

«ТРАНСПОРТНАЯ СВЯЗЬ МЕЖДУ СОСЕДНИМИ ГОРОДАМИ НЕ ОБЕСПЕЧИВАЕТСЯ»

О ТОМ, ЧТО ЗНАЧИТ ПРИГОРОДНОЕ СООБЩЕНИЕ ДЛЯ ПОДМОСКОВЬЯ, СКОЛЬКО ПАРКОВОК ТАМ ПЛАНИРУЕТСЯ ПОСТРОИТЬ В БЛИЖАЙШИЕ ГОДЫ И КАКИЕ ВИДЫ ТРАНСПОРТА РАЗВИВАТЬ, В ИНТЕРВЬЮ ВВГ РАССКАЗАЛ ЗАМЕСТИТЕЛЬ ПРЕДСЕДАТЕЛЯ ПРАВИТЕЛЬСТВА МОСКОВСКОЙ ОБЛАСТИ ПЕТР ИВАНОВ.

BUSINESS GUIDE: Какой объем средств регион планирует направить на развитие пригородного сообщения?

ПЕТР ИВАНОВ: По большому счету это наше, подмосковное метро. Большая часть маятниковой миграции обслуживается сейчас именно железнодорожным транспортом. Естественно, планы по развитию железнодорожного сообщения — это не только планы Московской области, это планы и Москвы, и ОАО РЖД, и Минтранса России. Образован координационный совет по развитию транспортной системы Москвы и Московской области, в рамках которого осуществляются обеспечение согласованных действий и на регулярной основе обсуждение проблемных вопросов с участием руководителей регионов. В рамках координационного совета утверждена программа развития пригородного железнодорожного сообщения. На 2014 год на эти цели заложено 53,7 млрд руб., которые направляются на строительство третьих, четвертых главных железнодорожных путей.

ВГ: Каковы требования Московской области к пригородным железнодорожным перевозкам?

П. И.: Помимо, естественно, сокращения интервалов движения это и качество обслуживания пассажиров. В этом году начались закупки нового подвижного состава, причем объемы беспрецедентны для последних десятилетий. Всего в Подмосковье к концу года будет 40 новых электропоездов ЭД4М, в том числе самой современной 500-й серии.

ВГ: В чем особенность этого подвижного состава?

П. И.: Он соответствует всем современным требованиям, и техническое задание на приобретение подвижного состава базировалось на характеристиках подвижного состава, которые используются всеми европейскими государствами.

При распределении новых поездов между депо действует основной принцип: они поступают туда, где подвижной состав наиболее изношен. Сегодня это Курское, Рижское, Белорусское и Савеловское направления.

ВГ: Сейчас разрабатывается модель ответственного перевозчика. Что это за программа?

П. И.: Экономика пригородного перевозчика с учетом срока амортизации подвижного состава требует долгосрочных отношений с заказчиком перевозок. Сегодня, как вы знаете, рассматривается вопрос заключения 15-летнего контракта с перевозчиком. Механизм, заложенный в программу, позволит привлекать долгосрочные кредитные ресурсы для того, чтобы обеспечить как приобретение на ежегодной основе нового подвижного состава, так и обслуживание платформ. Замечаний к состоянию платформ на сегодняшний день очень много, и тех средств, которые выделяются РЖД, к сожалению, не хватает, чтобы в полной мере обеспечить содержание инфраструктуры. Поэтому в 15-летнем контракте рассматривается возможность перехода к так называемой модели ответственного перевозчика, в которую в том числе включено и обслуживание, и содержание платформ.



Внедрение модели ответственного перевозчика планируется с 2015 года. Но частично отдельные элементы этой программы прорабатываются уже сейчас.

ВГ: Каким образом правительство Московской области участвует в этой программе?

П. И.: Заказчиками в этом направлении выступают правительства Московской области и Москвы. Мы совместно вырабатываем требования и критерии, в соответствии с ними перевозчик должен будет обеспечивать качественное обслуживание. Наши основные условия — удовлетворение потребностей и ожиданий жителей области, которые они предъявляют к пригородному пассажирскому железнодорожному транспорту.

Кроме того, правительство области является совладельцем ЦППК: нам принадлежит 25% ее акций.

ВГ: То есть именно вы формируете социальный заказ на перевозки?

П. И.: Естественно, мы понимаем, чем живет Московская область, какие требования предъявляются к перевозкам, мы не просто транслируем их, а выступаем их заказчиком. Например, поступало большое количество обращений со стороны жителей Балашихи, где плотность населения уже фактически сопоставима с московской. По итогам рассмотрения обращений жителей к губернатору Московской области мы обратились в РЖД, и в результате было принято решение об увеличении длины платформ и количества вагонов в поездах, следующих в Балашиху. Московской железной дорогой была реконструирована не только платформа в Балашихе, но и на станциях Горенки, Стройка. Это уже облегчило ситуацию. Кроме того, сейчас прорабаты-

вается вопрос строительства второго главного пути до Балашихи, решается вопрос об обеспечении финансирования строительства этого участка. В результате пропускная способность увеличится и временные интервалы между электричками сократятся.

ВГ: Есть ли проблемы при отводе земель под строительство ж/д путей?

П. И.: Этой проблемы нет, по крайней мере РЖД к нам с этим не обращались. Сегодня строительство всех дополнительных главных путей проводится в полосе отвода РЖД. В Подмосковье активно реализуется программа строительства путепроводов в местах одноуровневого пересечения автомобильных и железных дорог. И проекты разрабатываются таким образом, чтобы оставалась возможность строительства дополнительных железнодорожных путей.

ВГ: На каком этапе находится проект по созданию транспортно-пересадочных узлов? Определелись с инвесторами?

П. И.: Постановлением правительства Московской области утвержден перечень 120 транспортно-пересадочных узлов областного значения. В общий перечень из 120 ТПУ также входят 16 ТПУ, включенных в госпрограмму Московской области «Развитие и функционирование дорожно-транспортного комплекса». Соглашение о подготовке проектов создания в Московской области ТПУ заключено с ЦППК. В настоящее время уже определен перечень 35 первоочередных ТПУ. По 27 из них мы находимся на стадии подготовки проектов планировок.

Работа ведется планово, в соответствии с графиками. Предлагаемые проектные решения согласовываются с муниципальными образованияами, проводится оценка экономической эффективности. Проекты должны обеспечивать наличие всей транспортной инфраструктуры, в том числе парковочных мест, посадочных площадок, перронов для автобусов, удобных съездов для маломобильных граждан, залов ожидания, и при этом обеспечивать инвестиционную привлекательность. Вопросов при строительстве возникнет много, в том числе по выносу коммуникаций, выкупу земельных участков. Именно эти вопросы оказывают существенное влияние на экономику всего проекта, в составе затрат они могут достигать 30–40%. Так что вести переговоры с инвесторами еще рано, в первую очередь необходимо определить параметры строительства и провести оценку рисков.

ВГ: Как продвигается проект перехватывающих парковок?

П. И.: Перехватывающие парковки — это в первую очередь наличие достаточного количества машиномест вблизи станций железных дорог и автовокзалов. Такая парковка позволяет с частного автомобиля пересечь на общественный транспорт и дальше продолжить свое движение уже на электричке или автобусе. Но вопрос формирования парковочного пространства необходимо рассматривать комплексно. Всего в Московской области имеется 22,8 тыс. машиномест на перехватывающих парковках, при этом общая потребность региона составляет 80,0 тыс.

машиномест. Дефицит необходимо устранять. Задача по ликвидации дефицита парковочных мест поставлена губернатором Московской области, и частично решить эту задачу позволит также строительство ТПУ.

Работа по созданию парковочных мест на территории проводится администрациями муниципальных образований. В 2014 году уже создано 2,2 тыс. машиномест. В 2015 году планируется создать 6,2 тыс. машиномест, а в 2016 году — 16,9 тыс. машиномест. Конечно, этого недостаточно, но работа будет проводиться постоянно.

ВГ: Каковы планы по развитию легкого метро?

П. И.: Потребность в этом виде транспорта определена еще в 2007 году, когда правительством Подмосковья была принята схема территориального планирования и предусмотрены коридоры для строительства легкорельсового скоростного транспорта (ЛРТ). В июне проект был одобрен президентом России Владимиром Путиным. Сейчас уже подготовлено техническое задание на разработку концепции развития скоростного внеуличного транспорта Московской области, оно согласовано между двумя субъектами — Москвой и Московской областью. Сейчас готовятся предложения от Министерства строительства РФ — это последний этап согласования. После чего уже на конкурсной основе будет размещен заказ на разработку концепции развития ЛРТ.

Мы ожидаем участия в конкурсе нескольких консорциумов, которые имеют опыт как в финансировании и структурировании проектов на основе государственно-частного партнерства, так и в эксплуатации легкорельсовых систем. Будет это аналог скоростного трамвая или легкого метро, не имеет принципиального значения, потому что колея у нас везде 1520 мм и тот вид транспорта, который будет задействован, накладывает на нас только ограничения при строительстве платформ. Поэтому мы сейчас ждем решения по финансированию этого проекта и планируем до конца года объявить конкурсную процедуру на разработку концепции.

ВГ: Какой вы ожидаете экономический эффект?

П. И.: Для нас обеспечение мобильности населения на территории Московской области — приоритетная задача. Основные транспортные потоки направлены сегодня на движение между Москвой и Московской областью. При этом транспортная связь между соседними городами не обеспечивается. По нашим данным, 40% автомобилей, которые выезжают на МКАД, едут из одного подмосковного города в другой. Если бы у них была транспортная связь, особенно общественным транспортом, то можно было бы этой дополнительной нагрузки на дорожную сеть избежать. Например, сложились избыток рабочей силы в Подольске и рабочих мест — в Домодедово. Имея транспортную связь, эти два города могли бы обеспечивать друг друга рабочей силой и рабочими местами. А так получается, что из Подольска потенциальные работники едут в Москву, а из Москвы люди едут в Домодедово.

И таких диспропорций достаточно много...

Интервью взяла ЯНИНА БАШИРОВА

«ВСЕГО В МОСКОВСКОЙ ОБЛАСТИ ИМЕЕТСЯ 22,8 ТЫС. МАШИНОМЕСТ НА ПЕРЕХВАТЫВАЮЩИХ ПАРКОВКАХ, ПРИ ЭТОМ ОБЩАЯ ПОТРЕБНОСТЬ РЕГИОНА СОСТАВЛЯЕТ 80,0 ТЫС. МАШИНОМЕСТ»

