Она после смерти папы жила четырнадцать лет здесь, со мной. И для меня самой главной задачей было – не забыть купить белого хлеба и не приготовить рыбу. Потому что в Гурьеве они, кроме рыбы, ничего больше не видели. «Я рыбы уже наелась на всю жизнь!» – говорила она. А белый хлеб любила, потому что его всю войну не видела.

ЖИТЬ МЫ БУДЕМ В КАЗАНИ, А РАБОТАТЬ МЫ БУДЕМ ВЕЗДЕ

У меня в Казани похоронены родители, у меня здесь живут все мои дети, сам живу и работаю здесь – что мне ещё надо?

Когда мы думали, что после пуска первой линии метро в 2005-м году, утихнет метростроение – утешали себя тем, что задачу выполнили, метро к тысячелетию города пустили. В стране были трудные времена, а метро – это очень дорого. Думали не будет больше в нашей жизни казанского метро...

Но в 2007 году мы проводили в «Пирамиде» десятилетие метростроя, и я со сцены сказал: «Друзья, жить мы будем в Казани, а работать мы будем везде, куда нас пригласят!». Тогда мы приняли решение, что не надо уезжать. Казань – хороший город, надо его сделать ещё лучше. У нас девиз такой: «Мы строим на благо родного города!». Город стал родным всем нашим людям.

НЫРЯЕМ ПОД ПЕРВУЮ ЛИНИЮ

– Что сегодня нового в казанском метростроении?

– Мы сейчас «ныряем» со станции Фучика под первую линию метрополитена. Нам надо её пройти. Там всего шестьдесят метров. И мы заканчиваем комплекс проходческих работ на этой линии.

– То есть, одна линия под другой получается?

– Да. Но есть охранная зона метрополитена. Куда ни одна птица даже сесть не имеет права без разрешения. Мы сейчас оформляем документы на приостановку движения поездов на этом перегоне сроком на один месяц. Затраты мы компенсируем сами, потому что мы провели необходимый комплекс работ, который позволит сэкономить



проектные решения. Мы применим такую скорость и такую технологию, что пройдем эти шестьдесят метров за месяц без каких-либо нарушений. Это очень ответственно и очень технологически сложно. Но мы сделаем это!

НЕСТАНДАРТНЫЙ ТВОРЧЕСКИЙ ПОДХОД

– Какой был самый нестандартный творческий подход к какой-нибудь нестандартной ситуации во время строительства казанского метро?

– Да сама идея строительства метрополитена в Казани – творчески-бесподобно-нестандартная. Таких технологий, как здесь, до сего момента не существовало. Например, когда машина ведёт проходку – надо же породу-то вывезти. Вот вся страна до нас возила в маленьких вагончиках по колее. А мы ставим вагон в восемь кубов и увеличиваем колею. Приём нестандартный.

Или вот, например, два тоннеля метрополитена. По технологии между ними через каждые семьсот метров надо делать людские сбойки: если поезд по какому-то аварийному случаю остановился, не дай Бог, чтобы людям можно было перейти в другой тоннель. Это как аварийный переход. Так вот: мы нестандартно совмещаем эту сбойку с венткамерой или с водотливной камерой, которая между тонне-

лями строится. Это во-первых, ускоряет процесс, во-вторых, – затрат меньше.

Всё, что нужно для метростроения, мы производим в Казани, в Татарстане сами – это разве не нестандартное решение?! Все остальные покупают. А мы пенный реагент делаем в Химграде. Изоляционные материалы нам делают в Елабуге. Специальные болты для крепления – в Набережных Челнах. Технология бетонной смеси и блоков – в КИСИ разработаны. Мы даже формы для производства колец тоннельной обделки делали сами на своём заводе. Первые комплекты купили в Канаде, а остальные уже делали сами.

Наши специалисты, не сразу, как говорится, метро строили. Сами всё постигли и всему научились. Сейчас это всё уже обыденность, но когда-то было нестандартными решениями.

22 МИЛЛИАРДА ДАЛИ, А ДЕНЕГ РЕАЛЬНЫХ НЕТ

– А был ли когда-то, может в лихие 90-е годы, в вашей жизни такой момент, когда вы усомнились в выборе своей профессии?

– В профессии – нет. В моей трудовой книжке всего три записи: «Ташметрострой», «БАМтоннельстрой», «Казметрострой». И я ниоткуда никогда не увольнялся, а переводился – выше, выше, выше... Так что,



Разработка и внедрение программного обеспечения ведения ТПК. Иностранные специалисты 2000-2001 г.



в профессии не усомнился, но однажды усомнился в правильности переезда в Казань. Сами знаете какое время было. А метро строить надо. Тысячелетие Казани грядёт в 2005 году, а времени-то мало. Финансирования не хватает. Конечно, руководители бьются, тогда очень многое было сделано: созданы федеральные программы сохранения исторического центра города Казани – в эту программу метро включили частично. В программе подготовки Тысячелетия Казани – доля. Финансирование частенько шло путём зачётов. В стране смена политического строя. В 1991-1992 годах метрополитены были государственным объектом, а потом, когда образовалась Россия, они стали муниципальной собственностью и поэтому муниципальные власти должны были сами метро строить и содержать. И, конечно, многие не потянули.

Мы получали финансирование в виде зачётов за долги предприятий в бюджет. А что с них возьмёшь, если они и так должники? И мне вроде как 22 миллиарда дали, а денег-то реальных нет!

От войлочной-валяльной комбината получили валенки, например, – отправили их за цемент, цемент отправили в другое место – оттуда получили бетон... Такие схемы были. А потом собирали по республике должников НДС, заводили всё на метрострой. Метрострой ехал в Москву, сидел там неделями в Минфине, пробивали, получали зачёт. Каждый старался мне всунуть ваучеры, облигации какие-то...

И тогда в журнале я увидел проект строительства тоннеля под Беринговым про-

ливом. На Аляску. 84 километра длиной. И загорелся. Мой помощник Мошка Николай Иванович заходит – я ему журнал показываю. И у него тоже глаза загорелись, он сидит вот здесь на стуле, и аж рука у него опустилась, как будто он взял чемодан за ручку и готов ехать строить тоннель под Беринговым проливом: «Когда поедем? Только дай команду!».

Так что усомниться в правильности выбора своей профессии я не мог. Потому что пошёл по стопам своих старших сестры и брата. Мы все закончили Новосибирский институт инженеров железнодорожного транспорта, один факультет «Мосты и тоннели», только в разные годы. Сестра моя Нурия – мостовичка, а мы с братом – тоннельщики.

После института я два года отслужил на БАМе в железнодорожных войсках в Хабаровском крае. Строил железнодорожные мосты, потом переехал в Ташкент и работал в метростроении. Там мне как-то сказали: «Рахимов, ты не национальный кадр, бесперспективный». И в 1986 году я взял чемодан и уехал на БАМ. Уже начался развал Союза, уже началось: русским – Рязань, татарам – Казань. А я там начинал с нуля, с горного мастера. За два года дошёл до генерального директора тоннельного отряда. Мне был тогда 31 год.

НАМ ВСЯКИЕ НУЖНЫ. ВОСПИТЫВАЙ! ОБУЧАЙ!

– Какое главное правило или принцип работы, усвоенные вами за прошедшие годы, вы бы передали молодым инженерам?

– Главный принцип мне подсказал мой учитель Владимир Асланбекович Бессолов – тоннельщик с мировым именем. Он был начальником БАМтоннельстроя, потом начальником главка корпорации «Трансстрой». Он говорил, что под грузом ответственности, под грузом проблем можно согнуться, но только чуть-чуть! И ещё одно правило я уяснил, когда работал у него главным инженером. Смотрю, например, резюме человека и говорю: «Нет, меня он не устраивает, потому что у него образования не хватает или ещё чего...». А Владимир Асланбекович говорит: «Нам всякие нужны. Воспитывай! Обучай!». И это я усвоил: нам всякие нужны!

РЕБЯТА, ВЫ МОЖЕТЕ ИДТИ КУДА ХОТИТЕ, НО ПРОЩЕ ЗДЕСЬ, ВСЕМ ВМЕСТЕ

– А как вы мотивировали людей в трудные времена, когда зарплату задерживали, когда денег на строительство не давали?

– Я людей приучал к ответственности. Я жил с ними в общежитии. Когда я получил первую квартиру, нас жило там семь человек, потому что у остальных квартир ещё не было. Если я получал лучшую квартиру, эту я передавал дальше, очередникам.

Вот так и мотивировал. Говорил: «Конечно, ребята, вы можете идти куда хотите, но лучше не будет. Проще здесь, всем вместе. Я обещаю вам, что всё будет хорошо».

Бывали и на БАМе остановки работ. Я спустился под землю, спокойно объяснял в чём дело. Особо рьяным говорил: «Дорогой человек, ну, если тебе здесь не нравится – езжай туда, где понравится. Ну, нет денег, не могу тебе заплатить зарплату. Найду я тебе деньги, но уезжай, не баламуть людей!». И все успокаивались.

Как-то заведующий детским садом ко мне заходит в кабинет (а детсад содержался за счёт нашего отряда), и говорит: «Завтра я не смогу принять детей. Мне кормить их нечем». «Завтра я дам команду и вам завезут с утра мясо из свинарника», – говорю. «Свинину детям нельзя. Жирная», – вздыхает заведующий. «Садитесь тогда и отделяйте жирное! А я завтра пошлю бригаду рыбаков, чтобы рыбы вам наловили». «Детям рыбу нельзя, там кости, – опять вздыхает он. «Садитесь, мои миленькие-хорошенькие, и вычищайте рыбу от косточек!». Почему я это делал? Не моя, вроде, обязанность. Потому что, если только одна мамочка не придёт на работу завтра из-за того, что садик не работает, она не спустит 22 проходчика вниз, в забой. И работа встанет.

Свою теплицу построили. На 8 марта каждой женщине тюльпаны дарили. На улице мороз, метель, а у нас женщины с цветами домой идут счастливые, в газету цветочки завернули, под шубку спрятали, чтоб не замерзли... Огурцы в феврале уже продавали свои... Спартакиады проводили: плавание,





лыжи, мини-футбол, волейбол... И за два дня выходных набегаешься-наплаваешься всласть – идёшь домой такой довольный – куча грамот, чего ещё надо?! Все вместе, всей командой – вот она мотивация!

ЗДРАВСТВУЙТЕ, Я РАХИМОВ, МЕНЯ НУЖНО ОТВЕЗТИ ДОМОЙ, ВЫДЕЛИТЕ МАШИНУ!

– Руководителями, говорят, не рождаются, а становятся, как у вас это становление произошло? Кто был примером правильного руководства?

– У меня отец руководителем был всю жизнь – управляющим дорожным трестом. Я всё детство в его УАЗике спал, ел у него на работе, на планёрки в трест заходил. После первого класса нас с сыном главного инженера отправили в пионерский лагерь километров за 250, и отец должен был за нами приехать завтра, например. А нам сегодня утром заявляют: «Всё, собирайтесь, лагерь закрывается, мы сейчас вывезем вас. Куда везти?».

«Везите, – говорю, – нас в ДЭУ-546». Откуда я это знал в первом классе?! Не помню. У отца ДЭУ-547, но это далеко, а рядом ДЭУ-

546. Нас привезли туда, а там идёт планёрка. Я захожу, к планёркам-то привычный, говорю: «Здравствуйте, я Рахимов, меня нужно отвезти домой, выделите машину!»

И выделили, и за 250 километров ночью повезли. Высадили у дома. До сих пор эту историю вспоминаем.

СРАЗУ МНОГО ДЕНЕГ НЕ БЫВАЕТ

– Что самое сложное в работе с молодыми специалистами?

– Пригласить на работу. Вот тридцать лет скоро, как здесь работаю, а никого нет. И обучали, и учили... Вот, например, Дербышенский колледж, выпускники которого полностью готовы к работе на нашем заводе – лаборантами, мастерами... В течение года мы подхватываем выпускную группу и ведём её. Практику проходят у нас, кормим-одеваем-деньги доплачиваем... Садимся на выпускном распределении и получаем...одного человека. А выпускается 50 человек. 17 человек сказали: «В таксисты пойдем». Половина решили, что будут менеджерами по продажам. Кто-то в доставку собрался. Кому-то где-то пообещали 60 тысяч рублей...

Парадокс! Объясняем, что сразу много денег не бывает. Надо овладеть профессией, научиться. И мы не сразу много получали.

БУДУЩАЯ ЭЛИТА СТРОИТЕЛЕЙ!

– Но тем не менее, молодёжь всё-таки есть в «Казметрострое», она вас радует чем-нибудь?

– Радует то, что я уже многих не знаю. Значит, они утвердились в составе. Особенно это очень видно по геодезической службе. Очень радует инженерная участковая служба, линейные начальники смен, горные мастера. Месяц назад я подписывал заявление одному парню, который закончил Санкт-Петербургский горный университет. Смотрю, он уже успел, будучи студентом, поработать в метрополитене. Сколько ж ты, парень, у нас удержишься? – думаю. Если выдержит – предложу ему небольшую однокомнатную квартиру, есть у нас в резерве. Поселим его туда, чтобы у него было меньше затрат, чтобы интерес появился, чтобы он за работок почувствовал, а не отдавал всю зарплату за съём жилья.

На одной из недавних встреч с Раисом республики мы представляли ему молодых метростроевцев. Человек тридцать – парни, девчонки. Я говорю: «Рустам Нургалиевич, смотрите – вот она будущая элита строителей!». «Чего просишь для них?» – спрашивает сразу. «Разрешите соципотеку, – говорю, – им семьи надо создавать».

Он дал «добро» и мы сейчас занимаемся, оформляем.

КОМАНДА, КОТОРАЯ СОЗДАЛА НОВЫЙ ВИД ГОРОДА

– На ваш взгляд, какой вклад команды «Казметростроя» в историю республики?

– Эта команда участвовала в создании нового города! И это, несмотря на то, что изначально мы сами в это не очень-то верили. 11 марта 1997 года я приехал в Казань. А 14 апреля я встретил в Казани свою первую команду с БАМа и уже к лету мне пришлось снимать общежитие для своих рабочих. Закупили тоннелепроходческий комплекс. Несколько раз летали в Торонто на завод, где нам его разрабатывали. Заключили контракт.

Саратовский «Гидроспецстрой» помогал. Нижнекамск и «Татнефть» распоряжением Минтимера Шариповича должны были выделить по миллиону долларов на строительство метро...

Первая машина по имени Сююмбике уже пришла в Казань и монтировалась. Как её везли – это отдельная история. Как везли кран, который её монтировал! Специальный поезд – негабаритный – был организован. Он шёл по железной дороге с соблюдением специальных мер: 15 вагонов прикрытия спереди, 15 вагонов прикрытия сзади. Руководил операцией лично начальник казанского отделения железной дороги.

Там были такие монтажники! Они могли этим крупнейшим краном вытащить из спичечного коробка внутреннюю коробочку. Настолько выверенные движения – каждый миллиметр ловят! И эта команда участвовала в создании нового города!

И вот когда опускали первую сваю 27 августа 1997 года, Минтимер Шарипович говорит: «Как хорошо, что у нас никогда не было денег. Мы Казань свою не испортили. Мы сохранили центр в его первоначальном виде!».

ГОРОД, ГДЕ ХОЧЕТСЯ ЖИТЬ

– А какой вы видите Казань через 20 лет?

– Через двадцать лет Казань будет современнейшим гигантским городом уровня третьей столицы страны. Смотрите как дороги у нас строятся, школы. В этом году пять школ на 1200 учеников запустили. Они же не все федерального финансирования. И они не все республиканского финансирования. Но наш лидер находит какую-то выгодную для Татарстана середину. Татарстан участвует в 38 федеральных программах! В каких-то 50 на 50. В каких-то – другие пропорции. Доступная среда, повышение производительности труда, сельская жизнь, улучшение инфраструктуры, оздоровление Волги... И везде Татарстан участвует со своей долей, при этом часть работ выполняется за федеральные деньги. Построен логистический



У нас четыре тоннелепроходческих комплекса – четыре «женщины», которые ведут нас под землёй и охраняют. В католическом мире покровительницей подземных работ считается святая Барбара. Ни один тоннельный комплекс не выходит с завода, пока не получит женское имя – такова традиция. У наших машин знаковые для Татарстана имена: Сююмбике, Алтынчеч, Айсылу и Лейсан.

центр на Свияге, который объединяет пять морей, все дороги республики и страны. Всё стремительно облагораживается. Скоро будет крупнейшая набережная на Волге!

К хорошему быстро привыкаешь, и когда куда-то едешь и видишь, что на дорогах ямы – контраст очевиден.

Я ДОМА

Я 37 лет работаю руководителем и 37 лет езжу. Я наверное уже 37 раз объехал земной шар на машине. Усну – проснусь, водителя не спрашиваю где мы, уже вижу: по дороге вижу, по полям, по посёлкам, где всё серо-уныло-грязно, где ничего нового не построено... В Татарстан заезжаешь, в любую сторонумотришь – понятно, я дома. Любо-дорого смотреть. **Т**

