

**Дмитрий Владимирович, с юбилеем вас!**

- 70 лет - не юбилей, а знаменательная дата.

**- И чем же отличается знаменательная дата от юбилея?**

- Количеством гостей и широтой застолья. Шутка, конечно, но юбилеем принято считать 75-летие.

**- До него рукой подать. Что же касается количества гостей, то, если можно так назвать пассажиров метро, с каждым годом их у вас становится все больше. Справляется?**

- На этот вопрос ответить просто. Вот книжка: технический отчет о работе Московского метрополитена за 35-37-е годы. Прочитав, я убедился в том, что наши предки были высокопрофессиональны и мудры: благодаря техническим решениям, которые они заложили в период строительства первой линии метро, мы и сейчас успешно перевозим пассажиров. Меняется лишь начинка, техника, но принципы, конструкция и идеология метрополитена, заложенная нашими дедом и отцами, позволяет сегодня стабильно работать. И мы не подводим наших дедов и отцов: то, что досталось в наследство, эксплуатируем эффективно.

Первые составы метро были из четырех вагонов, и этого было вполне достаточно. Но проектировщики предусмотрели возможность работы с восемью вагонами. Или возьмем систему автоблокировки в управлении движением поездов: она уже тогда позволяла - хотя это на первом этапе и не требовалось - выводить на линию более 30 пар поездов. Пара - количество поездов на линии в час туда и обратно - показатель интенсивности движения. Совершенствуя технику, мы довели это количество до 42-48 пар в кризисной ситуации. Так что уже при проектировании метро его потенциальные возможности закладывались на многие годы вперед. Лучший аргумент: первая линия метрополитена - ей 70 лет, но в ней была лишь сделана замена оборудования в различных инженерных системах, и она прекрасно справляется с длинными поездами, увеличенным пассажирским потоком и с увеличившимися скоростями.

**- То есть вы считаете, что и сегодня метрополитен укладывается в параметры, очерченные 70 лет назад?**

- Если смотреть по линиям - укладывается, если в целом - нет.

**- Тем не менее оду вы ему пропели. Но я ловлю вас на фразе, которая мне как постоянному пассажиру метро очень понятна: в целом не укладывается. В требования времени?**

- Требования времени мы в метрополитене соблюдаем, более того, идем впереди этих требований. Но речь идет о параметрах, в данном случае о схеме линий - вот она-то для столицы уже явно недостаточной. В Москве все больше, как мы привыкли их называть, «спальных» районов, и уже за пределами МКАД. В 70-80-е годы мы интенсивно продлевали линии в эти районы. Но помимо территориального «расползания» населения еще идет и его рост, причем в последние десять лет Москва выросла на 2,5 млн. человек. Отсюда - увеличенные объемы перевозки на этих линиях. Предел провозной способности существующих линий метрополитена - 50-60 тысяч человек в час. К тому же, обращая внимание: пассажиропотоки складываются на концах линий, и уже в середине людям сложно сесть в поезд. Наглядный пример - станция «Полежаевская». Жители Митина, Тушина, Строгина заполняют поезд по пути под завязку. И тем, кто в час пик садится на «Полежаевской», приходится пропускать 2-3 поезда. Та же картина на станции «Текстильщики». На этих линиях в часы пик мы уже не справляемся с обслуживанием пассажиров.

**- Тут, думаю, надо критически посмотреть на схему московского метро.**

- Посмотрим критически. Но сначала категорически заявляю: схема правильная по сути - радиально-кольцевая, как и уличная сеть дорог. Это классический подход к проектированию скоростных магистралей: линии метро должны повторять уличную сеть города, иначе произойдет ухудшение транспортного обслуживания населения. Недостаток современного метро - отсутствие второго распределителя, еще одного кольца. В 40-50-е годы, когда строилась кольцевая линия, она располагалась - посмотрите на карту Москвы того периода - в срединной части города. Сейчас кольцо в центре. Все пересадочные узлы на кольцевой линии и внутри ее, то есть, если человеку нужно пересечь с линии на линию, ему нужно проделать очень длинный путь. Это и неудобно человеку, и дополнительная нагрузка на метрополитен: лишние пробеги - везем пассажира по тем направлениям, которые ему не нужны. По разным оценкам, от 100 до 150 км линий метрополитена

на сегодня бы неплохо иметь дополнительно к тому, что есть.

Идея правительства Москвы о включении в пассажирскую транспортную сеть столицы железнодорожного кольца Московской окружной железной дороги - решение проблемы. У окружной восемь стыков с метрополитеном, поэтому можно организовать пересадочные узлы на радиальных линиях. Думаю, целесообразно начинать пассажирское движение на ней не в режиме метрополитена, а в режиме скоростных железнодорожных перевозок типа «Спутник» на линиях Москва - Мытищи, Москва - Раменское. Сейчас по поручению правительства Москвы мы совместно с Мосархитектурой занимаемся проектом про-

**что сегодня строят медленнее, чем раньше. Говорят, денег не хватает. Скажите, сегодня строить дороже, чем в 40-50-е годы?**

- Помните, мороженое стоило 13 копеек. Сейчас - 13 рублей. Это дороже или дешевле? Сейчас на эти вещи надо смотреть по-другому. Если раньше говорили, что вложения в строительство метро носят чисто социальный характер, который не дает никакой экономической отдачи, то современная экономика говорит, что это не так: помимо социального фактора есть еще и экономический. В современной экономике капитальные вложения повышают стоимость территории города, городского хозяйства. Поэтому вложение средств в скоростные виды транспорта - хороший бизнес. При-

**нам в редакцию пришло письмо, автор предлагает ввести дополнительные вагоны и новую схему остановок на станциях...**

- Я знаком с этим проектом. Конечно, любое предложение несет рациональное зерно, но, оценивая профессионально, скажу, что по такому пути идти нельзя. Вместе с тем мы решаем проблему объема перевозок. Возьмем, к примеру, Серпуховскую линию - там была возможность прицепить восьмой вагон. Мы его прицепили. Самая перегруженная Таганская линия. Там нет возможности цеплять дополнительный вагон. Увеличивать интенсивность, то есть сокращать интервал движения, уже не можем. Но выход нашли: на этой линии эксплуатируются вагоны серии ЕЖ, модель 60-х го-

диров они возвращаются. По договоренности с МИИТом создали несколько групп, где наши работники со среднетехническим образованием могут получить высшее за три года. Есть у нас и «долгожители» - люди, чей стаж работы на метрополитене 40 и 50 лет. Есть семейные династии.

**- У нас почти нет текущих кадров. Сегодня она составляет 8,7 процента - нормально для стабильно работающего предприятия. Не используем труд гастарбайтеров. В начале 90-х решили: как бы тяжело нам ни было, стиснем зубы и будем работать с москвичами и жителями Подмоскovie - это позволило нам не только удержаться, но и работать лучше, чем мы работали в конце 80-х годов.**

**- За счет чего?**

- У нас нет такого понятия, как невыплата заработной платы. Мы адекватно реагируем на инфляцию. Мы не просим дополнительных дотаций у правительства Москвы. Решаем свои проблемы за счет повышения производительности труда, снижения непроизводительных расходов. Мы развиваемся, наконец: внедряем новую технику, автоматику - у человека есть возможность перекалцифицироваться в нашем же учебном центре, получить новую специальность, продолжать работать. Простой пример: новый выход станции «Маяковская» - это 70 человек дополнительного штата. Пускаем станцию - до 150 человек дополнительного штата. Над человеком не висит дамоклов меч: завтра не будет заказа, хозяин выгонит за ворота. У нас не самая высокая заработная плата, но среди госпредприятий выше средней: 14 тысяч рублей. Высококвалифицированные работники получают от 27 до 34 тысяч рублей. Стабильные выплаты 13-й зарплаты, за выслугу лет. И когда наши люди уходили на большую зарплату, они всегда возвращались. У нас стабильность - вот что их удерживает...

**- Самое сильное воспоминание за время вашей работы в метро?**

- 1994 год. Три крушения на Серпуховской линии в течение 14 часов! Человеческий фактор: разгильдяйство! После первого крушения ругаешься. После второго нервно смеешься. После третьего - эмоция, которые словами не описать... 43 часа мы разгребали эти крушения. И спать не хотелось...

**- Самый невероятный случай в метро?**

- Утром звонишь диспетчеру, а он докладывает: ничего не произошло!

**- Почетные посетители в метро бывают?**

- Борис Николаевич Ельцин, Виктор Степанович Черномырдин, Владимир Владимирович Путин, г-н Тони Блэр, г-н Ширак... Достаточно?

**- Как реагировал Тони Блэр на московское метро? Ведь лондонское не хуже, в некотором смысле у него есть преимущества...**

- Нет преимуществ у лондонского метро перед московским!

**- Разветвленная сеть - разве не преимущество?**

- Прошу прощения, лондонскому метро больше ста лет, а нам только 70! Когда нам будет столько, сколько лондонскому, тогда и сравним! Они сделали систему легкого метро, и мы ее начали. Новые линии у них строятся по тому же принципу, как и наши. Например, Jubilee line - великопленная линия.

Дело в том, что в начале 30-х годов транспортная наука вывела такое понятие, как коэффициент усталости, и определила, что общественный транспорт - среда обитания, а не только транспортное средство. Нашему метро очень повезло в этом плане. Рекомендации транспортной науки совпали с идеологией «подземных дворцов для народа». Причем трудно сказать, где курица, а где яйцо: либо транспортная наука подтолкнула идеологию, либо идеология подействовала на транспортную науку.

**- Вам приносит чувство удовлетворения, что московское метро впереди планеты всей?**

- Приносит чувство здорового неудовлетворения...

**- Чего же еще хочется?**

- Мы длительное время были в системе МПС, и у нас действовали каноны железнодорожного транспорта - полувоенной системы. С одной стороны, дисциплина - это хорошо. Но с другой - метро в МПС никогда не рассматривалось как сфера обслуживания. Отсюда - стандарты общения персонала с пассажирами. Почти казарма! Поэтому последние 5-6 лет мы целенаправленно работаем над изменением психологии наших работников. Убеждаем их: мы - сфера обслуживания, у нас не пассажир, а клиент. Клиент всегда прав. И не надо на него «спускать собак». Это главная задача, стоящая перед Московским метрополитеном...

**Василий ДВОРЫКИН**

Продолжение темы на стр. 10-11

## Дмитрий ГАЕВ: ПОД ЗЕМЛЕЙ БЫСТРЕЕ ИДУТ И ПОЕЗДА, И ВРЕМЯ

Беседа с начальником Московского метрополитена



ФОТО АНДРЕЯ НИКИТИЧЕВА

дления линии метро от Александровского сада в Москва-Сити через «Полежаевскую», «Аэропорт» на «Савеловскую». Думаю, что уже в 2008-2009 годах приступим к работе.

**- Что нового будет на других направлениях?**

- Нам предстоит заканчивать Люблинско-Дмитровский диаметр - с выходом через «Петровско-Разумовскую» дальше на север, в район Лихобор. То же - с Митинской линией: надо продлить ее от «Парка Победы» через «Кунцевскую», «Строгино» на Митино. На юго-восточном направлении будем заканчивать соединительную схему между «Красногвардейской» и «Марьино» со строительством депо в Братеево. Рассматриваем перспективу продления линии на Жулебино и Косино. Есть решения. Другое дело, что с возникновением района Кожухово, которого в «священных» не было, нужно построить замкнутую линию, которая бы соединила Выхино и Новогириево через Жулебино, Кожухово, Новокосино с выходом на основную схему. Первоначально планировалась одна станция за кольцом, но жизнь показала, что там надо делать замкнутый контур - это даст возможность людям выбирать оптимальное направление поездки.

**- Дмитрий Владимирович, за 70 лет построена гигантская сеть метро. Всего за 70! Темп жизни увеличился, поэтому кажется,**

мер тому - Чили. Правительство этой страны можно критиковать за многие вещи, в том числе и за пенсионную реформу. Но, к примеру, средства пенсионного фонда оно направило под низкий процент в модернизацию общественного транспорта. И у них сейчас идет очень бурное строительство метрополитена, наземного транспорта. Размещая деньги в прибыльную отрасль, они тем самым повышают, как у нас раньше говорили, общенародную стоимость.

**- У московского метро в этом отношении тоже есть перспективы?**

- Есть - в свете целого ряда законов, которые рассматривают наши законодатели, в том числе закона о концессиях, который вот-вот будет принят. Это позволит бизнесу войти в метрополитен. Кстати, принцип государственного и частного партнерства при строительстве таких систем, как метрополитен, начал развиваться в последние десять лет. Это общемировая тенденция. Россия и Москва не стоят в стороне от мировой экономики. Тем более что у нас есть первый опыт такого сотрудничества - строительство второго выхода станции метро «Маяковская». Мы рассматриваем подобные схемы на Строгинско-Митинской линии. Так что и здесь идем в ногу со временем.

**- Вы сказали, что метро в часы пик заполнено до предела. Ведете ли поиск вариантов увеличения объемов перевозок? К**

дов - они отличаются тем, что каждый имеет кабину. Мы ее демонтируем - это дает 12 процентов дополнительной площади. Так что ищем варианты...

**- Говорить о сегодняшнем метро без упоминания проблемы безопасности нельзя...**

- Почему о сегодняшнем? А о вчерашнем, позавчерашнем? Вообще нельзя говорить о метро, не говоря о проблемах безопасности!

**- Но в 60-е годы москвичи об этом как-то не задумывались. Безмятежно себя чувствовали в метро...**

- Потому что не было угроз, появившихся в последние годы. Новые времена - новые угрозы. Проблема есть. Но мне кажется, пресса подчас излишне драматизирует эту тему. К тому же безопасность многогранна: техническая, пожарная, криминальная. Последняя тоже разная: уголовный характер носит, хулиганский, террористический. С нарастанием террористической угрозы на этом направлении сконцентрированы немалые силы и средства. Например, переходим на другой уровень видеонаблюдения: начинаем размещать телекамеры в вагонах - это позволит передавать информацию в наш центр на проспекте Мира, в диспетчерские службы и в дежурную часть ГУВД, а также оперативно реагировать на события в метро и принимать правильные решения. Внедрили систему тревожной кнопки - она связывает пассажирскую зону станции с диспетчерскими пунктами. Работник метрополитена и любой пассажир может обратиться в дежурный центр метрополитена и в подразделение МВД - сообщить о нестандартной ситуации на станции или о каких-то подозрениях и, наконец, просто получить справку. Тревожная кнопка соединена и с видеосистемами - видно, кто нажал кнопку, где и когда. В рамках реализации антитеррористических мероприятий установили контроль над проходами в технические помещения и зоны метрополитена, где нет постоянно наших сотрудников. Закрыты все вентиляционные шахты в Москве с выводом сигнала на пулть вневедомственной охраны. В случае сигнала тревоги наряд прибывает в течение трех минут... Есть другие системы безопасности, но говорить о них не буду: газету читают разные люди, среди них есть и такие, с которыми мы боремся, - так стоит ли им рассказывать, как мы это делаем? До сих пор свежо в памяти, как Саша Цекало во время трагедии на Норд-Осте кричал в микрофон: «Вон альфавцы пошли на крышу!» Глаз у метрополитена бдительный - этим и ограничимся.

**- Самое время сказать о людях метрополитена.**

- У нас работает 35 тысяч прекрасных людей. Более 140 специальностей, из них две дюжины - массовых, ведущих. Специалисты у нас уникальные. К примеру, около 4 тысяч человек работают только ночью: с нуля часов и до 8 утра - те, кто обслуживает оборудование, тоннели. Тяжелый и сложный труд с высокой степенью ответственности. Специалистов готовит наш учебный комбинат, где обучают дежурных и начальников станций, операторов блокпостов, работников электромеханических служб и связи, путейцев. Есть бригадный способ подготовки. Есть соглашение с рядом учебных заведений, которые готовят специалистов по нашим специальностям: среднетехническое и высшее техническое образование. Детей наших сотрудников направляем на платную учебу. После оконча-