



АЛЕКСЕЙ ЕКИМОВСКИЙ,
РЕДАКТОР BUSINESS GUIDE
«ПРИГОРОДНЫЕ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЕ
ПЕРЕВОЗКИ»

НЕДОВЕРИЕ В ПРОШЛОМ

К счастью или к сожалению, для многочисленных пассажиров российских электричек проблемы пригородного железнодорожного комплекса решаются только при непосредственном участии Владимира Путина. Без президентского решения оказалось совершенно невозможным развязать туго затянувшийся узел противоречий и взаимного недоверия между губернаторами и пригородными перевозчиками, федеральными чиновниками из разных ведомств, законодателями из обеих палат парламента и ОАО «Российские железные дороги» (РЖД).

Июльские поручения президента — не допустить сокращения объемов пригородных железнодорожных перевозок и найти источники для финансирования закупок новых электропоездов и дизель-поездов — правительству необходимо выполнить до конца года. В ближайшие годы неизбежно списание огромного числа действующих пока электричек, так что без решения второй, главной задачи первую решить вряд ли удастся. А цены вагоностроительных заводов таковы, что на обновление парка понадобятся гигантские деньги: нужно где-то находить десятки миллиардов рублей ежегодно в продолжение как минимум 12 лет.

Федеральное правительство и Минтранс РФ уже выделяют около 40 млрд руб. в год на поддержку пригородных перевозок, но без участия других ведомств и региональных администраций полностью решить проблему не удастся. Глава железнодорожной монополии Олег Белозеров вскоре после вступления в должность заявил, что теперь при развитии железных дорог безусловный приоритет будет отдан пассажирскому транспорту, и объявил 2016 год «годом пассажира». Возможно, именно опыт работы в Минтрансе РФ, откуда он пришел в ОАО РЖД с поста первого замминистра, позволил ему убедить большинство губернаторов в том, что их субсидии — это не доходы монополии, а расходы на перевозку жителей вверенного им региона.

Учитывая все эти обстоятельства, губернаторам теперь вряд ли стоит надеяться на то, что новая политика «Российских железных дорог» будет находиться в рассогласовании с политикой федеральных властей, как это было долгие годы раньше. А если аналитически взглянуть на роль пригородного транспорта в региональной экономике, то становится очевидно, что выгоды от электричек для местных бюджетов на порядок больше размеров выделяемых регионами субсидий на пригородный транспорт. Не говоря уже о том, что электрички как минимум экологичнее автобусов.

МОСКВУ ПРОНЗЯТ ДИАМЕТРАМИ

ПАССАЖИРСКАЯ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНАЯ СИСТЕМА СТОЛИЦЫ БУДЕТ РЕОРГАНИЗОВАНА ПО ПРИНЦИПУ ПАРИЖСКОЙ ИЛИ БЕРЛИНСКОЙ.

АЛЕКСЕЙ ЕКИМОВСКИЙ

В конце ноября президент России Владимир Путин дал старт новому железнодорожному мегапроекту в столичном регионе «Московские центральные диаметры». Проект предполагает развитие сети железнодорожных линий, проходящих через центр города и соединяющих скоростными беспересадочными маршрутами ближайшие крупные пригороды. На этих маршрутах будет организовано тактовое движение поездов — с равными промежутками и гарантированной скоростью доставки, благодаря чему пользователи общественного транспорта в Москве и пригородах получат принципиально новое качество транспортного сервиса.

Фактически речь идет о том, что диаметральные маршруты, проходящие через центр города, будут работать по тому же принципу, что и метро. Придя на железнодорожную платформу, человек будет полностью уверен в том, что уедет максимум через несколько минут и прибудет в пункт назначения строго по графику. А значит, сможет лучше планировать свои действия, сократить время на передвижение по городу и, как следствие, чаще пользоваться общественным транспортом.

Проект предусматривает ввод до 17 новых диаметральных маршрутов на полигоне «Центральной пригородной пассажирской компании», 5 из которых — приоритетные. МЦД1 и МЦД2 могут быть запущены в ближайшие два года, причем они обеспечат больше 30% от всего ожидаемого эффекта по программе МЦД по пассажиропотоку. Как рассказали, Ё" в московском департаменте транспорта, система оплаты проезда по новой транспортной системе планируется сразу интегрировать в общую билетную систему метрополитена, МЦК и наземного общественного транспорта.

ВЫХОД ИЗ ТУПИКА Представляя проект Владимиру Путину, Сергей Собянин рассказал, что сегодня пригородные электрички перевозят пассажиров только до вокзалов и, «по сути, это тупики». В результате именно вокзалы (их девять, и все они расположены в пределах Третьего транспортного кольца) становятся центрами массового пассажирского трафика, который в пиковые часы достигает критических значений. В то же время расширять транспортную инфраструктуру, тем более железнодорожную, в условиях плотной городской застройки почти невозможно. В итоге железнодорожные ресурсы используются неэффективно, а люди вынуждены терпеть неудобства в пиковые часы на перегруженных станциях метро, расположенных рядом с вокзалами.

Если соединить ныне разрозненные радиальные направления сквозными диаметральными маршрутами, график которых синхронизирован с городской транспортной системой, риски возникновения транспортного коллапса в этих местах будут значительно снижены. Пассажирские потоки будут распределяться между другими железнодорожными станциями в черте города и на его периферии, поскольку у людей будет больше возможностей доехать до места назначения не выходя из поезда на вокзале. Пересадка на МЦК, которое станет пересадочным контуром для МЦД, также позволит разгрузить привокзальные площади, где люди, по сути, оказались вынужденно.

Глава ОАО «Российские железные дороги» (РЖД) Олег Белозеров сообщил президенту, что строительство диаметральных направлений вкпе с ростом перевозок пассажиров даст ОАО РЖД возможность оптимально совместить в единой транспортной системе межрегиональные перевозки и высокоскоростное движение, развитие которого также планируется в России в ближайшие годы.

С ЧУВСТВОМ ТАКТА Необычным стало и решение об источниках финансирования проекта: господа Собянин и Белозеров не попросили у президента финансовой поддержки из федерального бюджета. На встрече с Владимиром Путиным мэр Москвы сообщил, что проекты МЦД планируется полностью профинансировать за счет московского бюджета и ОАО РЖД, причем запуск первых

двух маршрутов партнеры могут «реализовать достаточно быстро без капитальных вложений».

Такая возможность у московских властей и ОАО РЖД появилась все же не без помощи федерального центра: решение о капитальных вложениях (причем значительных) в развитие московских транспортных проектов было принято правительством РФ еще несколько лет назад. Запуск тактового движения на путях пригородного сообщения стал реальным лишь в результате финансирования крупнейшей в истории Московского железнодорожного узла инфраструктурной программы — реконструкции радиальных направлений железной дороги со строительством дополнительных главных путей для движения пассажирских поездов.

Общий размер капитальных затрат на реализацию всех проектов до 2025 года составляет 535 млрд руб., большая их часть (373 млрд руб.) — из федерального бюджета. В период до 2017 года инвестиции в железнодорожные проекты на территории Москвы и Подмоскoвья по этой программе достигли 177 млрд руб., 92 млрд руб. из них — федеральные деньги, остальные почти 85 млрд руб. — совместные инвестиции бюджета Москвы и ОАО РЖД. Всего в рамках этих проектов планируется «усилить» семь железнодорожных направлений: работы на Ленинградском и Киевском ходу, по словам Сергея Собянина, уже завершены, в ближайшие год-полтора будут отстроены Ярославское, Горьковское, Курское и Белорусское направление МЖД.

СОЦИАЛЬНАЯ ЖЕРТВА Как сообщили, Ё" в департаменте транспорта и развития дорожно-транспортной инфраструктуры г. Москвы, общая стоимость затрат на реализацию двух первых проектов МЦД оценивается примерно в 20 млрд руб., причем на МЦД1 планируется потратить 8 млрд руб., на МЦД2 — 12 млрд руб. Оба объекта должны быть введены в эксплуатацию в течение двух лет — до конца 2019 года. Пока не ясно, на какие именно мероприятия будут потрачены эти деньги: техническую информацию об этих проектах инвесторы на столь раннем этапе не предоставляют. Соединительная железнодорожная инфраструктура между вокзалами существует, но до сих пор она использовалась исключительно для технологического и грузового движения и пока не предназначена для скоростного и ритмичного курсирования пассажирских поездов.

Директор Института экономики транспорта и транспортной политики ВШЭ Михаил Блинкин считает, что, соглашаясь на такой проект, ОАО РЖД жертвует столице очень серьезный ресурс — разветвленную железнодорожную сеть в городской черте. «Нужно отдать должное новому руководителю ОАО РЖД в том, что он решился на такой важный шаг — отдать столь значительную часть инфраструктуры под нужды города, под потребности пассажирского движения, — говорит господин Блинкин. — Для организации тактового движения необходимы выделенные пути, то есть на этих линиях уже не может быть никакого другого движения — ни скорого пассажирского, ни грузового, ни технологического. А ведь эти рельсы очень нужны для массы другой транспортной работы: перемещения локомотивов и вагонов, для почтовых, грузовых, специальных перевозок». Ущерб грузовой работе от подобных проектов, за счет которой ОАО РЖД получает основную прибыль, по оценкам эксперта, будет очень значительным, но «социальный выигрыш» для Москвы и Подмоскoвья его с лихвой перекроет.

В ЕВРОПУ НА ЭЛЕКТРИЧКЕ По словам Михаила Блинкина, долгие годы в нашей стране общественный транспорт в крупных городах развивался по традиционной советской модели: электричка—вокзал—метро или автобус. «Тему альтернативных моделей советские транспортники обсуждали еще в 1970-е годы и, в частности, рассматривали введение электрички в тело города, чтобы пригородный поезд выполнял функцию в том числе внутригородского транспорта, — рассказывает он. — Эти

идеи обсуждались как раз тогда, когда отечественные транспортные планировщики начали тесно взаимодействовать с зарубежными, прежде всего европейскими. И уже тогда практически была готова формула этого пригородно-городского сообщения: диаметры вместо радиусов, регулярность движения и прочее». Господин Блинкин сожалеет о том, что 45 лет обсуждения этих идей в России ни к чему не привели, тогда как европейцы успешно воплотили их в жизнь.

Действительно, схема МЦД, представленная в материалах проекта, очень напоминает действующие транспортные структуры европейских мегаполисов. Например, в Париже железнодорожная транспортная система RER, аналогичная нашим пригородным электричкам, используется в центре города наравне с метро, поскольку устроена аналогичным образом — по принципу пересекающихся в центральной части города диагональных линий. Но на электричке RER можно доехать до ближнего пригорода или аэропорта, а на метро — нельзя.

В Берлине тоже действуют две формально независимые рельсовые транспортные системы — U-Bahn и S-Bahn, которые по потребительским и скоростным качествам практически одинаковы и различаются только цветом вывесок и заглавной буквой в названии. Но почти все линии S-Bahn выходят за городскую черту, на одной и той же платформе может останавливаться несколько S-маршрутов, по ним ходит более просторный подвижной состав — вес это выдает в S-Bahn аналог наших электричек. Между тем берлинская транспортная система — один из самых удачных в мире примеров решения транспортных проблем мегаполиса.

СМОТРИМ В НЕБО Проект МЦД имеет и неожиданные перспективы: благодаря обустройству железнодорожных маршрутов с тактовым движением через центр города может сбыться давняя мечта столичных транспортников — создание транзитного узла для международных авиопассажиров посредством соединения всех подмосковных аэропортов. О такой возможности на встрече с Владимиром Путиным рассказал Олег Белозеров. «Москва сможет стать хорошим авиационным хабом, поскольку движение между аэропортами, как мы планируем по результатам завершения этого проекта, будет занимать не более одного часа. Это то время, которое нужно пассажиру для формирования таких переездов», — подчеркнул Олег Белозеров.

«Если у железнодорожников это получится, это будет серьезная победа для всего столичного транспортного узла, — полагает гендиректор консалтингового агентства Infomost Борис Рыбак. — Конечно, поездка из одного аэропорта в другой — это не переход между соседними терминалами. Но если железнодорожный транспорт будет работать по принципу шаттла и гарантированно доставлять пассажира к стыковочному рейсу в другом аэропорту за час, то транзитных пассажиров станет больше». Если железная дорога действительно будет работать как часы, то у авиакомпаний появится больше возможностей для формирования расписания полетов и вместе с операторами московских аэропортов они быстро найдут способ превратить взаимную конкуренцию в дополнительные доходы, в этом эксперт не сомневается. ■

ЕСЛИ СОЕДИНИТЬ НЫНЕ РАЗРОЗНЕННЫЕ РАДИАЛЬНЫЕ НАПРАВЛЕНИЯ СКВОЗНЫМИ ДИАМЕТРАЛЬНЫМИ МАРШРУТАМИ, ГРАФИК КОТОРЫХ СИНХРОНИЗИРОВАН С ГОРОДСКОЙ ТРАНСПОРТНОЙ СИСТЕМОЙ, РИСКИ ВОЗНИКНОВЕНИЯ ТРАНСПОРТНОГО КОЛЛАПСА В ЭТИХ МЕСТАХ БУДУТ ЗНАЧИТЕЛЬНО СНИЖЕНЫ

