В СТАЛЬНОМ КОЛЬЦЕ МОСКВЫ

ЧЕРЕЗ НЕСКОЛЬКО ЛЕТ ТРАНСПОРТНАЯ СЕТЬ МОСКВЫ ИЗМЕНИТСЯ ДО НЕУЗНАВАЕМОСТИ. К КОНЦУ 2015 ГОДА НАЧНЕТСЯ РЕАЛИЗАЦИЯ ПРОЕКТА РАЗВИТИЯ МАЛОГО КОЛЬЦА МОСКОВСКОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ (МКЖД), КОТОРОЕ ИНТЕГРИРУЕТ ПОЧТИ ВСЕ ВИДЫ ОБЩЕСТВЕННОГО ТРАНСПОРТА. К 2020 ГОДУ В МОСКОВСКОМ РЕГИОНЕ ПЛАНИРУЕТСЯ ПОСТРОИТЬ 255 ТРАНСПОРТНО-ПЕРЕСАДОЧНЫХ УЗЛОВ. СТОИМОСТЬ ПРОЕКТА — ОКОЛО 300 МЛРД РУБ. БОЛЬШУЮ ЧАСТЬ ДЕНЕГ ПРИВЛЕКУТ ЧАСТНЫЕ ИНВЕСТОРЫ — ДЕСЯТЬ КОМПАНИЙ И БАНКОВ УЖЕ ПРОЯВИЛИ ИНТЕРЕС К ПРОЕКТУ. АЛЕКСАНДРА ИВАНОВА

КРУГОВАЯ РЕКОНСТРУКЦИЯ О необходимости масштабной реконструкции МКЖД впервые заговорили еще в 2008 году, после того как правительство Москвы и ОАО РЖД подписали первичное соглашение о реализации проекта пассажирской магистрали на МКЖД. В 2011 году проект одобрил Владимир Путин, будучи еще премьер-министром. В том же году для реализации МКЖД была создана межведомственная рабочая группа и создано ОАО МКЖД — совместная компания Москвы и ОАО РЖД. Изначально пассажирское движение по кольцу планировалось запускать в четыре этапа. Движение по первой очереди Пресня—Канатчиково протяженностью 9 км должно было заработать уже в конце текущего года, а его полноценная эксплуатация — начаться в 2015 году. Остальные три участка — Пресня—Лефортово-Канатчиково длиной 45 км, а также третий главный путь планировалось запустить в конце 2015 года. Но уже в 2012 году столичные власти решили отказаться от этой идеи, запустив пассажирскую линию одновременно по всему кольцу.

Сейчас на Малом кольце расположено 12 грузовых дворов, больше 100 искусственных сооружений, около 70 путепроводов и 6 мостов. Протяженность всего кольца — 178,2 км. Первые поезда по этому кольцу были запущены еще в 1907 году, а регулярное движение запустили в 1908 году. Тогда дорога предназначалась для перевозки транзитных грузов. В 1934 движение по кольцу закрыли. После этого дорогу открыли только в 1959 году, включив в состав Московской железной дороги.

Новый проект ОАО МКЖД предполагает не просто модернизацию действующих путей, а строительство транспортно-пересадочных узлов (ТПУ). Всего планируется построить 31 остановку, из них 19 — ТПУ. 16 ТПУ будут с пересадкой на метро, 9 — на радиальные направления железной дороги, 4 — совмещенные и с метро, и с железной дорогой. Предполагается, что ТПУ будут выполнены в виде надземных, наземных и подземных пешеходных переходов. Общая площадь ТПУ составит 140 тыс. кв. м.

Реконструкция МКЖД позволит интегрировать между собой сразу несколько видов транспорта: автобусы, трамваи, автомобили, метро и электрички. Основная идея в том, чтобы пассажиры могли быстро и комфортно пересаживаться, например, с метро на электрички, как это возможно во многих странах мира. Интегрированная система пересадок уже давно есть в Австрии, Германии, Великобритании, Франции, Китае, США. В Москве основной упор делается на жителей районов прохождения Малого кольца — всего около 1,5 млн человек. Но, по подсчетам ОАО МКЖД, на самом деле пассажиров будет гораздо больше — около 300 млн человек в год.

В ПОИСКЕ ОПЕРАТОРА Старт проекту был задан в текущем году, когда Москва объявила сразу два конкурса: на выбор застройщика ТПУ и перевозчика по МКЖД. Итоги первого конкурса должны стать известны уже в конце октября. Начальная стоимость контракта составила 15,5 млрд руб.— победителю предстоит не только построить ТПУ, но и электрифицировать их, обеспечить вентиляцией, тепло- и водоснабжением, пожарной безопасностью и видеонаблюдением. Фактически речь идет о преобразовании пригородного сообщения в пригородно-городское, ориентированное на перевозку пассажиров не только в сообщении Москва—пригород, но и между столичными районами. Результаты второго конкурса общей стоимостью 58,12 млрд руб. планируется подвести в ноябре. С победителем будет заключен долгосрочный контракт на 15 лет, в течение которых оператору предстоит возить пассажиров по Малому кольцу. Но на этом его функции не ограничиваются: перевозчик также должен самостоятельно закупить 28–32 поезда с семью вагонами с возможностью удлинения состава до десяти. Требования к подвижному составу непростые: вместимость каждого поезда должна составить не менее 1,2 тыс. человек, все поезда должны быть оборудованы системой климат-контроля, работающей по сезонам, и круглогодичной системой очистки и обеззараживания воздуха. Любые надписи в салонах должны дублироваться пиктограммами, а поручни, ступени и другие выступающие части вагона окрасят в яркий цвет. Помимо этого все поезда должны быть подготовлены к самым суровым условиям эксплуатации (от –40°C до +40°C) и оснащены специальным оборудованием для людей с ограниченными возможностями. Максимальная скорость таких поездов должна составить до 120 км/ч, ежедневно по МКЖД будут курсировать по 100 пар поездов с интервалом в 6 минут. Для обслуживания подвижного состава МКЖД будет использоваться два депо: на станциях Подмосковная и Андроновка.

В списке потенциальных поставщиков поездов — «Трансмашхолдинг», «Уральские локомотивы», Huyndai Rotem, Stadler Rail AG и Крюковский вагоностроительный завод. Выбор поставщика будет в первую очередь зависеть от оператора. Сейчас потенциальных претендентов на роль перевозчика четыре: Центральная пригородная пассажирская компания (на ее долю приходится 60% всех пригородных перевозок в России), ОАО «Московско-Тверская пригородная компания», «Аэроэкспресс» (специализируется на перевозке пассажиров в сторону столичных аэропортов) и ОАО «РЖД—Дирекция скоростного сообщения». Причем выбор ОАО РЖД в случае победы в конкурсе очевиден: монополия привлечет на МКЖД поезда «Ласточка». РЖД заказали у «Уральских локомотивов» еще в 2010 году 240 таких поездов стоимостью свыше €2 млрд.

Интересно, что еще год назад правительство Москвы не могло определиться, кто будет выбираться в рамках объявленного конкурса — перевозчик или поставщик подвижного состава. На обсуждение выносилось сразу несколько схем финансирования. Например, МКЖД предлагалось самостоятельно закупить подвижной состав, а затем передать его в аренду оператору. Еще один вариант — пополам с оператором вложиться в покупку поездов. Также предлагались лизинговые схемы и возможность создания консорциума из производителей. Но в итоге было решено, что закупку подвижного состава должен обеспечить перевозчик.

ЗА ПРЕДЕЛАМИ МКАД Градостроительные планы Москвы выходят далеко за пределы МКЖД. Всего к 2020 году в Москве и Московской области планируется построить 255 ТПУ (из них 90 — на базе метро, 57 — на базе ОАО РЖД). При этом за ОАО РЖД функции заказчика ТПУ выполняет «РЖД—Развитие вокзалов» (создано в 2009 году для оказания содействия Дирекции железнодорожных вокзалов). Сейчас согласованы проекты планировок 150 ТПУ. Строительство ТПУ должно разгрузить транспортную инфраструктуру Московского региона, повысить мобильность населения и сократить время поездки каждого пассажира. Под них планируется отвести около 1 тыс. га земли, которую город сдаст в долгосрочную аренду под коммерческие площади. Предполагается, что это будут офисы, гостиницы, торговые комплексы. Объем инвестиций в создание системы городских ТПУ оценивается в 300 млрд руб. Большую часть средств должны привлечь частные инвесторы, а взамен они получат возможность развивать коммерческие площади. Например, в Выхино появится торговый комплекс на 100 тыс. кв. м, в Саларьево — 135 тыс. кв. м. По словам заместителя столичного мэра по градостроительной политике и строительству Марата Хуснуллина, интерес к финансированию проекта выразили десять компаний, среди которых Банк Москвы, группа «Ташир» и «ТПС Недвижимость». Но сами ТПУ не предполагают размещения в них коммерческих площадок. Особенно это касается тех пересадочных пунктов, где ожидается повышенный пассажиропоток. В рамках МКЖД планируется также построить и электрифицировать третий главный путь. Кроме того, будут построены остановочные пункты и тяговые подстанции. Необходимый объем инвестиций в этот проект — 54,8 млрд руб., их выделит федеральный бюджет путем внесения дополнительных средств в уставный капитал ОАО РЖД. Еще 47,5 млрд руб. инвестирует правительство Москвы — эти деньги пойдут на развитие радиальных направлений. Кроме того, рядом с каждым ТПУ предполагается наличие парковок — на всю МКЖД предусмотрено порядка 3,3 тыс. машиномест. ■

«В МОСКВЕ БУДУЩЕЕ — ЗА СКОРОСТНЫМ СООБЩЕНИЕМ»

Будущее — за скоростным железнодорожным сообщением, но отказываться от обычных поездов нельзя из-за социального фактора, уверен начальник департамента пассажирских перевозок ОАО РЖД ГЕННАДИЙ ВЕРХОВЫХ. В беседе с BG он рассказал о том, где будут запущены скоростные поезда, как изменится график движения «Сапсанов» и каковы перспективы «Ласточки» в России.

BUSINESS GUIDE: Как вы оцениваете перспективу развития скоростного железнодорожного сообщения в России? Какой потенциал у этого сегмента перевозок?

ГЕННАДИЙ ВЕРХОВЫХ: У РЖД есть стратегия развития, которой предусмотрено развитие скоростного и высокоскоростного железнодорожного сообщения. В первую очередь это Москва—Казань, Москва—Санкт-Петербург и Москва—Адлер, но это скорее долгосрочные планы. Что касается текущей ситуации, сегодня между двумя столицами, а также между Москвой в Нижнем Новгородом курсируют всем известные скоростные поезда «Сапсан». За последние месяцы их количество пополнилось на четыре состава. Но, как показывает практика, этого мало. До конца текущего года и в начале 2015 года должны поступить еще четыре поезда, то есть всего будет 16 «Сапсанов». Ключевым направлением остается Москва—Санкт-Петербург, и в ближайшее время график движения там будет скорректирован. Прорабатываются два варианта — отправление поездов с разницей в один или в два часа, с так называемым зеркальным графиком. В любом случае, по нашим оценкам, уже к концу следующего года в «Сапсанах» РЖД смогут перевезти свыше 5 млн пассажиров. Если сейчас на долю этих поездов приходится 25% всего пассажиропотока Москва—Санкт-Петербург, то вскоре мы надеемся, что уже 80% пассажиров данного направления пересядут на «Сапсаны». Кроме того, строительство четвертого пути на отрезке Москва—Крюково позволит реализовать проект тактового движения между Москвой и Тверью: по этому маршруту мы хотим запустить 16 поездов «Ласточка». Еще одно сообщение с участием «Ласточки» планируется организовать до Крюково, что позволит сократить время следования ровно в два раза — до 25 минут. Также две пары «Ласточек» планируется запустить как альтернативу обычным ночным поездам, следующим из Москвы в Санкт-Петербург. Поезда «Ласточка» уже эксплуатируются в направлении Курска, Смоленска, Петрозаводска. Рассматриваются предложения и для организации ускоренного сообщения по курортному маршруту Ростов-на-Дону—Краснодар—Минеральные Воды—Адлер. Помимо этого «Ласточка» была продемонстрирована на Западно-Сибирской железной дороге, и местные власти проявили к ней интерес, но все зависит от готовности региона финансировать приобретение таких поездов. Что касается других скоростных поездов, в ноябре—декабре планируется запустить семь пар поездов Talgo из Москвы в Нижний Новгород.

BG: Как вы считаете, есть ли смысл полной замены обычных поездов на скоростные и позволяет ли это сделать имеющаяся инфраструктура?

Г. В.: Что касается инфраструктуры, то здесь действительно есть ряд проблем: существующие пути не совсем пригодны для ускоренного сообщения, поэтому в первую очередь необходимо инвестировать в их модернизацию. Как пример, началось развитие инфраструктуры Московского узла, предусматривающее в том числе скоростное сообщение. Но если в Москве будущее за скоростным сообщением, то по поводу остальных регионов так однозначно сказать нельзя. В других субъектах должен быть в первую очередь выбор: заплатить дороже и ехать быстрее или, напротив, удлинить поездку, но сэкономить.

BG: Помимо самостоятельного управления поездами «Ласточка» ОАО РЖД планирует их кому-то сдавать в аренду?

Г. В.: Федеральная пассажирская компания уже активно эксплуатирует поезда «Ласточка» (в сообщении Москва—Нижний Новгород, Москва—Курск, Москва—Смоленск, Санкт-Петербург—Петрозаводск), взяв их в аренду у ОАО РЖД. Кроме того, мы также ведем ряд переговоров с другими компаниями. Например, с Центральной пригородной пассажирской компанией (ЦППК). Как известно, ЦППК — один из претендентов на право стать оператором Малого кольца Московской железной дороги, и теоретически поезда «Ласточка» могли бы использоваться там. Кроме того, мы обсуждаем с ЦППК возможность замены так называемых зеленых поездов в направлении Мытищ, Раменского и Железнодорожного. Но весь вопрос в цене.

BG: Как продвигается локализация поездов «Ласточка» в России? Как сообщал ранее „Ъ“, весной организаторы проекта Siemens и «Уральские локомотивы» обращались в Минпромторг с просьбой продлить до 2020 года нулевые пошлины на ввоз комплектующих. На ваш взгляд, в этом есть необходимость?

Г. В.: Да, безусловно, необходимость в нулевых пошлинах есть, поскольку это позволит изменить стоимость подвижного состава, что для нас немаловажно. Но уже сейчас уровень локализации «Ласточки» в России составляет свыше 60%, то есть до необходимых 80% осталось совсем немного.

Интервью взяла АЛЕКСАНДРА ИВАНОВА