

# МОСКВА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНАЯ

## ПРОГРАММА СТРОИТЕЛЬСТВА И РЕКОНСТРУКЦИИ МОСКОВСКОГО ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО УЗЛА ДОЛЖНА РЕШИТЬ ПРОБЛЕМУ ПЕРЕГРУЖЕННОСТИ ПРИГОРОДНОГО ТРАНСПОРТА В СТОЛИЧНОМ РЕГИОНЕ, ПРОПУСКНЫЕ СПОСОБНОСТИ КОТОРОГО СЕЙЧАС НА ПРЕДЕЛЕ. ЭТО ПОЗВОЛИТ ДО 2020 ГОДА УВЕЛИЧИТЬ ПАССАЖИРОПОТОК БОЛЕЕ ЧЕМ В 2,5 РАЗА, ДО 1,3 МЛРД ЧЕЛОВЕК В ГОД. ВГ ПРОСЛЕДИЛ ЗА ХОДОМ РЕАЛИЗАЦИИ ПРОЕКТА И ПОПРОБОВАЛ ВЫЯСНИТЬ СТЕПЕНЬ ЕГО ГОТОВНОСТИ. СЕРГЕЙ ЕРШОВ

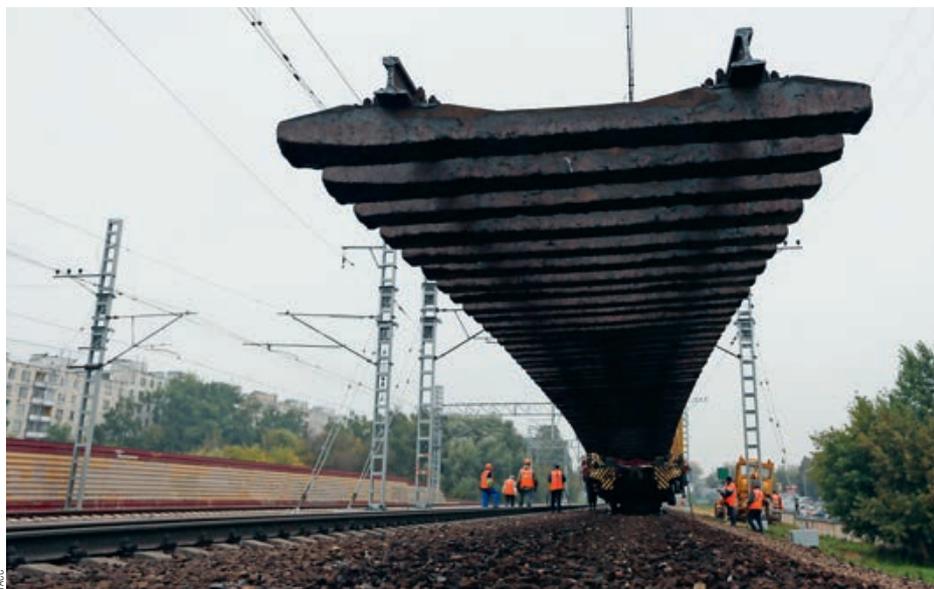
«Из всех проблем Москвы транспортная остается проблемой номер один» — так в сентябре в интервью газете «АиФ» рассуждал о ситуации в городе мэр Москвы Сергей Собянин. Столичный градоначальник тогда отметил, что «вводить одни лишь платные парковки, реконструировать магистрали и строить развязки недостаточно, также необходимо развивать общественный транспорт, и метро в частности». Проблема транспортной перегрузки столичного региона действительно существует, причем уже давно, но ее решение, судя по всему, найдено: вот уже несколько лет ведется активное строительство и реконструкция Московского железнодорожного узла, призванного наконец разгрузить московский трафик.

**УЗЕЛОК РАЗВЯЖЕТСЯ** Московский железнодорожный транспортный узел — один из крупнейших в мире и самый большой на пространстве СНГ. Его формирование началось еще в конце XIX века, когда Москва превратилась во второй после Санкт-Петербурга промышленный центр и сосредоточила вокруг себя всю легкую, в особенности текстильную, промышленность. С 1851 по 1908 год в пределах Москвы были построены Николаевская (сейчас Октябрьская), Нижегородская, Северная, Рязанская, Курская, Белорусская, Рязано-Уральская, Киевская, Савеловская, Балтийская, а также Окружная железные дороги (ныне Малое кольцо Московской железной дороги — МКЖД). Тогда же на территории города были построены девять вокзалов, сооружены пассажирские и товарные станции.

Сейчас в состав Московского железнодорожного узла входят одиннадцать радиальных направлений (Ленинградское, Савеловское, Ярославское, Рязанское, Казанское, Горьковское, Курское, Павелецкое, Киевское, Смоленское, Рижское), а также Малое и Большое кольцо Московской железной дороги. Общая протяженность всех линий — около 1,5 тыс. км. На долю московского узла приходится свыше 60% всех пригородных перевозок (около 500 млн пассажиров в год) и 23% перевозок в поездах дальнего следования. При этом на данный момент пропускная способность радиальных направлений в пиковые часы фактически исчерпана, из-за чего обслуживание дополнительного потока пассажиров стало попросту невозможным.

В 2008 году правительство Москвы впервые утвердило Генеральную схему развития Московского железнодорожного узла до 2020 года, основная идея которой заключалась в том, чтобы превратить пригородное движение в пригородно-городское. Для этого планировалось реконструировать Малое кольцо Московской железной дороги, с тем чтобы интегрировать поезда с метрополитеном и другими видами транспорта. Также на всех головных участках планировалось построить дополнительные третьи, четвертые, пятые и шестые пути, что позволило бы организовать тактовое движение пригородных поездов и экспрессов в крупные города Подмосковья. Параллельно должны были закрыться грузовые дворы в центре города, принадлежащие ОАО РЖД, а транзитное грузовое движение планировалось вывести за пределы Москвы. Для этого было принято решение о модернизации на Большом окружном кольце трех сортировочных станций — Орехово-Зуево, Ожерелье, Бекасово, которые и взяли бы на себя функции по обработке транзитных грузов, а две внутриузловые — Перово и Люблино — занялись бы грузопотоком для нужд Москвы.

Для усиления и повышения пропускных способностей дальних обходов Московского железнодорожного узла планировалось построить новые участки. Помимо этого в Москве должно было появиться три новых желез-



**СТРОИТЕЛЬСТВО ДОПОЛНИТЕЛЬНЫХ ГЛАВНЫХ ПУТЕЙ НА РАДИАЛЬНЫХ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ НАПРАВЛЕНИЯХ ПОЗВОЛИТ ОРГАНИЗОВАТЬ В МОСКВЕ И ПОДМОСКОВЬЕ ТАКТОВОЕ РЕГУЛЯРНОЕ ДВИЖЕНИЕ СКОРОСТНЫХ ПЕШЕХОДНЫХ ПОВЫШЕННОЙ КОМФОРТНОСТИ**

нодорожных вокзала — в районе железнодорожной станции Каланчевская, метро «Площадь Ильича» и в деловом центре «Сити». Общая сумма проекта, по разным данным, оценивалась в 767–854 млрд руб. Предполагалось, что финансирование будет осуществляться из федерального бюджета, за счет города, ОАО РЖД и частных средств.

Но по мере реализации проекта его неоднократно корректировали, в результате, согласно актуализированному в текущем году генеральному плану проекта, стоимость работ на развитие транспортной системы столицы до 2020 года составит 246 млрд руб. (из них 74 млрд руб. придется на завершение реконструкции МКЖД — фактически единственная часть генеральной схемы, оставшаяся неизменной). На эти средства к 2020 году планируется построить около 200 км железных дорог. Всего речь идет о семи участках, на которых будут построены дополнительные главные пути.

Сейчас в эксплуатацию уже введено 34,7 км дополнительных путей на радиальных линиях, а ряд участков (по Киевскому и Ленинградскому направлениям) отремонтирован. При этом уже нынешней осенью на Октябрьской дороге введено движение поездов с интервалом 5–7 минут. В связи с этим в текущем году завершатся строительные-монтажные работы по строительству четвертого пути на участке Москва—Крюково (на этом направлении уже запущены поезда «Ласточка»). Также будет введен в эксплуатацию дополнительный главный путь на участке Домодедово—Аэропорт, завершится разработка проектной документации по участку Выхино—Люберцы. Но основные ожидания все же связаны с модернизацией МКЖД, запуск движения по которому намечен на 2016 год.

Впрочем, далеко не на все проекты найдено финансирование. Весной вице-президент ОАО РЖД по развитию Московского транспортного узла Петр Кащев говорил, что дефицит средств коснулся в первую очередь Смоленского направления, которое обеспечивает транспортную доступность Сколково, а также реконструкции участка Большого московского кольца Пост 81 км—Поварово.

**ЗАМКНУТЫЙ КРУГ** МКЖД — крупнейший и наиболее важный проект, реализуемый в рамках реконструкции всего московского узла. Малое кольцо призвано связать пригородное железнодорожное сообщение с городским транспортом и тем самым способствовать развитию промышленных зон столицы и повышению мобильности населения. Концепция этого проекта предполагает строительство специальных транспортно-пересадочных узлов (ТПУ). Всего планируется построить 31 остановочный пункт, из которых 19 будут работать в составе ТПУ: с пересадкой на метрополитен, на радиальные направления железной дороги или на оба вида транспорта. Протяженность МКЖД составляет 54 км, а общая площадь ТПУ, которые будут выполнены в виде надземных, наземных и подземных пешеходных переходов, составит 140 тыс. кв. м. Строительная часть проекта завершится уже в нынешнем году, а движение по МКЖД планируется запустить в конце 2016 года.

По словам Сергея Собянина, в сентябре готовность проекта составляла уже 70%. Столичный градоначальник тогда заметил, что «старое, ржавое кольцо, которое проходит через промзону и превращается в наземное метро», в конце концов «станет золотым». По сути, ГУП «Московский метрополитен» и МКЖД станут «единым организмом», а ГУП возьмет на себя еще и административные функции по управлению Малым кольцом, рассказывал господин Собянин. Даже станции МКЖД, которые будут пересекаться со станциями метрополитена, будут иметь тот же цвет, что и линия метро. При этом общая протяженность Московского метрополитена с учетом интеграции в него МКЖД должна увеличиться в ближайшие годы с 300 до 500 км.

По словам главы столичного стройкомплекса Марата Хуснуллина, это станет возможным за счет ускоренных темпов строительства метро: начиная с 2016 года Москва рассчитывает ежегодно вводить в эксплуатацию по 20 км новых линий. По оценке департамента транспорта Москвы, запуск МКЖД позволит снизить нагрузку на радиальные линии метро на 20%, а на вокзалы — на 40%. Общий пассажиропоток МКЖД может составить около 300 млн человек в год. Можно сказать, что на запуск проекта МКЖД возлагается вся надежда на спасение и перегрузку московской транспортной сети.

Но МКЖД призвано решить не только социальную проблему города: опрошенные ВГ эксперты сходятся во мнении, что запуск движения по Малому кольцу даст мощный импульс для развития в его пределах коммерче-

ской деятельности. Возможность использования коммерческих площадей под строительство офисов, гостиниц, магазинов и точек питания уже заинтересовала десяток различных компаний, в том числе иностранных инвесторов. Кроме того, по словам гендиректора ОАО МКЖД Алексея Зотова, площади на ТПУ и в поездах будут отданы под рекламные поверхности.

**ДОРОГА К ТРАПУ** Инфраструктурное преобразование столицы не ограничивается лишь реконструкцией МКЖД и выводом из центра города грузовых дворов, параллельно ведутся работы по развитию Московского авиационного узла (MAU), представляющего собой объединение трех столичных аэропортов в единый транспортный комплекс. MAU включает в себя семь проектов, три из которых железнодорожные. Речь идет о строительстве новых линий на Савеловском, Киевском и Павелецком направлениях до аэропортов Шереметьево, Внуково и Домодедово стоимостью свыше 100 млрд руб. Реализация этих проектов поможет увеличить количество поездов, следующих между Москвой и аэропортами, до 190 пар в сутки, а пассажиропоток — до 41,5 млн человек. Для сравнения: сейчас «Аэроэкспресс» перевозит до 20 млн человек в год, действующая при этом порядка 90 пар поездов.

Но помимо развития железнодорожного сообщения в направлении ключевых столичных аэропортов Минтранс РФ нацелен и на развитие малых аэропортов Московской воздушной зоны. По словам министра транспорта Максима Соколова, с учетом загруженности трех аэропортов есть необходимость в альтернативных пунктах обслуживания пассажиров и им может стать, например, аэродром Раменское, на базе которого планируется создание международного аэропорта. Но у четвертого аэропорта MAU есть проблемы с транспортной доступностью: вопрос о запуске «Аэроэкспрессов» еще не решен, и, судя по всему, пассажирам придется добираться до аэродрома на обычных электричках.

**НАДЕЖДА НА БУДУЩЕЕ** По оценке столичного департамента транспорта Москвы, реализация проектов в рамках только Московского железнодорожного узла увеличит объемы пассажирских перевозок более чем в 2,5 раза, до 1,3 млрд человек в год к 2020 году. При этом Институт экономики и развития транспорта (ИЭРТ) к 2025 году прогнозирует еще больший рост — 1,64 млрд пассажиров в год. Согласно данным того же ИЭРТ, увеличение объемов стоит ожидать и в сегменте грузовых перевозок: если в 2012 году на долю Московского железнодорожного узла пришлось 84,3 млн грузов (прибыло и отправлено), то в 2020 году грузопоток столичного региона может увеличиться до 115,1 млн тонн в год, а к 2025 году — до 135 млн тонн. Это касается и транзитного груза, уверенны в ИЭРТ, объемы перевозок которого вырастут с 220 млн тонн в год сейчас до 290 млн тонн в год к 2020 году и до 311 млн тонн к 2025 году. ■

**НА ДОЛЮ МОСКОВСКОГО УЗЛА ПРИХОДИТСЯ СВЫШЕ 60% ВСЕХ ПРИГОРОДНЫХ ПЕРЕВОЗОК (ОКОЛО 500 МЛН ПАССАЖИРОВ В ГОД) И 23% ПЕРЕВОЗОК В ПОЕЗДАХ ДАЛЬНОГО СЛЕДОВАНИЯ**