



Владимир Машкин:

*«Развивать Московское центральное
кольцо можно бесконечно»*

С сентября 2016 года в Москве появился новый вид общественного транспорта — городская электричка — и сформировалось Московское центральное кольцо (МЦК). Объект обладает не только уникальной схемой движения, но и высоким пассажиропотоком: только за пять месяцев 2016 года его услугами воспользовалось более 70 млн человек. О современном опыте применения технических решений и комплексной системе обеспечения безопасности кольца рассказал герой этого номера — генеральный директор АО «Московская кольцевая железная дорога» **Владимир Машкин**.

The Hero of the Issue / Vladimir Mashkin, CEO of Moscow Ring Railway:
«We can develop the Ring Railway eternally»

In September 2016, the new type of public transport was launched in the capital of Russia — Moscow Ring Railway. From September to October it carried more than 70 million passengers. Vladimir Mashkin, CEO of Moscow Ring Railway, describes the technical solutions used in this project and how it is possible to develop the Road in the future.

За три с небольшим года мы фактически создали новый вид транспорта и интегрировали его в существующую инфраструктуру столицы. МЦК связано с метрополитеном и пригородными поездами. Это очень сложный высокотехнологичный процесс.

Важно понимать, что проект реконструкции Малого кольца — это совместный проект. Например, ОАО «РЖД» отвечает за модернизацию и развитие железнодорожной инфраструктуры, транспортное обслуживание пассажиров электропоездами «Ласточка». Интеграцию МЦК в систему городского транспорта осуществляет ГУП «Московский метрополитен». Навигация для пассажиров разработана совместно ОАО «РЖД» и ГУП «Московский метрополитен». А за нами — строительство транспортно-пересадочных узлов и развитие прилегающих к ним территорий.

Когда-то Малое кольцо Московской железной дороги называли «ржавым». К сожалению, стихотворных строк об этом не могу подобрать, но скажу, что любой незащищенный металл имеет способность стареть. Так же как любой человеческий организм.

К началу эксплуатации МЦК в сентябре мы одновременно открыли 26 станций, хотя строительство на каждой из них начиналось в разные сроки. Это был первый этап строительства. Речь не только о прокладке путей, строительстве станций и переходов, ремонте и переделке десятков мостов и путепроводов. Второй этап завершился в ноябре 2016 года, когда на МЦК заработал 31 транспортно-пересадочный узел (ТПУ).

Все станции на МЦК работают в режиме транспортно-пересадочных узлов — с каждого ТПУ можно пересесть на наземный городской пассажирский транспорт, на десяти ТПУ еще и на пригородные поезда. В первый год запуска будет 14 пересадок на метро.

Подчеркну, что три последние станции — «Панфиловская», «Коптево» и «Зорге» — мы сдали с опережением графика. Их обещали открыть в декабре, но мы ускорились и сдали последнюю станцию, «Панфиловскую», в начале ноября.

Третий этап запуска МЦК рассчитан до 2018 года. Это уже дальнейшая интеграция с железнодорожными платформами и вводимыми станциями метро. В общей сложности речь идет о создании 10 интеграционных связей, касающихся станций МЦК «Лихоборы», «Стрешнево», «Верхние Котлы», «Новохохловская», «Нижегородская», «Измайлово», «Бульвар Рокоссовского», «Ростокино», «Ботанический сад» и «Окружная». А вообще развивать МЦК можно бесконечно.

За период с 10 сентября по 27 октября МЦК перевезло более 10 млн пассажиров. Должен сказать, что пассажиропоток растет с каждым днем. Предполагалось, что его прирост будет постепенным, но благодаря решению мэра Москвы Сергея Собянина о первом месяце работы в бесплатном режиме пассажиры начали пользоваться МЦК с первого дня эксплуатации.

Для многих горожан МЦК сразу стало основным видом транспорта для ежедневных поездок. Время экономии в пути в сравнении с традиционными маршрутами составляет 20 минут и более.

Впервые в России железнодорожная система полностью интегрирована с муниципальным транспортом — метрополитеном. Поэтому у метро и МЦК единые сервисы и навигация. И работают они в одном ритме — с половины шестого утра до часу ночи.

В течение 90 минут, с момента первого входа в метро, на МЦК или монорельсе можно совершать сколько угодно пересадок. Однако при удаленной пересадке, требующей прохода по улице, предусмотрена повторная валидация того же билета на новой турникетной линии.

Есть ряд ТПУ, которые интегрированы в метро в теплом контуре: «Владыкино», «Черкизово», «Сити», «Площадь Гагарина» и «Кутузово». А есть ТПУ, например «Шоссе энтузиастов», «Автомобильная», «Балтийская», «Лужники» и некоторые другие, где между станцией метрополитена и платформой МЦК нужно будет пройти по улице от 150 до 700 метров.

В пяти районах МЦК станет первым видом внеуличного транспорта, который не зависит от погоды и пробок на дорогах. Это Метрогородок, Бескудниковский, Коптево, Хорошево-Мневники и Нижегородский.

Появились первые «станции-миллионеры». Иными словами, с момента открытия МЦК каждой из них воспользовалось более одного миллиона пассажиров. Это «Площадь Гагарина», «Владыкино» и «Лужники».

МЦК возникло в современных городских условиях, а само железнодорожное кольцо строилось более 100 лет назад. Тогда не просто не было метро, но и сама Москва была территориально абсолютно другой. То есть «взять и просто перенести рельсы» поближе к метро невозможно.

МЦК и ТПУ решают две важные задачи. Они не только обеспечивают пассажирам удобную и быструю пересадку с одного вида транспорта на другой, но и являются катализаторами развития прилегающих территорий.

Инвесторы будут вкладывать деньги в строительство на прилегающих к ТПУ территориях жилья, социальной инфраструктуры и в создание рабочих мест. То есть люди, которые будут жить на этих территориях, получают возможность там же найти работу, там же отдыхать, и все это будет рядом с удобным общественным транспортом. Вообще будущее любого мегаполиса зависит от мобильности людей — насколько комфортно и быстро они могут по нему перемещаться.

Большие надежды мы возлагаем на развитие заброшенных промзон вокруг МЦК. Это более 10 тысяч гектаров депрессивных площадей. Центральное кольцо обеспечивает к ним транспортную доступность, они становятся интересными для инвесторов. Особо хочу подчеркнуть, что для города важно развивать промзоны комплексно.

На восьми транспортно-пересадочных узлах в зоне ответственности МЦК предусмотрено строительство объектов коммерческого назначения. Компании «Пионер» за 1,14 млрд рублей уже продано право застройки на территории, прилегающей к станции «Ботанический сад».

Прошлое и будущее Московской кольцевой железной дороги

1903

Началось строительство дороги под личным присмотром московского генерал-губернатора Великого князя Сергея Александровича

1908

Через пять лет после начала строительства по новой железной дороге пустили первый поезд, за сутки по линии проходило четыре состава

1934

Грузовые перевозки полностью оправдали себя, а пассажирские не пошли. Сначала москвичей смущала высокая цена на билеты, а в конце 20-х — начале 30-х годов в районах, где проходила окружная дорога, наладилось автобусное и трамвайное сообщение, популярность поездов упала, и в 1934 году пассажирское сообщение пришлось закрыть

1960-е

Возобновить пассажирские перевозки хотели в 60-е годы, но предложение так и не было реализовано

конец 1980-х

На железной дороге решили отреставрировать исторические постройки и пустить пассажирские поезда



Владимир Михайлович Машкин

Родился 23 сентября 1948 г. в селе Ступишино Тяжинского района Кемеровской области.

Образование

В 1980 г. окончил Казанский инженерно-строительный институт.

Карьера

С 1971 года работает в сфере строительства: крановщик, прораб, инженер строительного-монтажного управления в ПО «КонгрессЭнергоСтрой», главный инженер, первый заместитель начальника управления капитального строительства АО «КАМАЗ». 1998–2006 гг. — первый заместитель главы администрации Елабужского района и г. Елабуги.

2006–2009 гг. — заместитель министра строительства, архитектуры и жилищно-коммунального хозяйства Татарстана.

2009–2011 гг. — директор по строительству нефтеперерабатывающего комплекса, г. Нижнекамск, Татарстан.

2012 г.–март 2016 г. — директор службы технического заказчика, заместитель генерального директора АО «Мосинжпроект».

С 3 марта 2016 г. — генеральный директор АО «Московская кольцевая железная дорога» (МКЖД).

Женат, есть дети и внуки.

Принятие в июне 2016 года Госдумой ФЗ о комплексном развитии промышленных зон — это важное решение. Документ «Об особенностях регулирования отдельных правоотношений, возникающих в связи с комплексным развитием промышленных зон и внесении изменений в отдельные законодательные акты РФ» позволяет застройщикам включить в себестоимость проекта затраты на социальную инфраструктуру. Очевидно, что это поможет сократить налогооблагаемую базу, то есть, в конечном счете, — снизить издержки на проект.

Главное — добиться того, чтобы как можно больше горожан смогли жить и работать в шаговой доступности к транспортным объектам. Такая практика распространена во многих густонаселенных мегаполисах мира, в том числе в Гонконге, Токио, Сингапуре.

О маломобильных группах населения мы подумали еще на стадии подготовки проекта.

Все платформы оснащены тактильной плиткой для удобства перемещения слабовидящих пассажиров. На 26 транспортно-пересадочных узлах установлены лифты и эскалаторы, на пяти ТПУ — специальные подъемники для инвалидов-колясочников. Современные поезда «Ласточка» также приспособлены для маломобильных пассажиров: в первом и пятом вагонах составов выделены специальные места.

2001

Появилась современная идея превращения дороги в скоростную трассу с пересадками на метро

2012

Начало реконструкции дороги

2018

Планируется завершить строительство транспортно-пересадочных узлов на МЦК

2020

Для повышения комфорта пассажирских перевозок по МЦК будут реконструированы радиальные направления МЖД, а также улучшена связь между МЦК, метро и наземным пассажирским транспортом

2025

К 2025 году запланировано завершить строительство недвижимости и развитие окружающей территории ТПУ

Для платформ Московского центрального кольца определен график зимней уборки — очищать станции от снега и наледи круглосуточно будет до 260 человек. Уборка ведется как ручным способом, так и при помощи подметальных и снегоуборочных машин. Качество работ контролирует ОАО «РЖД». Насколько я знаю, за плохую уборку для исполнителя будут предусмотрены штрафы.

ОАО «РЖД» в конце ноября запустило несколько «Ласточек» нового поколения. Модернизированные «Ласточки» будут отличаться от прежних: вместимость новых вагонов существенно увеличится, а еще появятся верхние поручни для пассажиров.

Пассажиропоток на МЦК растет каждую неделю. Наверное, это лучший ответ скептикам, которые сомневались, что Московское центральное кольцо будет востребовано.

