

дителя департамента транспорта мэрии Гамида Булатова, в 2012 году с этим были проблемы, но по 2013 году все 100% лимитов доведены до получателя еще в декабре (см. интервью с ним на стр. 5).

Строителям ОАО РЖД за три года нужно спроектировать и построить третий главный путь на протяжении почти всего кольца и электрифицировать всю линию. В монополии сообщили, что на первом участке — Пресня—Канатчиково — уже начались строительные работы. На нем, кстати, есть одна уже «готовая в бетоне» новая станция — Площадь Гагарина: ее спроектировали и построили, когда реконструировали одноименную площадь при строительстве Третьего транспортного кольца.

Ответственность города и его бюджета — оптимизация уличной инфраструктуры под появление новой пассажирской системы и метрополитена: пересадки со станций МКЖД на другие виды транспорта должны быть удобными, расстояние должно преодолеваться пешком, переходы к станциям метро должны быть короткими, сухими и отапливаемыми. Кроме того, Москва обеспечивает передачу земельных участков вдоль МКЖД под технологическую инфраструктуру транспортно-пересадочных узлов и коммерческое развитие.

Перевозчику, которого выберут на конкурсе, придется самостоятельно покупать подвижной состав. Это значит, что компания-победитель за свой счет приобретет электропоезда на общую сумму свыше 12 млрд руб. до 2015 года. Бывший топ-менеджер «Трансмашхолдинга» (2003–2006), а ныне председатель совета директоров «Желдорремаша» и гендиректор ЦППК Михаил Хромов рассчитывает на помощь банков и льготы по лизингу электропоездов, а также на своевременность госсубсидий, предусмотренных на пригородные перевозки в федеральном и региональном бюджетах. Без этих субсидий пригородный перевозчик не сможет финансировать такую масштабную инвестпрограмму (см. интервью с ним на стр. 6).

Затраты на строительство транспортно-пересадочных узлов (ТПУ) оцениваются в 15 млрд руб. Большую часть этой суммы планируется привлечь за счет частных инвесторов: бюджетных средств в проекте на это не предусмотрено. Для привлечения инвесторов ОАО РЖД и правительство Москвы учредили совместное предприятие ОАО «Московская кольцевая железная дорога» (ОАО МКЖД), которое взяло на себя координацию управления проектом и ответственность за строительство ТПУ. В уставный капитал компании партнеры в равных долях внесли 5 млрд руб., за счет которых проводится полное проектирование технологической составляющей проекта и подготовка территории под строительство. Именно эта часть инфраструктуры является самой главной для пассажиров: востребованность всей системы зависит от удобства пересадок на другие виды транспорта. Генеральным директором ОАО МКЖД был избран гендиректор ЦППК Михаил Хромов.

С ИНВЕСТОРАМИ РАСПЛАТЯТСЯ ПАССАЖИРЫ

Кто же будет инвесторами? Как поясняет первый заместитель гендиректора ОАО МКЖД Алексей Зотов (в прошлом занимал руководящие посты в «Русских машинах», Альфа-банке и Инкомбанке), у компании есть чем привлечь предпринимателей. Вклад Москвы не исчерпывается бюджетными средствами: город передает в управление бизнесу под коммерческое развитие громадные территории вдоль Малого кольца — их общая площадь исчисляется сотнями гектаров. Но, как говорит господин Зотов, главная задача ОАО МКЖД — построить ТПУ, то есть застроить 250–280 тыс. кв. м исключительно технологической недвижимостью. Переходы, связующие галереи, эскалаторы, входные и выходные терминалы и оборудование под современные стандарты платформ — все это, по экспертной оценке, обойдется

СТРОИТЕЛЬСТВО ТРАНСПОРТНО-ПЕРЕСАДОЧНЫХ УЗЛОВ ПОЛНОСТЬЮ ОБЕСПЕЧАТ ЧАСТНЫЕ ИНВЕСТОРЫ

более чем в 20 млрд руб. В то же время отдать под коммерческие нужды в этих пространствах возможно не более 5% территорий, доходы от которых никак не сопоставимы с затратами на строительство терминалов.

Основные деньги должны дать инвесторы, которым взамен будут обеспечены доходы от развития прилегающих территорий. На них можно будет строить самую разнообразную коммерческую и социально-деловую недвижимость, стоимость аренды земли в этих местах и построенных на ней объектов значительно возрастет благодаря подведению транспортных коммуникаций и внушительному пассажиропотоку МКЖД. Под эту деятельность городом может быть выделено свыше 1 млн кв. м. земельных участков.

Часть земель ОАО МКЖД готово выкупить на собственные средства из уставного капитала: в особенно привлекательных местах, например в районе «Сити» и станции «Международная», земля становится ценной и растущей инвестицией сама по себе. «В „Сити“ мы можем застроить 110 тыс. кв. м, за вычетом паркингов полезная площадь под аренду — 60 тыс. кв. м, — подсчитывает господин Зотов. — Если привлечь инвестора на этапе ГПЗУ (градостроительный план земельного участка. — **ВГ**), то он может стоить \$800 за 1 кв. м, если уже с разрешением на строительство, то его можно продать за \$1 тыс. за 1 кв. м. А если мы остаемся в проекте до конца, то цена продажи уже с построенным объектом может достигать до \$8 тыс. за 1 кв. м и больше. Где-то посередине этой дельты мы всегда сможем договориться с инвестором», — убежден топ-менеджер.

В отношении остальных территорий можно заключить инвестсоглашение как с новыми инвесторами, так и с существующими собственниками и арендаторами участков, как, например, в районе «Войковской». «Там уже есть метро, но если появится дополнительный транспорт, который привезет пассажиров из других частей города, то доходы коммерческой недвижимости там будут еще выше, чем сейчас. Инвесторов, которые понимают, что транспорт повышает стоимость их объектов, становится все больше», — отмечает господин Зотов. А участки, где ничего ценного нет, можно отдать под новую застройку.

Одним из самых интересных для инвесторов Алексей Зотов считает ТПУ в районе Измайлово. Там будет построена 250-метровая галерея между станцией МКЖД Измайлово и станцией метро «Партизанская». В ее пределах технологически возможно разместить примерно



РИА НОВОСТИ

30 тыс. кв. м торговых площадей. «Понятно, что здесь уже точно не нужно особых усилий для того, чтобы искать инвестора. У торговых предприятий не будет необходимости привлекать покупателей: мы их привезем на поезде и на метро», — разясняет первый заместитель гендиректора ОАО МКЖД.

Впрочем, имен инвесторов в МКЖД пока не называют. «Пока мы ведем премаркетинг с большинством крупнейших коммерческих структур, которые работают в Московском регионе. У нас нет задачи заработать на инвесторе, наша первоочередная цель — построить технологическую инфраструктуру», — говорит Алексей Зотов. В случае нехватки средств компания воспользуется всеми традиционными способами финансирования, среди которых выпуск облигаций, льготные кредиты, договоры о совместной деятельности и другие законные инструменты.

В ОАО МКЖД уверяют, что до декабря 2015 года будет построен 31 остановочный пункт, из которых 19 — ТПУ (12 — с пересадкой на метро, 6 — на радиальные электрички, один — на оба вида транспорта). «За горизонт 2015 года могут уйти проекты, которые связаны с реконструкцией радиальных железнодорожных направлений, прежде всего с переносом существующих платформ ближе к станциям МКЖД», — опасается Алексей Зотов. — Пересадка на кольцо все равно будет организована, но, может быть, она не сразу будет такой удобной, как хотелось бы». Задержки не исключены также там, где строятся новые станции метро и пересечения МКЖД с автотранспортными проектами. «Если, например, в районе станции Николаевская не будет в срок построена автомобильная хорда, то связь со станцией НАТИ Октябрьской железной дороги будет ограниченной и вряд ли там сразу возникнет масштабная коммерция. Но когда дорога построится, то инвестиционная привлекательность этой территории неизбежно возрастет», — не унывает топ-менеджер.

ПРОМЗОНЫ ДЛЯ КОММЕРСАНТОВ

Между тем сам процесс освобождения участков под строительство ТПУ может оказаться сложным и длительным. Земля, отданная в краткосрочную аренду, — самый простой случай: нужно занять под строительство технологических объектов МКЖД, город направляет арендатору уведомление и расторгает договор в течение нескольких месяцев. Если же на участках находятся какие-то серьезные объекты, то их придется выкупать. «Минимальный срок подготовки земли под строительство с момента

утверждения ГЗК — около четырех месяцев, если с участием судебных органов, то сроки становятся непрогнозируемыми. Но при проектировании всех объектов наша главная цель была как раз в том, чтобы минимизировать снос, выкуп и передвижение существующих объектов и построек», — обнадеживает москвичей Алексей Зотов.

Строительства жилья вблизи МКЖД не предусмотрено: вблизи железных дорог жить не рекомендуется по санитарным нормам, да и вид на железнодорожные пути и гудки поездов по ночам не добавят цены новым квартирам. В то же время проект развития территорий вдоль МКЖД учитывает множество деталей вплоть до суточных колебаний пассажиропотока, рассказывает Алексей Зотов. «Например, если в каком-то районе разместить только офисные центры, то в выходные дни пассажиропоток на этих станциях будет проваливаться. Чтобы компенсировать загрузку станции, нужно построить какие-то центры досуга или торговые комплексы, которые ориентированы на работу именно в выходные дни», — поясняет он.

Около 35% прилегающих территорий, на которых ожидается новое развитие в связи со строительством МКЖД, — обширные промышленные зоны. Они в буквальном смысле режут город на части, зачастую это заброшенные железнодорожные и промышленные хозяйства, бывшие небольшие фабрики и весьма крупные заводы, которые превратились в полулегальные склады, гаражные комплексы, свалки и самострой. Часть промзон, где функционируют необходимые для города тепло- и электростанции, Московский нефтеперерабатывающий завод, действующий завод АЗЛК или военные предприятия, трогать не станут, но значительная часть площадей будет кардинально перепрофилирована.

Поистине гигантскую территорию занимает комплекс сооружений ЗИЛга — около 300 га. Сейчас завод находится в глубоком кризисе, под сборочные производства предлагается использовать лишь 50 га, а остальное пространство планировалось отдать под создание технопарка. Развитие этой громадной территории пока до конца не проработано, но все должно быть готово значительно раньше 2015 года: в проекте МКЖД этот участок относится к четвертому из шести этапов реконструкции Малого железнодорожного кольца. А на заключительном этапе будет введено в строй депо на станции Андроновка рядом со станцией Фрезер Казанского железнодорожного направления. Эта территория не для инвесторов, это для электропоездов. ■

ЧАСТЬ ЗЕМЕЛЬ ОАО МКЖД ГОТОВО ВЫКУПИТЬ НА СОБСТВЕННЫЕ СРЕДСТВА ИЗ УСТАВНОГО КАПИТАЛА: В ОСОБЕННО ПРИВЛЕКАТЕЛЬНЫХ МЕСТАХ, НАПРИМЕР В РАЙОНЕ «СИТИ» И СТАНЦИИ «МЕЖДУНАРОДНАЯ», ЗЕМЛЯ СТАНОВИТСЯ ЦЕННОЙ И РАСТУЩЕЙ ИНВЕСТИЦИЕЙ САМА ПО СЕБЕ

