

МИЛЛЕНИУМ К СВОЕМУ ТЫСЯЧЕЛЕТИЮ



ТЦ «МЕГА»



Пешеходная улица
Петербургская



Новые причалы
Казанского речного порта



Казанская ратуша
(реконструкция)



Аэропорт Казань
(реконструкция)



Ж/Д вокзал
(реконструкция)



Горьковское шоссе
(реконструкция,
дорога стала четырёхполосной)



33734 квартиры получили
бывшие обитатели казанских трущоб
по Программе ликвидации ветхого жилья**



2025
ГОД

КАЗАНЬ. МИГ

ЧТО ПОЛУЧИЛ ГОРОД ЗА 20 ЛЕТ



6 станций метро



Центр семьи «Казань»



Дворец земледельцев



«Ак Барс Арена»



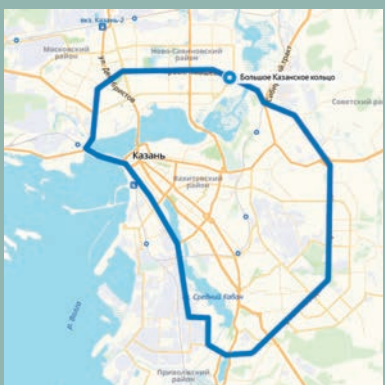
Деревня Универсиады



Набережная Казанки
от Национальной библиотеки
до Кировской дамбы



Новое здание театра Камала



Большое Казанское
кольцо



Набережная Кабана

ПОСЛЕ МИЛЛЕНИУМА

ПОСЛЕ СВОЕГО ПЕРВОГО ТЫСЯЧЕЛЕТИЯ



Горкинско-Ометьевский лес



IT-парк имени
Башира Рамеева



«Казань Экспо»



Терминал 1А аэропорта
Казань



Центр водных видов
спорта



Зоопарк «Замбези»



Здание театра кукол «Экият»



Горьковское шоссе
(после реконструкции дорога стала шестиполосной, построены
трёхуровневая развязка, эстакады, тоннель, разворотные узлы,
пешеходные переходы)



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 сдают, 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 №24
Как Камиль Исхаков
«деньги в землю
закапывал»



ИСТОРИЯ №25
Как Татьяна Ларионова
метростроителей
«подвела»



ИСТОРИЯ №26
Как Александр Цой
Сочи на Казань
променял



ИСТОРИЯ №27
Как Ирка Гатауллина
гордится своей страной
и своей работой

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

НАЧАЛО НАЧАЛ КАЗАНСКОГО МЕТРО

– Сегодня мы все рады и счастливы, что у нас в Казани есть метро. Что каждый день этот транспорт перевозит по сто тысяч пассажиров. Что хоть это и стало обыденностью, но всё равно очень здорово. Потому что, если задуматься, пересекая город под землёй, непонятно, как жила бы сегодня Казань наземная, если бы метро не было. Так, да? – спрашивает Камилъ Исхаков, помощник Раиса Татарстана, мэр Казани с 1989 по 2005 год.

Согласно киваем. А мэр Казани времён начала строительства казанского метро продолжает:

– Но, как правило, все сегодня говорят о последних радостях, о том, как это здорово, как это хорошо. И, может быть, кто-то вспоминает иногда, как же всё это свершилось. Но я не встречал пока никого, кто бы вспомнил самое начало. А начало начал это не 27 лет назад, и не 30. Это почти пятьдесят!

ИРЕК МУСТАФИН И ПРАВО НА МЕТРО

Самое начало казанского метро – это когда в Казани родился миллионный житель. Он появился на свет 30 октября 1979 года в интернациональной рабочей семье Мустафиных, и назвали его Ирек.

Конечно, и до появления миллионного жителя казанцы уже мечтали о метро. Мечтать мечтали, но права на строительство метро у города не было. И вот в 1979 году появляется миллионный житель, и руководство страны принимает решение разрешить Казани строить метрополитен. Это самое начало. И почти одновременно с нами разрешают строить метро Уфе.

Когда мы получили такое разрешение, была большая радость. Может быть, не у каждого казанца, за всех не скажу, но в руководящих слоях была точно.

⬅ Всякое бывало. Поэтому inspectировали строительство метро исключительно в резиновых сапогах.

РАДОСТЬ РУКОВОДЯЩЕГО СОСТАВА

Я с 1973 года уже находился в некоем руководящем слое города. Был секретарём Советского райкома комсомола Казани. А до этого, в университете, меня избрали депутатом Верховного Совета нашей республики. Я был первым студентом в Верховном Совете, и это было уникально. Скорее всего, тут сыграла на руку моя анкета. Я из рабочей семьи, проживающей в посёлке Савиново. В 14 лет начал работать, овладел рабочей профессией. А тогда, чтобы в 14 лет взяли на работу, нужно было пройти комиссию по делам несовершеннолетних, которая принимала индивидуальные решения: разрешить мальчику Камилю работать на заводе или нет. Разрешили, и там я уже получил своё, как тогда говорили, пролетарское воспитание.

Затем был техникум связи, Казанский университет – я стал студентом физического факультета. И вот эта моя юная рабоче-студенческая жизнь привела меня к депутатству, в Верховный Совет. Это было очень неожиданно. Меня ребята позвали на собрание, которое проходило в актовом зале университета. Я ещё идти не хотел – чего там делать?! У студентов, сами знаете, много дел поважнее собраний. И вдруг – батюшки святы! – меня избирают!



САМОЕ НАЧАЛО КАЗАНСКОГО МЕТРО – ЭТО КОГДА В КАЗАНИ РОДИЛСЯ МИЛЛИОННЫЙ ЖИТЕЛЬ. ОН ПОЯВИЛСЯ НА СВЕТ 30 ОКТЯБРЯ 1979 ГОДА В ИНТЕРНАЦИОНАЛЬНОЙ РАБОЧЕЙ СЕМЬЕ МУСТАФИНЫХ, И НАЗВАЛИ ЕГО ИРЕК. И РУКОВОДСТВО СТРАНЫ ПРИНИМАЕТ РЕШЕНИЕ РАЗРЕШИТЬ КАЗАНИ СТРОИТЬ МЕТРОПОЛИТЕН. ЭТО САМОЕ НАЧАЛО ВСЕГО.

ВПЕРВЫЕ И ВНОВЬ

В общем, я вертелся во всех этих кругах и видел, как руководство нашей Татарии радуется тому, что мы заимели право метроостроения. Всё это отложилось в моей голове. Ну и ещё то, что, когда мы в Москву приезжали, катались там на метро – не просто куда-то ехали, а именно катались! Восхищались, завидовали и мечтали о таком же транспорте. И, естественно, не осознавали, что доживём до тех лет, когда метро в Казани будет перевозить сто тысяч пассажиров в день.

Радость постепенно начала превращаться в конкретные действия. Хотя никто не знал, как действовать и с чего начать. И буквально методом тыка и поиска принимается решение начать проектировать Казанский метрополитен.

А как это бывает, когда что-то впервые и вновь? Оббегают коридоры власти, пытаются добиться того, чтобы предусмотрели хотя бы рубль в бюджете правительства СССР. Короче, хождение по коридорам власти приводит к началу проектирования казанского метро в... Нижнем Новгороде! (Тогда он назывался Горький.) В Советском Союзе только некоторые центры имели возможность разрабатывать подобные проекты.

КАК ГОРЬКИЙ ПРОЕКТИРОВАЛ КАЗАНСКОЕ МЕТРО

– И Горький смог спроектировать казанское метро?

– Не смог. Но это выяснилось потом. Со временем мы пришли к выводу, что это неправильно, когда в другом городе проектируют метро для нашего города. Но до этого ещё нужно было дойти.

Когда меня избрали председателем исполкома Казани, одно из первых дел, которым я занялся, было метро. Я понимал, что метро Казани необходимо, потому что полгорода живёт на одной стороне Казанки, полгорода – на другой. Здесь – культура, там – производство, тут – жильё. Передвижений много. И я, как говорится, начал «въезжать» в тему. Итак, проект в Горьком делается, техническое задание на проектирование ещё до меня сделали-постарались. Я тогда вышел на человека, который очень много значит



Март 2000 года. Владимир Путин в должности исполняющего обязанности Президента РФ принял участие в заседании Госкомиссии по подготовке к празднованию 1000-летия Казани. Перед началом заседания глава государства осмотрел площадку строительства метро.

для метростроения Казани, – это Александр Иванович Бондаренко, председатель горисполкома, который работал до меня и с 1979 года как раз, среди прочих своих дел, эпитетически занимался метро. Лучше, чем он в те времена, никто ничего не знал. Именно Александр Иванович довёл до Горького техзадание по проектированию метро.



...КОГДА МЫ РАНЬШЕ В МОСКВУ ПРИЕЗЖАЛИ, КАТАЛИСЬ ТАМ НА МЕТРО – НЕ ПРОСТО КУДА-ТО ЕХАЛИ, А ИМЕННО КАТАЛИСЬ! ВОСХИЩАЛИСЬ, ЗАВИДОВАЛИ И МЕЧТАЛИ О ТАКОМ ЖЕ. И, ЕСТЕСТВЕННО, **НЕ ОСОЗНАВАЛИ, ЧТО ДОЖИВЁМ ДО ТЕХ ЛЕТ, КОГДА МЕТРО В КАЗАНИ БУДЕТ ПЕРЕВОЗИТЬ СТО ТЫСЯЧ ПАССАЖИРОВ В ДЕНЬ.**

Я взял его на работу, создали должность, кабинет, чтобы он только этим предметно занимался. Вот это и было практическое начало, о нём вам никто не расскажет. Никто.

Сейчас за начало строительства метро берут 1997 год, а мы уже в 89-м начали работать. Это ещё плюс восемь лет. И за эти восемь лет мы прошли очень серьёзный путь. Опять-таки активизировались в верхних кабинетах, нашли деньги, начали потихонечку подпитывать в Горьком проектные институты, ещё раз перелопатили все техзадания...

ПРЕДВАРИТЕЛЬНАЯ СТАДИЯ

Занимались сначала втроём: Бондаренко, я и Евгений Петрович Лапшин, мой заместитель по капстроительству. Такой вот узкий круг единомышленников. И наконец получаем из Горького проект предварительной стадии: размещённые на карте Казани станции метрополитена и его трассы.

Специалисты, живя в Горьком, рассуждали по-горьковски. А когда они сами строили метро у себя, они сделали большую ошибку. У них в нижней части города, где течёт Ока, находится Горьковский автозавод. И вдоль него идёт трамвайный путь – длинный-предлинный. И они под этой трамвайной линией построили ещё и метро. Зачем? Зачем и трамвай, и метро? Зачем людям спускаться под землю, если вот он – трамвай – на земле? Сейчас они уже исправили эту ошибку. После того, как мы начали исправлять их проект. Но на тот период было так.

Но они не виноваты, думаю. Для них всё было неродным в нашем городе. В общем, они не старались сделать так, чтобы не идти параллельно с троллейбусами, с автобусными маршрутами. Не было прямой привязки к транспортным узлам, которые уже есть в городе. И мы забраковали тот проект. И в итоге пришли к правильному решению. Нашли специалистов, пригласили к себе и создали функцию заказчика. Это тоже было непросто. Потому что у заказчика должно быть окружение: инженеры и по водопроводу, и по канализации, и по электрическому обеспечению и т.д.

СВОЙ ЗАКАЗЧИК И СВОЙ ПРОЕКТ

Сначала мы выбрали заказчиком Управление капитального строительства Казани, а внутри создали подразделение по метростроению. Потом сделали нового заказчика, своего.

Теперь нужна проектная организация. Мы поняли, что спорить с Горьковским метропроектом бесполезно, и в «Казгражданпроекте», у Кафиатуллина Марата Абдулловича, создали подразделение. С большим трудом, споров была уйма, мы набрали туда специалистов, и это подразделение начало проектировать метрополитен. Кафия-





туллин – великий проектант-строитель – всё-таки взял на себя это дело. И было у нас с ним потом много разных щепетильных моментов, потому что всегда, когда что-то начинаешь доселе незнакомое, ошибок бывает много. Но мы всё же осилили это дело, у нас появился свой проект, и мы переместили всю «горьковскую» линию метрополитена, подняли её: в Кремле станцию сделали, на площади Куйбышева (ныне площадь Тукая. – Прим. ред.), потом будто космический корабль «подвесили» станцию «Аметьево». Почему «подвесили»? Потому что нужно было пройти большой овраг. Этот район был тогда необжитой совершенно, и, когда метро пришло туда, сразу появляется жильё рядом, инфраструктура застраивается – началась активная жизнь. Заодно оживили целый район.

Таким образом, создали свою, удобную казанцам линию метрополитена. Как назвать первую станцию Казанского метрополитена, которая на площади Куйбышева? Конечно, станция Тукая! И оформили её изображениями героев произведений Тукая. Способны ли были на такое проектировщики из другого города? Нет. Только наши. Потому что это наше, родное.

НАШЁЛСЯ ПОДРЯДЧИК НА НАШЕ СЧАСТЬЕ

...Это уже история, конечно. Но, когда есть проект, есть идеи, которые этот проект насыщают, есть заказчик и проектировщик, нужен подрядчик. И на наше счастье, я нахожу Марата Мулахмедовича Рахимова. Он строил БАМ. И тоже заразился нашей метростроевской идеей. Он такой человек, который, начиная, уже верит в результат и делает всё возможное, чтобы результат приблизить.

Мы с ним много чего познали и построили. Столкнулись с тем, что у нас в Казани грунты очень водонасыщенные. Мы побывали в разных городах, где есть метро, изучили, как оно строилось, чтобы прийти к какому-то решению. И в Канаде нашли-таки такого изготовителя, который может делать тоннелепроходческий комплекс именно для наших грунтов, для нашего метро мелко-заложения.

И подрядчик в лице бамовцев – Рахимова и нескольких его друзей-соратников – создал команду, вокруг которой всё и завертелось. Ведь всё впервые. Вот есть плоский грунт, вот – просто земля. А на этом месте надо станцию построить. Значит, стены нужно сделать такими, чтобы они не пропускали влагу. И мы начинаем осваивать систему буронабивных свай. Помню, делала их какая-





НО ОСОБЕННЫЕ НЕУДОБСТВА МЫ ИСПЫТЫВАЛИ ОТ... НЕДОВОЛЬСТВА НАШЕГО НАСЕЛЕНИЯ. ГОВОРИЛИ: «ЛУЧШЕ Б НАМ ДЕНЕГ ДАЛИ...», «ЗАКАПЫВАЕТЕ ДЕНЬГИ В ЗЕМЛЮ!..» В ИТОГЕ ДЕЛО СДЕЛАНО, И ЭТО ОЧЕНЬ ЗДОРОВО. **МЫ СМОГЛИ ЗАПУСТИТЬ МЕТРО К ТЫСЯЧЕЛЕТИЮ КАЗАНИ – МЕЧТЫ СБЫЛИСЬ.**

то фирма «Космос». Мы, едва услышали это название, возразовались: О! Космические технологии! А, оказывается, это расшифровывается как кремниево-органические соединения Москвы. Вот такой вот космос!

В общем, космос – не космос, а получалась очень мощная конструкция, из которой образовывались эти подземные стены. А на всех станциях метро строились огромные и мощные трансформаторные подстанции. Без электроэнергии, сами понимаете, метро нет.

СОБСТВЕННОЕ ПРОИЗВОДСТВО

Тоннелепроходческий комплекс пробуривает в грунте тоннель и укладывает сегментами бетонные кольца. Кстати, эти самые кольца тогда тоже у нас появились не абы откуда. Мы запустили завод по их производству. Перепрофилировали завод железобетонных изделий. И освоили производство колец из бетона – тоннель, который получается из этих сегментов, снаружи обволакивается жидким бетоном, и в итоге образуется влагонепроницаемая поверхность.

ВСЯКОЕ БЫВАЛО...

Но всякое бывало во время строительства. Однажды тоннелепроходческий комплекс прорвало и затопило. Откачивали воду.

Когда «инспектировали» все эти тоннели, спускались под землю, пешком шли по шпалам – я впереди, за мной свита. А между шпалами расстояние маленькое. Приходится семенить ногами, промахнёшься – плюю в воду, в грязь... Всякое было. Поэтому инспектировали строительство исключительно в резиновых сапогах.

Проходку ведём, тоннели появляются... Стали нужны вагоны для поездов. Заказали их на заводе в Санкт-Петербурге. (Кстати,

потом узнали, что на этом заводе отец Путина раньше работал.) Вагоны нам сделали, мы построили депо для них, привезли в Казань по железной дороге. Но как доставить их с вокзала до депо? Продумали такую конструкцию: на огромные стальные листы ставили вагоны, тросами прикрепляли их к танкам, которые нам выделили в танковом училище, и ночью закрывали движение на нужных улицах и волокли их таким образом к депо. Представляете зрелище! Танки тащут вагоны по асфальту – грохот и искры во все стороны! А как по-другому? Метро без вагонов не бывает.

Но особенные неудобства мы испытывали от... недовольства нашего населения, как ни странно. Они же видят, как кругом копают котлованы, что-то строят, вот огромный тоннелепроходческий комплекс «Сююм-бике» привезли и под землю его загоняют... Говорили: «Лучше б нам денег дали...», «Закапываете деньги в землю...». Чего только не говорили!

Однажды наш Рустам Нургалиевич Минниханов выступал у Германа Грефа на «деловом завтраке». Он сказал, что в своё время был противником метроостроения. Потому что тогда трудился на посту министра финансов и деньги он должен был находить на метро. «А где я их найду?» – говорит он. – Поэтому я был противником. Но у нас был какой-то шустрый мэр тогда, который обязательно придёт к президенту уговаривать его, а президент меня заставлял делать. Вот так у нас началось метро... А сколько сейчас это метро народу перевозит! Поэтому признаю: я был не прав!»

Смысл его выступления сводился к тому, что не надо никому сопротивляться в таких глобальных делах, лучше находить возмож-

ности и делать. В итоге дело сделано, и это очень здорово. Мы смогли запустить метро к тысячелетию Казани – мечты сбылись.

ПОТОМКОВ МЫ НЕ ОБМАНУЛИ

Вспоминаю, как мы капсулу потомкам закладывали. Даже фотография такая есть: Минтимер Шарипович, Марат Мулахмедович, я... А одновременно и Башкирия капсулу закладывает. Тоже метро начинают строить.

– А что было написано-то в этой капсуле?

– У меня где-то хранится копия этого документа, надо посмотреть... Помню, что мы заверяем будущие поколения казанцев, что будет метрополитен на этой земле, мы его построим, мы обязуемся создать им такое благо...

Что имеем теперь? У нас метро работает. Потомков мы не обманули. А в Уфе метро нет. И опять-таки по той самой причине, что и в Нижнем Новгороде: Уфа – город, расположенный вдоль реки Белой. Длинный город. И трамвай ходит с одного конца Уфы на другой. И они проектируют метро под трамваем... И поэтому у них никак ничего не вяжется.

А мы смогли! И гордимся этим.

НЕТ НИЧЕГО НЕВОЗМОЖНОГО

– Почему вы всегда брались за прямо-таки прорывные проекты: тысячелетие Казани, икона Казанской Божией Матери, метрополитен?..



– Это, видимо, из детства, характер такой, – разводит руками Камил Шамильевич. – Да и когда уже попал в Верховный Совет республики, во власть, у нас было понятие такое: мы пришли служить народу. И нам нужно было любыми путями решить проблемы населения. И формула успеха всей этой помощи проста: ничего невозможного нет. И на самом деле нет. Икону народ просил вернуть – вернули. Тысячелетие провели. Признания наших достопримечательностей объектами Всемирного наследия ЮНЕСКО добились. Метро построить? Построили. Всё ведь получилось в итоге. Главное – начать и не сходить с пути. И мы начали. Что-то уже закончили, что-то ещё продолжается – метро, например. 1



Рустам Минниханов и Камил Исаков на строительстве казанского метро.



ИСТОРИЯ № 25

«НАДО БЫЛО ВИДЕТЬ ГЛАЗА МЕТРОСТРОЕВЦЕВ!»

Евгения Чеснокова

– Строительство казанского метро – это значимая и памятная часть моей жизни, – говорит депутат Государственной Думы РФ Татьяна Ларионова. – Это была очень интересная работа рядом с надёжными людьми, у которых слова не расходятся с делом, – с метростроевцами. Мы стали друзьями, и такой дружбой можно и нужно гордиться!

НЕВОЗМОЖНО, НО НАДО!

– Татьяна Петровна, в конце 1990-х вы работали в Казанском исполкоме, в команде мэра Исхакова, возглавляли управление соцзащиты... Как эта работа пересекалась со строительством метро?

– Обычно, несмотря на основную работу, мне поручали подготовку к ключевым августовским событиям, которые традиционно проводятся в Казани ко Дню города и республики. В августе 1997-го в столице Татарстана был запланирован Всемирный конгресс татар, и мне доверили руководство штабом по подготовке к нему. В рамках конгресса было предусмотрено дать старт строительству метро.

Я принимала участие во многих рабочих совещаниях. Кстати, многие термины метростроителей остались у меня в памяти по сей день: пионерная траншея, подземная проходка тоннеля, односторонний перегон... Всё лето каждое раннее утро, каждый поздний вечер мы проводили оперативные совещания, решались серьёзные проблемы, связанные с возможными рисками. А риски были – одни подземные воды чего стоили!

– В исполкоме Казани на тот момент были у кого-то сомнения по поводу необходимости этого строительства?

– К тому времени все обсуждения о том, нужно ли метро Казани, уже поутихли. А до этого споры были действительно горячими, и сомнения коллег были серьёзными. Не будем забывать, что девяностые и нулевые годы были крайне тяжёлыми и многие, с учётом экономической ситуации в республике и стране, считали, что метро – несвоевременная роскошь. Многие, наоборот, видели в метро будущее, считая, что это разгрузит наши дороги, укрепит имидж республики и Казани.

Но главную точку в этом вопросе поставили уже в 1996 году, когда Минтимер Шарипович Шаймиев и Борис Николаевич Ельцин приняли решение: городу-миллионнику Казани нужно иметь своё метро. Так что летом 1997 года уже пришли люди, которые не рассуждали «надо – не надо», а всё делали для того, чтобы мечта стала былью.

– У вас самой тогда было ощущение некой нереальности этих планов?

– Нет! Я общалась с метростроевцами и точно знала, что всё будет так, как запланировано! Надо было видеть их глаза, их заинтересованность! В их действиях не было ничего лишнего, только задача, которую нужно решить. И пути решения этой задачи. Это была удивительная команда единомышленников. Девизом стали слова: «Даёшь метро к тысячелетию Казани». Сложно, невозможно, невероятно, но надо! Помню митинг, когда отмечали сто дней с начала строительства. Казалось бы, впереди ещё столько раз по сто дней... Но метростроители посчитали своим долгом отчитаться перед жителями Казани: что сделано, какие перспективы... И эта ответственность перед населением, перед тысячелетней Казанью у ребят была на всех этапах строительства. Как же не восхищаться такими людьми?

УДИВИТЕЛЬНАЯ КОМАНДА

– С кем вас подружило метро?

– Во-первых, конечно, это генеральный директор «Казметростроя» Марат Мулахмедович Рахимов. Человек, который привёз с собой в Казань много сильных специалистов, в том числе тех, кто строил метро в Москве. Он руководитель, для которого «надо» – это ключевое слово, он умеет привлечь единомышленников, найти помощников, убедить начальников, сделать лучше других! Он был душой и сердцем всего происходящего.

Не могу не назвать Олега Дмитриевича Антосенко. Он работал заместителем Исакова по строительству и много сделал для строительства метро. В Казани в те годы строили многие другие объекты, в том числе решалась Программа ликвидации ветхого жилья. Столько планов осуществлять одновременно было крайне сложно, и Олег Дмитриевич, который вёл весь строительный блок Казани, конечно, заслуживает особых слов признательности. Жаль, что он рано ушёл из жизни, ковид его не пощадил...

Таким же единомышленником был Григорий Александрович Клементьев. Он возглавлял специальное управление, которое решало вопросы, связанные с финансированием.

Ну и, конечно, метро – это детище Камиля Шамильевича Исакова. Он за метро болел



всей душой, аргументированнее всех и словом, и делом доказывал, что метро в Казани необходимо.

ЗАГАДКА ПОСЛАНИЯ

– Татьяна Петровна, вы были причастны к созданию капсулы с обращением к потомкам, которую заложили в основание строительства метро...

– Да, мне было поручено подготовить проект текста. Поскольку метро было не единственным мероприятием в рамках подготовки к конгрессу татар, я, можно сказать, в то время жила на работе. Какие-то наброски у меня были подготовлены, но в целом текст долго не выстраивался. И вот сидим мы на одном из вечерних (а скорее, ночных) совещаний в кабинете у Исакова, обсуждаем церемонию начала строительства, и вдруг Камиль Шамильевич говорит: «Ну, строители справились со своими задачами, одна Ларионова нас подводит. Текста до сих пор нет».

Я так расстроилась, что не смогла сдерживать слёзы... Вышла из кабинета, следом за мной вышли Рахимов, Клементьев и Антосенко – дают мне одну салфетку за другой, чтобы вытирать слёзы. Я от их внимания и заботы не могу остановиться, тревожась, что мне нужно ещё подготовить материалы к утреннему совещанию. В ответ неожиданно слышу от ребят: «Поможем!» И они стали под мою диктовку на салфетках писать тезисы для выступления, а заодно обсуждать текст послания. В итоге всё получилось! Разве это забудешь!

– А что с текстом послания?

– Написала, конечно! Пошла с ним к Камилю Шамильевичу. Он сказал: «Мне нравится, но главное, чтобы понравилось Шаймиеву». Когда я пришла в Аппарат Президента, у меня от волнения дрожали ноги, руки, голос, это был для меня настоящий экзамен. Если бы вы знали, как тщательно Минтимер Шарипович работает с любым материалом! Текст он оставил себе и к следующей встрече внёс свои весомые поправки. Итоговое



послание, на мой взгляд, получилось значимым и важным.

– Что же там было?

– Напомню, в то время мы готовились принимать татар со всего мира – встречи, разъезды... В общем, черновик текста не сохранился. Очень сожалею об этом. И у кого бы я ни спросила, никто не может мне его найти. Просто загадка! Видимо, только тогда, когда капсулу вскроют, мы узнаем, что пообещали и пожелали нашим потомкам.

МЕТРОСТРОЙ И ДЕТСКАЯ РЕАБИЛИТАЦИЯ

– После 1997 года вы ещё принимали какое-то участие в судьбе казанского метро?

– Конечно! Несколько лет из бюджета Российской Федерации финансировались только два казанских объекта: метро и казанский социально-реабилитационный центр детей-инвалидов на Горках, строительство которого курировало управление соцзащиты. В те годы выбивать деньги было непросто. Особенно трудно было проводить взаимозачёты: живыми деньгами поступлений не было, мы получали соответствующие субвенции. Для их получения выстраивались серьёзные финансовые схемы, требующие особой оперативности.

Мы с Клементьевым каждую неделю ездили в Москву. Правила взаимозачётов менялись каждый день. Утром могли сказать: «Открывайте счёт в Сбербанке». А вечером: «Нет, во «Внешэкономбанке». Каждый банк диктовал свои условия, запрашивал свои документы, каждое министерство требовало свои отчёты. По каждому изменению каждый вечер мы созванивались с Исаковым, который вечером-ночью собирал ответственных людей, и утром, первым же самолётом, нам присылали необходимые документы. Конечно, всё это было возможно благодаря в том числе поддержке республики, лично Минтимера Шариповича Шаймиева и Рустама Нургалиевича Минниханова. Нам удалось провести этот взаимозачёт. Так что создание

городского социально-реабилитационного центра для детей-инвалидов – это в определённом смысле тоже заслуга метростроя.

ВО ИМЯ РОДИТЕЛЕЙ

– Что запомнилось вам из 2005 года, когда открывали метро?

– Летом 2005-го я снова возглавляла городской штаб по подготовке на сей раз тысячелетия Казани. Горжусь тем, что вместе с командой метростроителей одной из первых проехала по маршруту первой ветки.

Тут хочу назвать ещё одного человека. Это Розалия Миргалимовна Нургалиева, ныне директор музея ИЗО, а в то время главный художник Казани. Вся красота первых пяти станций, которые были построены к тысячелетию, – это работа её и её команды. Каждая станция стала нашей национальной гордостью.

И ещё один памятный случай. В сентябре 2005 года мы в Ратуше вручали медали, посвящённые тысячелетию Казани. В том числе ветеранам, тем, кто много сделал для города и в годы войны, и в послевоенное время. Камиль Шамильевич многим ветеранам вручал медали сам. После одного из таких мероприятий мы пригласили Исакова на чашку чая, но он отказался. И объяснил: «Я сегодня вручал медаль и своему папе. Мы с ним договорились, что после церемонии вместе проедем по всем станциям метро. Это гордость нашего города и республики, моя гордость! И я хочу отчитаться перед самым близким мне человеком».

Это ведь тоже дорогого стоит, когда хочется поделиться тем, что ты сделал, не только со всем миром, но в первую очередь с самыми родными, своими родителями.

СТРОЙКА ВЕКА ПРОДОЛЖАЕТСЯ

– Вы следите за тем, как развивается казанское метро?

– Да, и меня очень радует, что работа не останавливается, что для республики это ключевая задача и сегодняшнего дня. Огромный вклад в это, конечно, вносит наш Раис Рустам Нургалиевич Минниханов. Это дело и его жизни тоже. Я это знаю, потому что была какое-то время помощником Рустама Нургалиевича. Он человек, который не только успешно продолжает развитие метрополитена, но и весомо приумножает потенциал наших метростроителей. Конечно, Ильсур Раисович Метшин, нынешний мэр Казани, тоже очень целеустремлённо работает на развитие метро, этой стройки века для Казани и для республики. Да и для страны в целом тоже.

Метрополитен – это качество жизни наших горожан, которое благодаря команде Раиса республики повышается год от года. **Т**

ИСТОРИЯ ОДНОГО СУДЬБОНОСНОГО ПЕРЕЕЗДА

Оксана Бирюкова

Иногда принимаешь решения и не осознаёшь, что они имеют историческое значение для городов, республик. Так получилось в жизни Александра Цоя, начальника подземного участка №1 АО «Казметрострой». Он не любил фотографироваться, общаться с журналистами – не до того было. И интервью «Татарстану» давать не планировал, но нам повезло, в итоге получился душевный разговор.

НЕБЕСНЫЙ ПРОПУСК В КАЗАНЬ

– Шёл 1997 год, работы на наших объектах БАМа подходили к завершению, мы уже подумывали, куда дальше податься. После развала Советского Союза работы стало меньше, неопределённости – больше. Была организация, предлагавшая профильные проекты в нашем направлении, и Марат Мулахмедович (Марат Рахимов, с 1997 года генеральный директор АО «Казметрострой». – Ред.) получил от них предложение на работу по строительству метро в Казани. Запрос исходил от мэра столицы Татарстана, на тот момент Камиля Исакова. Те сказали Камилю Шамильевичу, мол, есть такой человек у нас, татарин, руководитель тоннельного отряда...

Когда настал момент разъезжаться, Марат Мулахмедович собрал нас и сказал: «Есть предложение ехать в Казань. Вы как?» Все – за! А все – это начальник участка Николай Мошка, главный инженер Ковин, я. Мы как одна семья стали. «А что, – спрашиваю, – я не в вашей команде?» «В нашей, но тебе есть отдельное предложение!» Предложение предполагало работу начальником участка на строительстве Маестовского тоннеля в Сочи.

Приехал я туда, посмотрел и... принял решение в Казань – давно мечтал встать именно на строительство метро. У меня специализация «Тоннели и метрополитены», я окончил Новосибирский институт инженеров желез-

Фото: Александр Ефремов

нодорожного транспорта, факультет «Мосты и тоннели». Я, собственно, потому и попал на БАМ на строительство Северо-Амурского тоннеля.

Поэтому в глубине души уже принял решение со всеми ехать в Казань. Получилось так, что на тот момент уже неделю, как самолёты из Сочи не выпускали, и, когда я озвучил своё решение, мне сказали: «Всё равно не улетишь, оставайся, начинай работать!» Я стою на своём, приезжаю в аэропорт, нелётная погода. Прошёл час, и тут единственный мой рейс объявляют на посадку. Небо как будто раскрылось, тучи разошлись, наш самолёт взлетел, и оно вновь закрылось. Вот так небеса меня благословили на переезд в Казань.



НЕГАТИВА ВОКРУГ СТРОИТЕЛЬСТВА МНОГО БЫЛО В САМОМ НАЧАЛЕ. НЕМАЛО ЛЮДЕЙ ГОВОРИЛИ: ЗАЧЕМ ОНО НАМ, ЛУЧШЕ РАЗДАТЬ ВСЕМ ЖИТЕЛЯМ ПО «ОКЕ», А СЕЙЧАС ВИДИМ, КАКОЕ СВОЕВРЕМЕННОЕ РЕШЕНИЕ ТОГДА БЫЛО ПРИНЯТО, СЕЙЧАС ГОРОД ЗАДОХНУЛСЯ БЫ ОТ НЕХВАТКИ ТРАНСПОРТА.

НИ РАЗУ НЕ ПОЖАЛЕЛ

– Пожалел ли я о своём решении? Ни разу! Мы приехали на строительство метро. Набрали с собой документацию, книг, понимая, что едем в регион, где нет специализированной литературы по возведению метро, нормативов. Нас в институте обучали инженеры, получившие основательное образование из царских книг, в них был собран опыт наших предков. Но, если бы кто-то сейчас, как мы, начинал что-то подобное, я бы посоветовал поступить так же. Многие брали из книг, дорабатывали, адаптировали, согласовывали с отделом капитального строительства, строили систему.

ЖИЛИ В ОДНОЙ КВАРТИРЕ...

– Жили в одной квартире – я, Марат Мулахмедович, Герасимов, Мошка, Низенбаев, Козлов, нам выделили служебное жильё на ул. Гаврилова, 20, квартира, как сейчас помню, 42. С теплотой вспоминаю тот период. Помню, приехал с оборудованием после командировки из Краснодарского края, а на следующий день мы ставили первые ворота, на станции «Площадь Тукая». Начали столб вкапывать и, сами не заметив, пробили кабель связи высокопоставленного начальства. Прибежали «люди в чёрном», а мы тут полным своим бамовским составом стоим... Ну что поделати, погрозили нам, предупредили, на том и разошлись.

ПОНИМАЛИ, ЧТО СТРОИМ НА ВЕКА

– Негатива вокруг строительства много было в самом начале. Некоторые говорили:

зачем оно нам, лучше раздать всем жителям по «Оке», а сейчас видим, какое своевременное решение тогда было принято, сейчас город задохнулся бы от нехватки транспорта. В Казани стройка держалась во многом на энергии Камиля Шамильевича Исакова. Времена были не из лёгких, но он как отец проекта по-хозяйски предпринимал всё, чтобы дело шло. Сам каждый день появлялся на строительной площадке в четыре утра. Я поражаюсь его энергии. Один раз, помню, полпервого ночи приехал на стройплощадку, а рано утром у него совещание опять планировалось. Мы его всем терминам профессиональным научили, что такое врезка, сбойка, проходка, первый ковш, традициям нашим, петуха даже резали, чтобы дело удачно начиналось.

Конечно, без нестыковок не обходилось. Например, станция «Суконная слобода» изначально планировалась в другом немного месте, мы уже там и забором участок огородили. Приезжает Камил Шамильевич, смотрел-смотрел и говорит: «Тут оставлять станцию смысла нет», принял решение о её переносе туда, где она сейчас. Решение оказалось правильным – и в плане грунтов, и в плане удобства. Это было в пятницу вечером, а в понедельник мы уже должны были выставить заборы вокруг нового места. А там ещё не все дома были убраны, каждый день кто-нибудь да приходил ругаться. Одна семья, помню, до последнего, пока станцию не сдали, жила в своём домике, пока ей квартиру не дали. В итоге даже подружились с ними. Но мы прекрасно всё понимали: жили люди, жили – и тут вдруг какая-то стройка. Но также мы понимали, что делаем большое дело для города.

Конечно, осознавали и всю ответственность. Хотелось показать, что мы сюда приехали создавать. Да, у нас был опыт строительства тоннелей в горах, в тайге, но там кто из живых – медведи. А в городе, где уже имеются свои устои и коммуникации, атмосфера, вписаться так, чтобы не нарушить городскую систему, исторические особенности, задача не из лёгких.

Мы прекрасно знали, что Казань – один из древнейших городов. Над нами даже коллеги подшучивали: «Вы там если клад найдёте – поделитесь».

ВИДЕЛ, КАК ПРЕОБРАЖАЛАСЬ КАЗАНЬ

– С Татарстаном я уже 28-й год. Вначале, конечно, скучал по БАМу. Там у нас свой «колхоз» сформировался. Там же все народы Советского Союза работали бок о бок, никакой преступности и наркотиков. За одним столом ели киргизы, армяне, грузины, никто никому зла не желал. Когда про перспективу с Казанью услышал, многие меня пугали, мол, город преступный и т.д. А когда мы въезжали в Татарстан, увидели ухоженные поля, крепко стоящие дома,

видно было, что есть жёсткая рука отца-руководителя. Удивились более низким, чем в других регионах, ценам на продукты, в бытовых вопросах вообще сложностей не заметили.

Поразила тогда Программа ликвидации ветхого жилья. Сначала думал, зачем это нужно, а однажды мне показали, насколько оно бывает ветхим на примере домика, где со второго этажа по открытому желобу фекалии в сливную яму стекали...

Преображение Казани происходило на моих глазах. А сейчас её не узнать. Это достижение народа республики, ну и немного наше. Посмотрите, какие станции! Каждая – шедевр! Слава богу, даже в тяжёлое для страны время мы не поменяли концепцию метро. Зайдите на Западе в метро – подвал подвалом, а к нам зайдёшь – душа радуется. Любой регион свою красоту в метро несёт. Я за то, чтобы концепцию региона вкладывать в оформление подземки, она должна быть узнаваема.

СЕМЬЯ СТРОИТСЯ НА УВАЖЕНИИ

– Со своей женой я познакомился на БАМе. У нас обоих (моя первая жена умерла) это вторая семья. Работали в разных отрядах, но всё равно и общались, и делились опытом. Так и задрружились, образовалась семья. С супругой мы в официальном браке больше 25 лет. Считаю, что в каждой семье должно быть понимание: семья – одно целое, бывают разные моменты, но надо уметь слушать, прощать, и просить прощения, и уважать друг друга.

У нас пятеро детей, двое – совместных. Вначале наши сыновья работали простыми рабочими на метро, потом решили организовать своё дело, один – в Казани, другой – в Москве.

Но у нас все дети, кроме младшей (она юрист по образованию), начинали с метро. Жена Степанида Манзыровна тоже работает в системе Казанского метрополитена (заместитель начальника отдела ПТО). У меня больше работа с людьми, у неё – с документами. Дома постоянно говорили о работе, вот дети на этом и выросли.

МЕТРО ВОСПИТЫВАЕТ ЛЮДЕЙ

– Современная молодёжь часто меняет сферы деятельности, такое к хорошему не приводит. Надо стать сначала в чём-то одним профессионалом, потом уже на новое переключаться. А они убегают от трудностей.

Пытаюсь студентам это донести, они умные, хорошие ребята, говорю, что период 90-х закончился, сейчас эпоха умных людей, профессии – это база, скелет, основа будущей жизни. Да и хорошо ведь, когда человек может с гордостью сказать: это я создавал!

Часто их сбивают с толку картинки с материальным благополучием. Но надо понять, что ты пришёл молодым специалистом и пока



ничего не умеешь, надо себя ковать, получить звание инженера, а уже потом говорить о материальном достатке.

Сейчас образовался большой вакуум специалистов. Потому что молодёжь приходит с мышлением: дайте мне всё и сразу. Не все проходят испытание. Вот сейчас набрал много молодёжи из колледжа, пока держатся.

СУДЬБА МЕТРО В КАЗАНИ

– Мечтаю, чтобы ещё пару радиальных линий метро построить и закольцевать, тогда Казань сильнее почувствует пользу подземки. У метро есть будущее. Город растёт, со временем оно в районы республики должно уйти, в сторону аэропорта тоже. Единственно, хотелось бы, чтобы город планировал масштабно на годы вперёд, чтобы мы могли встраиваться в инженерные группы. Ещё бы снизить стоимость строительства метро за счёт инновационных решений.

ХОРОШИХ ЛЮДЕЙ БОЛЬШЕ

– Горняки вообще порода людей, за которыми как за каменной стеной, они умеют работать, жить, шутить. Благодаря им я втянулся в жизнь. Мне повезло, что отец уехал на БАМ, забрал семью. Меня когда спрашивают, кем себя считаю, отвечаю: гражданин Советского Союза. Родился-учился в Узбекистане, приехал в Бурятию на строительство БАМа, поступил в институт в Новосибирске, в Казани вот работаю.

В Ташкенте у меня корни: дедушка, папа... Недавно съездил навестить могилы родственников, сказать спасибо, что нас оберегают от глупостей. Сейчас вот тещу поедом поздравлять со столетием.

Всегда благодарю судьбу, что связала меня с теми, с кем живу, работаю, общаюсь, в независимости от того, в каком регионе нахожусь. Уверен, что хороших людей всегда больше. **Т**



МЫ ПРЕКРАСНО
ЗНАЛИ,
ЧТО КАЗАНЬ –
ОДИН
ИЗ ДРЕВНЕЙШИХ
ГОРОДОВ.
НАД НАМИ ДАЖЕ
КОЛЛЕГИ ИНОГДА
ПОДШУЧИВАЛИ:
«ВЫ ТАМ ЕСЛИ
КЛАД НАЙДЁТЕ –
ПОДЕЛИТЕСЬ».

МЕТРО – ЭТО КАК СЕМЬЯ



Оксана Бирюкова

Мало кто задумывается, что стоявшие у истоков стройки века не только взяли на себя непосредственно выполнение планов строительства, но и построили систему жизнеобеспечения процессов. Закупка материалов, отчётность, проверка контрагентов на прозрачность, да даже форма договоров с подрядчиками – это и многое другое приходилось создавать с нуля, чтобы сегодня система работала как часы. Всё это происходило на глазах Ирка Гатауллиной, ныне заместителя генерального директора по экономике АО «Казметрострой».

ГЛОТОК ВОЗДУХА НА ФОНЕ РАЗРУХИ

– Начинала я инженером сметно-договорного отдела, – вспоминает Ирка Магсумовна. – Пришла в «Казметрострой» в 1998 году по приглашению, на тот момент работала в Институте бизнеса и управления. Предложение мне показалось интересным, увидела в нём большое и значимое дело. Ещё застала офис на улице Груздева в две комнатухи, сидели кто на коробках, кто на чём, а вскоре в нынешний офис переехали.

Ни разу о своём решении не пожалела, а сейчас, уже в зрелом возрасте, понимаю, как всё-таки хорошо работать в крупной организации, где есть идея, масштабные планы. Тогда строительство метро виделось мне космосом, а люди, которые им занимались, казались необычными. Кругом перестройка, коммерция, а тут большая идея совершенно не про деньги и люди с БАМа. Первые годы были сложные, но в то же время собрались весёлые, молодые, энергичные люди: «На стройку – я!», «В воскресенье выйти – без проблем!». На фоне происходившей тогда в стране разрухи все воспринимали возможность работать в большой организации как глоток свежего воздуха. За время, пока здесь работаю, мои знакомые и окружение открыли-закрыли свои компании, поработали у частных, искали себя, а наша организация как стояла, так и стоит.

ВНУТРЕННИЕ ЦЕННОСТИ

– Костяк организации – люди с БАМа, они с внутренним стержнем, многое на них держится. Иногда беседуешь с молодёжью, когда на работу принимаешь, они живут, как будто черновик пишут. Бывает, молодёжь считает, что рост – это когда меняется название должности и растёт зарплата, а рост во внутреннем взрослении. Большая организация способствует этому взрослению. Кто думает о будущем, они не спешат, не гонятся за ежеминутной выгодой.

У нас ещё что важно – внутренние ценности, они изначально заложены в нашей организации. Да, люди, которые росли вместе с нами, не бесплатно работали, но финансовая составляющая для них никогда не являлась главенствующей, они стремились (и продолжают) созидать. Всё, что создано на предприятии за прошедшие годы, сделано руками людей. Даже в нашем направлении – любой документ, который сейчас стал нормой, любая таблица. Иногда приходит подрядчик, и видишь: а договор-то они наш взяли за основу, и это очень приятно.

ОСНОВНОЙ ПРИНЦИП – ЧЕСТНЫЙ ДОГОВОР

– С самого начала мы заложили принципы выстраивания отношений с партнёрами. Основной принцип – честный договор. Я всегда считала, что в договоре всё должно быть по-белому, как бы кто из партнёров, поставщиков ни хотел. Многие стремились с нами работать, когда мы только начинали. Сразу говорили им: «С деньгами возможны задержки, но работой обеспечим, если не боитесь, садитесь в нашу «лодку», грести будем вместе, и решать проблемы тоже». Это лучше, чем когда ты нахваливаешь, приукрашиваешь, а потом люди разочаровываются. Почти всегда такой подход срабатывал – люди начинали доверять и спокойнее реагировать. Многие, кто к нам зашёл тогда, так и остались с нами.

ОСТАЮТСЯ ТЕ, КТО ПРОВЕРЕН ВРЕМЕНЕМ

Ещё один наш принцип – постоянство и стабильность. От нас не уходят люди, это большая редкость, разве только на заслуженный отдых. У нас не меняются телефоны и электронная почта, и, когда звонят через двадцать лет после того, как когда-то уже обращались, удивляются: «Как, у вас даже контакты прежние?»

Долгосрочно – это про ответственность. Нам не только построить нужно, но ещё и гарантию на свою работу дать. Всё надо запланировать, подготовить документы,

пройти и провести аукционные процедуры, заключить договоры. Система отбора, голосования, иногда от намерения заплатить до самого момента перечисления проходит месяц, а порой и два, и три. За это время меняются поставщики, кончается материал, изменяются цены, а значит, опять корректировать документы и всё удержать в балансе.

ВСЁ ДОЛЖНО БЫТЬ КАК В ШАХМАТАХ

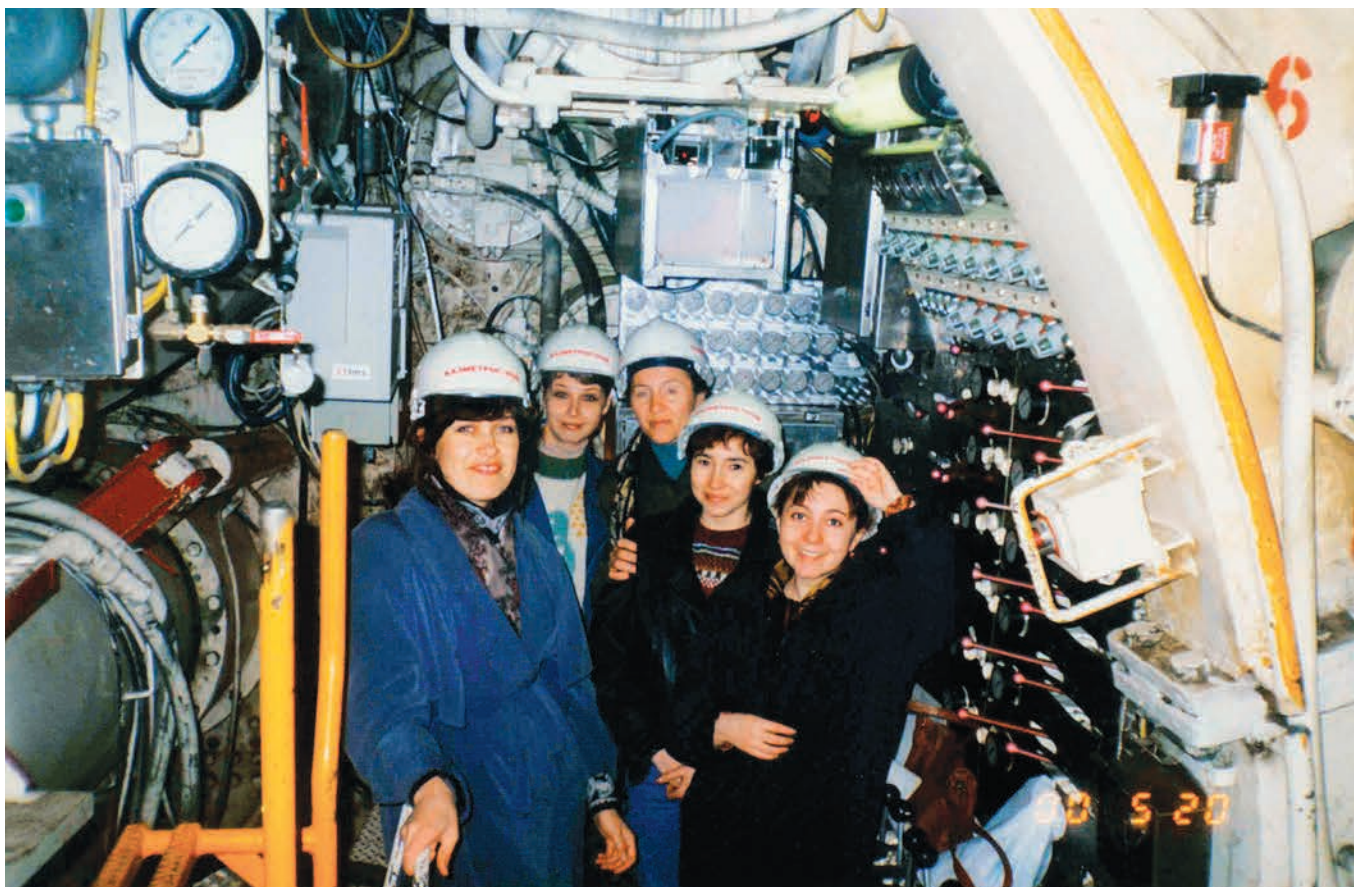
Геройство, «тушение пожаров» – это не наш путь, я против этого. Всё должно быть как в шахматах, продумано на несколько ходов вперёд, тем более если это касается финансов. Мы государственная организация, длинная стройка, долговременная. От начала до конца каждого нового проекта – 7-10 лет. За это время люди в коммерции, бывает, раз пять открывают и закрывают фирмы. Поэтому всё по плану, даже «провалы» – бывают технологические простои, задержки финансирования. Но зарплату надо платить каждый месяц, закупать материалы регулярно. Видите, офис у нас достаточно скромный, хотя организация большая, зато на участке, на строительстве порядок, для рабочих душевые, столовая, места приёма пищи, санузлы. К любому начальнику можно прийти и решить любые вопросы.



Бывает, молодёжь считает, что рост – это когда меняется название должности и растёт зарплата, а рост во внутреннем взрослении. Большая организация способствует этому взрослению. Кто думает о будущем, они не спешат, не гонятся за ежеминутной выгодой.

ОТВЕТСТВЕННЫЙ ПОДХОД К ПАРТНЁРСТВУ

– У нас ответственный подход к партнёрству. Ведь не зная, с кем ты сотрудничаешь, как они себя ведут в бизнесе, иногда лучше и не начинать. Система проверки контрагента – разработанная в нашей организации система. На целый лист прописаны требования, внушительный перечень документов, вплоть до паспортных данных, телефонов. Некоторые шутят: куда столько, зачем? Говорю: да, мне нужен телефон вашей семьи, вы нас подведёте – будем звонить ночью вашей теще, и она вас заставит выполнить все обязательства, «шутка». Честно говоря, такие случаи были, когда срывались сроки, люди пропадали, не отвечали на звонки и письма. А ведь деньги бюджетные, поэтому начинаешь приме-



нять нестандартные методы. Это, конечно, исключительные меры. Благо на стадии проверки такие организации сами отсеиваются. Если происходит форс-мажор, мы к нему готовы.

Или приходит, например, товарищ, говорит: мы делали то-то на таких-то объектах, а смотришь, через месяц компания закрылась, открылись под другим названием. Что это значит – уход от налогов, с такими компаниями нам не по пути. Бывает, предлагают: у нас цены на три рубля меньше. Закон говорит, что да, мы должны взять в поставщики того, кто даёт стоимость ниже. Но ещё есть качество и профессионализм, отсутствие которых обходится в разы дороже. Мы выбираем надёжность.

У нас договор с едиными выработанными правилами и требованиями. И, когда приходят, начинают оспаривать каждый пункт, особенно из других регионов, протокол разногласий на 50 страниц предъявлять, я говорю: не буду с вами спорить, у нас есть правила. Мы можем с вами обсудить один-два пункта принципиальных касаемо вашей деятельности, но всё остальное оставим нетронутым. У нас для всех одинаковые условия.

С 1998 года у нас уже собралась база на фирмы, как они меняются-менялись, есть программа проверки контрагентов,

которая все эти изменения фиксирует. Иногда спрашивают: а почему вы металл у тех берёте, а не у нас? А потому что мы уже знаем, кто производитель, какие у них склады, поставка будет точно в срок. Наш приоритет – исполнение государственного контракта, выполнение работ в срок и надлежащего качества. Разбираться и судиться с теми, кто не смог, не рассчитал, переоценил свои возможности, – неэффективно и порой очень затратно.

На самом деле всякое бывает, попадаетесь и просто нечистый на руку бизнес. Поэтому я всегда говорю: наша организация не про деньги и купи-продай.

Я ДОВЕРЯЮ МЕТРО

– У нас были времена, когда денег не было совсем, когда тремя-четырьмя частями люди зарплату получали, когда между объектами одну стройку закончили, а по другой – бюджет не выделили, финансирование с периодом 2-3 года. Но люди оставались, семьями, не уходили, знали, что все свои обязательства перед сотрудниками организация выполнит. С пониманием относились, зная, что, если мы материал не купим, стройка встанет и тогда зарплаты тем более не дождаться. Сейчас мы и к таким моментам научились быть готовыми. Есть, конечно, единичные случаи,

когда приходят и заявляют: «Вам там миллиарды выделили!» Я говорю: сейчас я вам распишу, какие «миллиарды». Это – на зарплату, это – на налоги, тут – дизтопливо, там – электроэнергия. Никаких излишеств. Всё строго до копейки на всё самое необходимое.

В 2019 году наше предприятие прошло отбор и приняло участие в национальном проекте «Повышение производительности труда и поддержка занятости в субъектах РФ». Программа была рассчитана на три года, была поставлена цель: повысить производительность труда на 30%, увеличить объём производства продукции, снизить себестоимость. Мы успешно достигли поставленных целей, и даже больше.

Очень хочется, чтобы казанское метро росло, чтобы оно развивалось, стало лучшим и самым красивым. Я доверяю метро – знаю, что там чисто, светло, везде камеры, поэтому спокойна за ребёнка, если он добирается этим транспортом.

СЛОЖНЕЕ ТОЛЬКО АТОМНАЯ ЭНЕРГЕТИКА

– Здорово, когда гордишься своей страной, семьёй и работой. Когда у меня спрашивают, где я работаю, отвечаю не без гордости: строим метро. У нас есть традиция привозить детей сотрудников и показывать, где работают их родители, показывать технику, и им нравится, они начинают по-другому относиться к родителям, гордятся. Действительно, когда есть большое дело, к нему хочется быть причастным, оно объединяет. Дети потом приходят сами к нам работать, практику проходят. Метро – это дело, которое никогда не остановишь. Да и делать это небезопасно, например, электроснабжение проходческих работ, которое даже в случае неуплат не отключат, что бы ни случилось, потому что у нас люди под землёй, тут особо опасный технически сложный объект. Сложнее только атомная энергетика. У нас свои автономные системы безопасности, специально обученная команда на случай аварии.

Выстроенная система даёт уверенность, и люди не уходят от нас. Они растут, на них можно положиться, не подводят, потому что им стыдно подводить семью. У нас сформировалось сообщество людей, которое живёт по своим правилам. За последние двадцать лет наша жизнь сильно изменилась, но сообщество остаётся важным для всех нас. Мы ценим пенсионеров, потому что они – наш опыт, стараемся привлекать молодёжь и создавать условия для наставничества. Каждый вносит свой вклад в общее дело, тем и живы. **Т**



– ЗДОРОВО, КОГДА ГОРДИШЬСЯ СВОЕЙ СТРАНОЙ, СЕМЬЁЙ И РАБОТОЙ. КОГДА У МЕНЯ СПРАШИВАЮТ, ГДЕ Я РАБОТАЮ, ОТВЕЧАЮ НЕ БЕЗ ГОРДОСТИ: СТРОИМ МЕТРО. У НАС ЕСТЬ ТРАДИЦИЯ ПРИВОЗИТЬ ДЕТЕЙ СОТРУДНИКОВ И ПОКАЗЫВАТЬ, ГДЕ РАБОТАЮТ ИХ РОДИТЕЛИ, И ИМ НРАВИТСЯ, ОНИ НАЧИНАЮТ ПО-ДРУГОМУ ОТНОСИТЬСЯ К РОДИТЕЛЯМ, ГОРДЯТСЯ. ДЕЙСТВИТЕЛЬНО, КОГДА ЕСТЬ БОЛЬШОЕ ДЕЛО, К НЕМУ ХОЧЕТСЯ БЫТЬ ПРИЧАСТНЫМ, ОНО ОБЪЕДИНЯЕТ. ДЕТИ ПОТОМ ПРИХОДЯТ САМИ К НАМ РАБОТАТЬ. МЕТРО – ЭТО ДЕЛО, КОТОРОЕ НИКОГДА НЕ ОСТАНОВИШЬ.

