

КОНСТАНТИН МАСЛАКОВ: «СТРОЙПЛОЩАДКИ ОБЪЕКТОВ МЕТРО ПОЛНОСТЬЮ ОБЕСПЕЧЕНЫ МАТЕРИАЛАМИ И ТЕХНИКОЙ»

Константин МАСЛАКОВ,
генеральный директор
«МИП-Строй 1»



Правительство Москвы неоднократно отмечало важность системы метрополитена для экономического развития города и четко обозначило планы по поддержанию рекордных темпов расширения сети метро, несмотря на сложившуюся международную обстановку.

О том, как продвигается реализация метропроектов, мы поговорили с их ключевым участником — генеральным директором «МИП-Строй 1» Константином Маслаковым. В данный момент специалисты компании ведут строительство восточного участка Большой кольцевой линии.

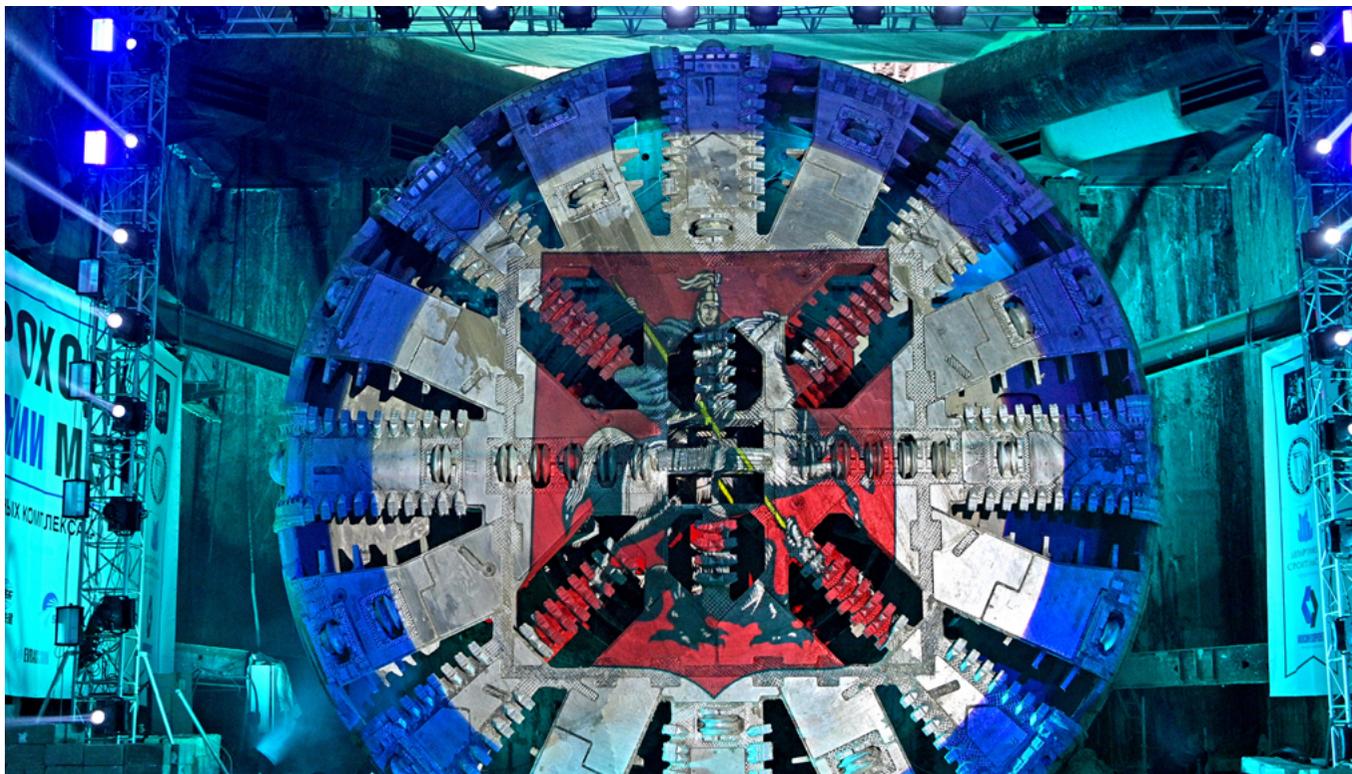
— Как продвигается реализация проекта Большого кольца?

— Строительство БКЛ идет в полном соответствии с графиком. Готовность восточного участка, на котором ведут работы специалисты «МИП-Строй 1», уже достигла 80%. Проходку всех тоннелей перспективного кольца завершили еще в 2021 году, сейчас развернуто активное строитель-

ство станционных комплексов. На всех четырех станциях восточного участка уже идут работы по архитектурной отделке пассажирских зон, устройству инженерных систем и установке оборудования. Параллельно продолжаются монолитные и земляные работы. На каждой станции задействовано более 1000 специалистов, строительство ведется в круглосуточном режиме, чтобы выполнить поручение Мэра Москвы Сергея Семеновича Собянина и в максимально сжатые сроки запустить оставшиеся участки Большого кольца.

— Сложившаяся международная ситуация как-то повлияла на вашу деятельность?

— Нет, компания «МИП-Строй 1» работает в прежнем режиме, и нынешние условия никак не повлияли на нашу деятельность. Как отмечал заместитель Мэра Москвы по вопросам градостроительной политики и строительства Андрей Бочкарёв, столичный Стройкомплекс за последние годы накопил мощный потенциал, сформировал обширные организационные, административные, финансовые ресурсы и практически полностью независим от внешних поставщиков. Все наши объекты обеспечены качественными стройматериалами, оборудованием и техникой в полном объеме.



В частности, не возникло проблем и с таким сложным оборудованием, как тоннелепроходческие комплексы. Во-первых, отечественные специалисты обладают необходимыми навыками и опытом для проведения любых работ по ремонту и обслуживанию данной техники. Во-вторых, у нас есть существенный запас запчастей и расходных материалов для щитов, произведенных в странах Запада. Кроме того, при необходимости можно заказать аналоги этих деталей в Китае или же наладить их производство внутри страны — как отмечал Мэр Москвы Сергей Семёнович Собянин, сейчас в столичном регионе запущен целый ряд программ по поддержке импортозамещающих производств, в том числе в строительной сфере. Таким образом, мы полностью готовы к реализации озвученных Правительством Москвы планов по увеличению темпов реализации градостроительных проектов.

— Какое влияние на экономику Москвы окажет ускорение строительства?

— Столичная мэрия неоднократно отмечала, что Стройкомплекс Москвы — это локомотив экономического развития не только самого города, но и нескольких десятков регионов страны. География предприятий, которые обеспечивают московские градостроительные программы материалами и оборудованием, насчитывает более 60 ре-

гионов — это десятки тысяч рабочих мест по всей России. Ускорение темпов строительства обеспечит эти предприятия большим объемом заказов, позволит им расширить производство и увеличить штат сотрудников.

Кроме того, московская мэрия уделяет особое внимание проектам развития городской транспортной инфраструктуры, которая оказывает непосредственное влияние на рост экономических показателей столицы. Ключевую роль в этой области Правительство Москвы отводит программе расширения метрополитена.

Строительство Большой кольцевой линии идет в полном соответствии с графиком. Готовность восточного участка, на котором ведут работы специалисты «МИП-Строй 1», уже достигла 80%.

— Почему именно метро?

— Столичная подземка — самый популярный, удобный и эффективный вид общественного транспорта, которым ежедневно пользуются миллионы москвичей. Новые станции автоматически становятся дополнительными точками притяжения, повышая инвестиционную привлекательность района. Рядом с ними частные инвесторы строят жилые кварталы, торговые и бизнес-центры. Возрастает экономическая активность, появляются новые рабочие места.

Также Правительство Москвы следит за тем, чтобы метро как можно скорее пришло в активно развивающиеся районы города — для поддержки и ускорения процессов экономического роста. В первую очередь речь идет о Новой Москве и территориях бывших промышленных зон.

К примеру, население ТиНАО с 2012 года выросло с 250 до 630 тысяч человек — более чем в 2,5 раза. При этом эксперты указывают, что в ближайшие годы эта цифра превысит миллион человек. В Новой Москве создается комфортная городская среда — строятся медицинские и образовательные учреждения, объекты спортивной и культурно-социальной сфер. Все это необходимо оперативно обеспечить качественной транспортной инфраструктурой — метрополитеном и улично-дорожной сетью.

Именно поэтому городской заказчик ставит перед метростроителями задачу по реализации проектов в максимально сжатые сроки.

— Действительно, с 2011 года в столице открылось 69 новых станций метро, 100 — если считать и МЦК. Такой скорости строительства не было за всю историю московской подземки. Что позволяет поддерживать столь высокие темпы?

— Речь идет о целом комплексе мер — как административных, так и технологических.

В первую очередь, Правительство Москвы назначило единого оператора программы расширения метро — груп-

пу компаний «Мосинжпроект». Как отмечал глава Стройкомплекса Андрей Бочкарёв, это решение позволило оптимизировать весь цикл работ — от проектирования до ввода новых участков в эксплуатацию — и сделать его предельно прозрачным. Кроме того, для реализации программы столичные власти сконцентрировали колоссальный объем ресурсов — как трудовых, так и материальных.

В свою очередь, отечественные инженеры изменили ключевые подходы к строительству метро. Если раньше приоритет отдавали станциям глубокого заложения — до 60-70 метров, то сейчас большинство станционных комплексов размещаются ближе к поверхности, как правило, не глубже 30 метров.

Строительство ведется в открытых котлованах — это оптимизирует сроки и стоимость проектов, даже несмотря на то, что повышается количество инженерных коммуникаций, которые необходимо выносить из пятна застройки.

Еще одно важное преимущество мелкого заложения новых участков — возможность увеличить объемы щитовой проходки тоннелей. В вопросе строительства тоннелей столичные инженеры также изменили технологический подход — наряду с более «традиционными» для Москвы шестиметровыми тоннелепроходческими

Столичный Стройкомплекс накопил мощный потенциал, сформировал обширные организационные, административные, финансовые ресурсы и практически полностью независим от внешних поставщиков.



комплексами сейчас применяются и десятиметровые щиты-«гиганты». Они позволяют проходить двухпутные тоннели, в которых располагаются пути встречных направлений: к примеру, весь восточный участок БКЛ — от «Текстильщиков» до «Кленового бульвара» — построен именно по этой технологии. Она позволяет на 20-30% сократить сроки проведения данного типа работ и расход материалов, а также сэкономить трудовые ресурсы: для обслуживания одной «десятки» требуется почти в два раза меньше персонала, чем для двух «шестерок». Таким образом, специалистов можно перебросить на другие участки, оптимизируя рабочий процесс и ускоряя общие темпы реализации программы.

— Как в дальнейшем будет развиваться программа расширения метро?

— Сейчас первостепенная задача, которая стоит перед нами, — завершить проект Большой кольцевой линии московского метро.

Как отмечал Мэр Москвы Сергей Семенович Собянин, БКЛ вместе с Московским центральным кольцом станет основополагающим каркасом для дальнейшего расширения всей системы внеуличного рельсового транспорта. Два

География предприятий, которые обеспечивают московские градостроительные программы материалами и оборудованием, насчитывает более 60 регионов — это десятки тысяч рабочих мест по всей России.

кольца создадут дополнительные связи между радиальными линиями метро, усложняя топологию сети. Благодаря этому разгружаются пересадочные станции в центральных районах города и увеличивается общая пропускная способность подземки, открывая дополнительные возможности для строительства новых линий и продления уже существующих.

Строительство двух перспективных веток уже развернуто. Рублево-Архангельская линия улучшит доступность районов на северо-западе Москвы. В свою очередь, Троицкая ветка обеспечит интеграцию Новой Москвы в транспортную систему города. Ее протяженность составит около 40 километров — она уйдет вглубь ТиНАО, до самого Троицка. Будущая линия повысит уровень транспортного обслуживания присоединенных территорий, что, в свою очередь, окажет поддержку процессу бурного экономического роста, который сейчас наблюдается в Новой Москве.

Также в настоящее время ведется проектирование Бирюлевской ветки, которая пройдет через южные районы столицы. Ее строительство планируется начать в ближайшее время. При этом мы уже закладываем основу для создания пересадочного узла на станции «Кленовый бульвар», где можно будет сделать пересадку между БКЛ и Бирюлевской линией. ■

