

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.

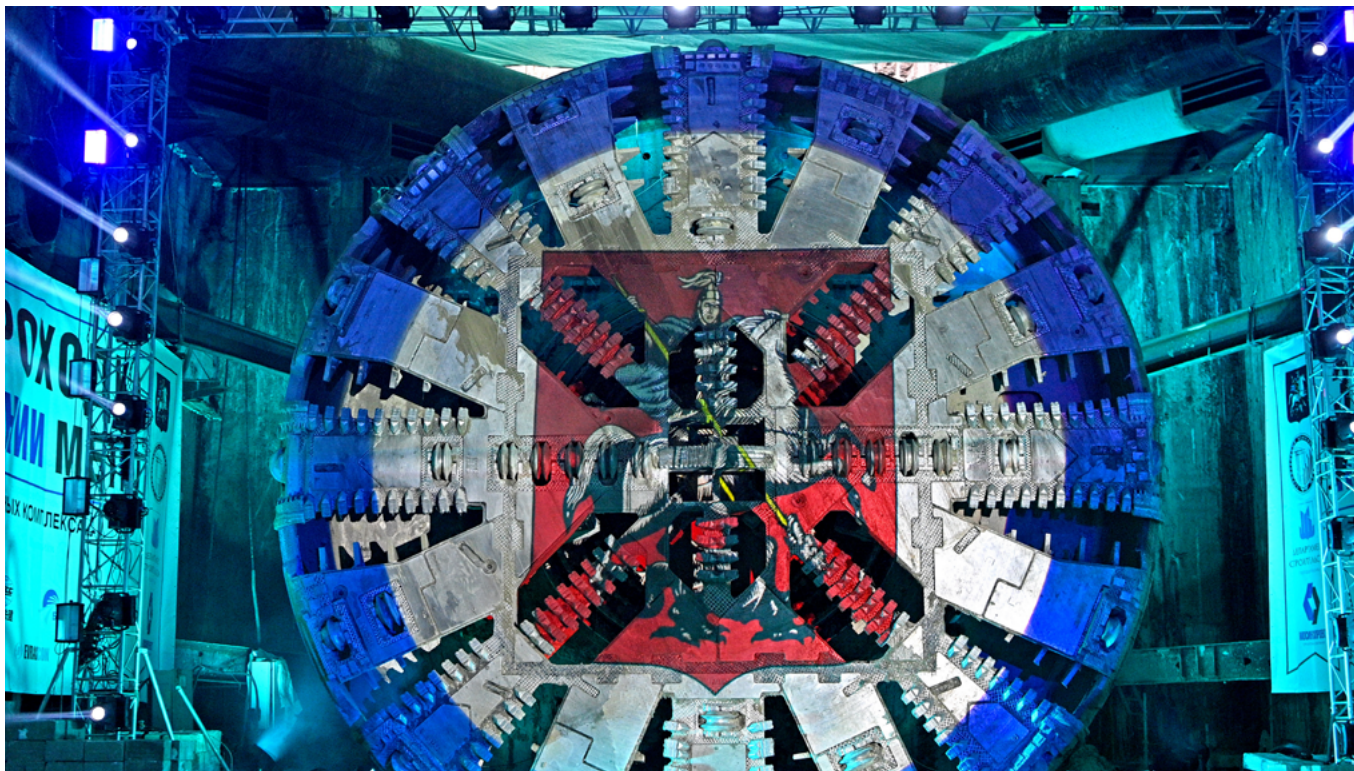
— Как продвигается реализация проекта Большого кольца?

— 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

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 транспортно-

го 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. ■

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

