

МАЛОЕ КОЛЬЦО ДЛЯ БОЛЬШИХ ИНВЕСТИЦИЙ

В ДЕКАБРЕ СОСТОИТСЯ ТЕСТОВЫЙ ЗАПУСК ДВИЖЕНИЯ ПО МАЛОМУ КОЛЬЦУ МОСКОВСКОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ, А ПЕРВЫХ ПАССАЖИРОВ ПОЕЗДА ПОВЕЗУТ УЖЕ В СЕНТЯБРЕ 2016 ГОДА. ОДНОВРЕМЕННО ПРАВИТЕЛЬСТВО МОСКВЫ ПЛАНИРУЕТ ПРОВЕСТИ АУКЦИОНЫ ПО ПРОДАЖЕ ПРИЛЕГАЮЩИХ ЗЕМЕЛЬНЫХ УЧАСТКОВ ЧАСТНЫМ ДЕВЕЛОПЕРАМ, ЗА СЧЕТ КОТОРЫХ ГОРОД ПЛАНИРУЕТ ПРИВЛЕЧЬ ПОРЯДКА 40 МЛРД РУБ. ИНВЕСТИЦИЙ.

АЛЕКСАНДР ФРОЛОВ

Общая протяженность Московской кольцевой железной дороги (МКЖД) составляет 54 км, на ней предусмотрено обустройство 31 транспортно-пересадочного узла (ТПУ), к каждому из которых будет подведен маршрут наземного общественного транспорта. 17 станций МКЖД будут соединяться с Московским метрополитеном, причем подразумеваются как построенные, так и строящиеся в настоящий момент станции столичной подземки. Десять станций Малого кольца будут соединены с девятью радиальными ветками железной дороги (МКЖД не пересекает Киевский железнодорожный ход, но дважды соединяется с веткой Смоленского направления). Еще 13 станций будут оборудованы парковками.

Платежная система МКЖД будет интегрирована с другими видами общественного транспорта Москвы, а стоимость проезда будет сопоставима с поездкой на метро. Пересадки на станции метрополитена предполагается построить по принципу «сухие ноги», то есть так, чтобы пассажир не выходил на улицу при переходе на МКЖД. В случае, когда организовать отапливаемую соединительную галерею будет невозможно (например, при расстоянии между станциями более 1 км), то между станциями метро и МКЖД будут проложены специальные коридоры, полностью или частично закрывающие пассажиров от непогоды.

По кольцу будет организовано движение 100 пар поездов в сутки. Предполагается, что за первый год работы новой транспортной инфраструктуры столицы МКЖД воспользуется около 75 млн пассажиров. В дальнейшем с каждым годом пассажиропоток будет возрастать: в соответствии с расчетами через десять лет ежегодно по кольцу будут ездить 300 млн пассажиров, что сравнимо с сегодняшней загруженностью Кольцевой линии метрополитена.

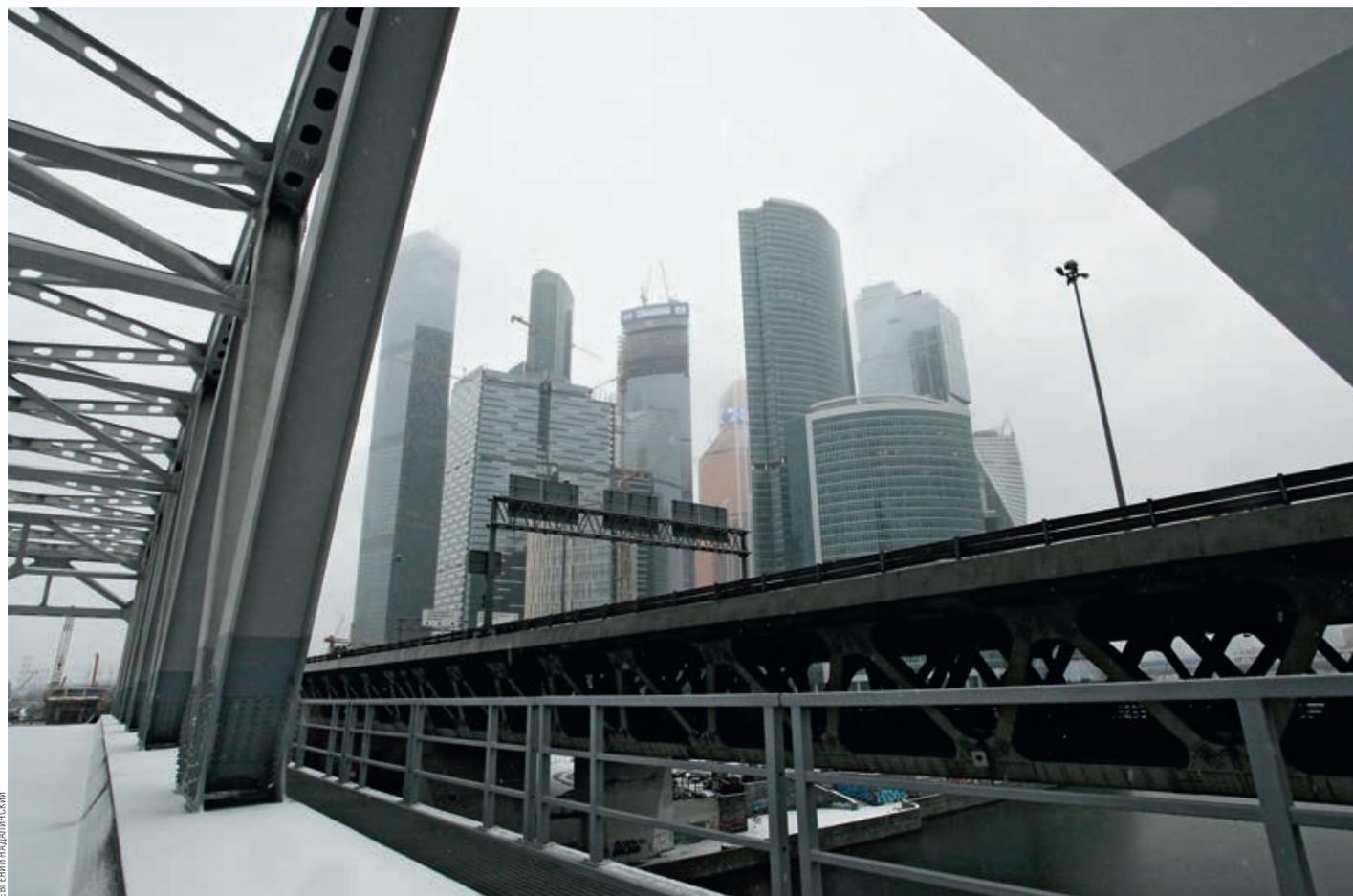
В настоящий момент на МКЖД продолжаются работы по строительству отдельных платформ и прокладке пути. В ноябре перевозчик МКЖД должен определить поставщика подвижного состава, а власти столицы — найти потенциальных инвесторов, которые вложат средства в развитие прилегающих к МКЖД территорий.

40 МЛРД ОТ ДЕВЕЛОПЕРОВ 11 транспортно-пересадочных узлов МКЖД, которые, по сути, находятся в промышленных зонах либо на неосвоенных территориях, планируется комплексно развивать за счет коммерческой застройки. Это «Ботанический сад», «Ярославская», «Открытое шоссе», «Новохоловская», «ЗИЛ», «Варшавское шоссе», «Сити», «Шелепиха», «Новопесчаная», «Николаевская» и «Владыкино». Именно здесь, по мнению генерального директора АО МКЖД Алексея Зотова, будет наиболее привлекательный сектор для застройки, но далеко не все прилегающие территории будут отданы инвесторам. «Например, на станции «Белокаменная» строить что-либо бессмысленно, потому как она находится в лесопарковой зоне, а в районе «Лужников» и так существует вся инфраструктура», — рассказал Алексей Зотов.

Предполагается, что за счет привлечения в эти зоны пассажиров огромные городские территории станут более привлекательными для коммерческой застройки. Таким образом правительство Москвы привлечет дополнительные средства на комплексное развитие города, а потенциальный инвестор получит массу клиентов — пассажиров, число которых будет год от года возрастать.

Бюджет строительства инфраструктуры и коммерческих объектов МКЖД составляет 130,3 млрд руб., из которых 74,8 млрд руб. — средства федерального бюджета, 15,5 млрд руб. — средства бюджета города Москвы и 40 млрд руб. — средства потенциальных инвесторов.

«Уже сейчас промышленные зоны в районе МКЖД начали развиваться. Примером тому служит станция



ЗЕМЕЛЬНЫЕ УЧАСТКИ ОКОЛО ОСНОВНЫХ СТАНЦИЙ МКЖД БУДУТ ПРОДАВАТЬСЯ НА АУКЦИОНАХ ПОД КОММЕРЧЕСКУЮ ЗАСТРОЙКУ, САМЫЕ ДОРОГИЕ — В ЗОНЕ ТПУ «МОСКВА-СИТИ»

«ЗИЛ». С двух сторон от нее, на севере и на юге, будет строиться огромное количество недвижимости, — рассказывает гендиректор МКЖД Алексей Зотов, — Еще один пример — станция «Ярославская», которая находится на территории Московского нефтемаслозавода. Предполагается, что здесь будет создан большой транспортно-пересадочный узел с отстойно-разворотной площадкой для автобусов плюс пересадка на станцию «Северянин» Ярославского направления Московской железной дороги. Это позволит многим пассажирам, которые едут из Мытищ, например, не доезжать до вокзала, а пересечь на МКЖД и уехать либо по направлению к Черкизово, либо в другую сторону — во Владыкино».

ЗЕМЛЯ «ПОД КЛЮЧ» Схема продажи участков, которые еще только предстоит развивать, выглядит следующим образом: МКЖД формирует дочернее общество, в уставный капитал этого общества передаются все права, а торги совершаются на акции уже конкретного дочернего общества.

Одной из первых на конкурс будет выставлена станция «Ботанический сад». По проекту здесь предполагается строительство 30 тыс. кв. м торговых площадей, 35 тыс. кв. м офисных помещений, апарт-отеля площадью 45 тыс. кв. м и 25 тыс. кв. м парковок. При этом сам проект уже существует, его разрабатывать инвестору не нужно — в ближайшее время акции «Ботанического сада» будут выставлены на торги на площадке правительства Москвы, и любой желающий сможет их приобрести.

При этом, как подчеркивает заместитель начальника департамента транспорта и строительства транспортной инфраструктуры правительства Москвы Гамид Булатов, при создании подобной схемы учитывался отрицательный опыт станций метро «Калужская» и «Планерная», когда и проект, и застройка были выполнены самими инвесторами, в результате неудобства для пассажиров, и для самих инвесторов.

«Так не будет, — уверяет господин Булатов. — На «Планерной» и «Калужской» были инвестконтракты, в соответствии с которыми инвестору было дано право реализовать прежде всего коммерческую составляющую. Технологию никто жестко в контракте не закреплял и не формулировал — ни количество машино-мест, ни переходы, ни галереи, ни эскалаторы и траволаторы. Сейчас мы в каждом проекте ТПУ прорисовывали в деталях именно технологию, которая обоснована обслуживанием пассажиров».

Сами проекты при этом будут создаваться за счет инвесторов, но технологические транспортные объекты просчитываются городскими властями самостоятельно. «В части МКЖД это выглядит так: у нас выделено в отдельный контракт проектирование и строительство технологической части, и это является базовым инфраструктурным активом, когда мы формируем площадку, а уже дальше развитие территории осуществляется путем пристыковки коммерческой составляющей к транспортно-пересадочному узлу», — рассказывает Алексей Зотов.

ПТИЧИЙ РЫНОК Еще один немаловажный вопрос для организации движения по МКЖД — выбор подвижного состава для новой транспортной инфраструктуры — будет также определяться на конкурсной основе.

Перевозчик по новой транспортной системе столицы уже выбран: им стала Центральная пригородная пассажирская компания (ЦППК). В конце ноября она определит поставщика поездов уже на собственном конкурсе, участие в котором принимают два наиболее вероятных претендента — холдинг «Синара — Транспортные машины», который предлагает электропоезда «Ласточка» (они уже курсируют по нескольким пригородным направлениям), и Тверской вагоностроительный завод (входит в группу «Трансмашхолдинг») с новым поездом «Иволга», впервые представленном широкой публике в сентябре и проходящем сейчас испытания на железнодорожном полигоне в Щербинке.

Ярко выраженного фаворита в этом конкурсе нет, что сохраняет интригу в этой крупной сделке. По условиям конкурса контракт с компанией — поставщиком подвижного состава заключается на 165 вагонов с учетом всех возможных расходов претендента. Оплата перевозчика поставщику подвижного состава составит не больше 22,6 руб. за 1 вагоно-километр и исходя из пробега 21,681 млн вагоно-километров в год (то есть почти 490 млн руб. в год). Если эти требования будут перевыполнены, то перевозчик будет оплачивать поставщику по 15,7 руб. за каждый последующий вагоно-километр.

Впрочем, проигравшему этот знаковый тендер не следует отчаиваться. Пока победитель будет осваивать ответственный заказ на поставку поездов для МКЖД, его конкурент сможет побороться за другой крупный заказ, который может поступить от той же ЦППК: согласно инвестпрограмме компании, в ближайшие годы перевозчик планирует закупить сотни электропоездов, в том числе вагоны повышенной комфортности. Переговоры о финансировании этой сделки уже идут с РФПИ и пенсионными фондами. ■