

ПРИГОРОДНЫЙ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ ТРАНСПОРТ

МЕГАПРОЕКТ ОАО РЖД,
ПРАВИТЕЛЬСТВА МОСКВЫ
И МОСКОВСКОЙ ОБЛАСТИ
ПО СТРОИТЕЛЬСТВУ МОСКОВСКИХ
ЦЕНТРАЛЬНЫХ ДИАМЕТРОВ
ВЫШЕЛ НА ФИНИШНУЮ ПРЯМУЮ /3
«ТРАНСМАШХОЛДИНГ»
ПРЕДСТАВИЛ НОВЫЙ
ЭЛЕКТРОПОЕЗД «ИВОЛГА 2.0» /9
РАЗВИТИЕ ПРИГОРОДНЫХ
ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ПЕРЕВОЗОК
И ИНВЕСТИЦИИ В ПАССАЖИРСКИЕ
ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЕ ПРОЕКТЫ
СТАНОВЯТСЯ НОВЫМ
ИНСТРУМЕНТОМ
ГРАДОСТРОИТЕЛЬНОЙ ПОЛИТИКИ /9



Четверг, 12 сентября 2019
Тематическое приложение
к газете «Коммерсантъ» №36

Коммерсантъ

BUSINESS GUIDE



**ОБЩЕРОССИЙСКОЕ
ОБЪЕДИНЕНИЕ ПАССАЖИРОВ**

ГЕНЕРАЛЬНЫЙ ПАРТНЕР ВЫПУСКА

4601865-000295



10036

МОСКОВСКИЕ ЦЕНТРАЛЬНЫЕ ДИАМЕТРЫ

МЕГАПРОЕКТ ПРАВИТЕЛЬСТВА МОСКВЫ И ОАО РЖД, КОТОРЫЙ ОБЪЕДИНИТ ФОРМАТ ЭЛЕКТРОПОЕЗДОВ И МЕТРОПОЛИТЕНА, СТАВ ФАКТИЧЕСКИ НОВЫМ НАЗЕМНЫМ МЕТРО. ПЕРВЫЕ ДВА МАРШРУТА БУДУТ ЗАПУЩЕНЫ В КОНЦЕ ЭТОГО ГОДА

5
МАРШРУТОВ
186
СТАНЦИЙ
375
КИЛОМЕТРОВ
300
МИЛЛИОНОВ
ПАССАЖИРОВ В ГОД



УЛУЧШЕНИЕ ТРАНСПОРТНОЙ ДОСТУПНОСТИ ДЛЯ ВСЕХ МАРШРУТОВ:



ПРОТЯЖЕННОСТЬ		ПАССАЖИРОПОТОК		НОВЫЕ ПАССАЖИРСКИЕ МЕСТА ЕЖЕДНЕВНО		ИНТЕРВАЛЫ В ЧАСЫ ПИК		РАЗГРУЗИТ 6 ЛИНИЙ МОСКОВСКОГО МЕТРО	
132 км		91,5 млн/год		более 900 000		5–6 мин.		до 12%	

 D1	КОЛИЧЕСТВО ПОЕЗДОВ «ИВОЛГА»	ПРОТЯЖЕННОСТЬ МАРШРУТА	КОЛИЧЕСТВО СТАНЦИЙ	ВРЕМЯ В ПУТИ	БЕСПЛАТНЫЕ ПЕРЕСАДКИ НА МАРШРУТЕ			СОКРАЩЕНИЕ ВРЕМЕНИ В ПУТИ ДЛЯ ЖИТЕЛЕЙ МОСКВЫ И ПОДМОСКОВЬЯ
	15	52 км	28	80 мин.	12 станций метро	2 станции МЦК	6 станций радиальных железнодорожных направлений	до 50%
 D2	24	80 км	38	116 мин.	13 станций метро	2 станции МЦК	7 станций радиальных железнодорожных направлений	до 30%

В ИСТОРИЮ НА ПОЕЗДЕ

ЗАПУСК ДВИЖЕНИЯ ПО МОСКОВСКИМ ЦЕНТРАЛЬНЫМ ДИАМЕТРАМ (МЦД) В КОНЦЕ НЫНЕШНЕГО ГОДА СТАНЕТ НАЧАЛОМ ЗАВЕРШАЮЩЕГО ЭТАПА СОЗДАНИЯ ГРАНДИОЗНОЙ РЕЛЬСОВОЙ ТРАНСПОРТНОЙ СИСТЕМЫ В МОСКОВСКОЙ АГЛОМЕРАЦИИ. ВМЕСТЕ СО СТРЕМИТЕЛЬНО РАСТУЩИМ МОСКОВСКИМ МЕТРОПОЛИТЕНОМ И МЦК ОНА СТАНЕТ ОДНОЙ ИЗ КРУПНЕЙШИХ В МИРЕ ГОРОДСКОЙ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ СЕТЬЮ С ТАКТОВЫМ ДВИЖЕНИЕМ ПОЕЗДОВ И ЕДИНОЙ СИСТЕМОЙ ОПЛАТЫ ПРОЕЗДА.

ЕЛЕНА РАЗИНА



ПО ПЕРВЫМ ДВУМ МЦД
БУДУТ ХОДИТЬ СУПЕРСОВРЕМЕННЫЕ
ОТЕЧЕСТВЕННЫЕ ПОЕЗДА «ИВОЛГА»
ТВЕРСКОГО ВАГОНСТРОИТЕЛЬНОГО ЗАВОДА

Тематическое приложение
к газете «Коммерсантъ»
(Business Guide «Пригородный
железнодорожный транспорт»)
Владимир Желонкин —
генеральный директор АО «Коммерсантъ»,
главный редактор газеты «Коммерсантъ»
Анатолий Гусев — автор дизайн-макета
Рекламная служба:
Тел. (495) 797-6996, (495) 925-5262
Владимир Лавицкий — руководитель службы
«Издательский синдикат»
Алексей Екимовский — выпускающий редактор
Ольга Еременко — редактор
Сергей Цомык — главный художник
Екатерина Липатова,
Галина Кожеурова — фоторедакторы
Екатерина Бородулина — корректор
Адрес редакции: 121609, г. Москва, Рублевское ш.,
д. 28. Тел. (495) 797-6970, (495) 926-3301
Учредитель: АО «Коммерсантъ».
Адрес: 127006, г. Москва, Оружейный пер., д. 41.
Журнал зарегистрирован Федеральной службой
по надзору в сфере связи, информационных технологий
и массовых коммуникаций (Роскомнадзор).
Свидетельство о регистрации СМИ —
ПИ № ФС77-64419 от 31.12.2015
Типография: PunaMusta
Адрес: Kosti Aaltosen tie, 9, 80140 Joensuu, Finland
Тираж: 75000. Цена свободная
Ограничение: 16+
Рисунок на обложке: Вера Жегалина

Совместные транспортные проекты правительства Москвы, ОАО «Российские железные дороги» (РЖД) и правительства Московской области безусловно войдут в историю мирового градостроительства. С запуском регулярного сообщения по МЦД с пятиминутными интервалами движения в пиковые часы в московской агломерации создается одна из крупнейших в мире система внеуличного пассажирского общественного транспорта, которую все чаще называют «наземным метро».

По словам мэра Москвы Сергея Собянина, строящаяся Большая кольцевая линия метро будет длиннее МЦК — около 70 км. «Создается проект МЦД, в результате которого наземное и подземное метро Москвы будет около 1 тыс. км», — сказал мэр Москвы Сергей Собянин. Московский метрополитен до 2023 года должен пополниться 47 новыми станциями и 115,8 км новых линий метро. Протяженность линий метро с учетом МЦК и пяти диаметров после их ввода даже превысит 1 тыс. км, а общее количество станций метро, МЦК и МЦД достигнет 502. По темпам строительства (в 2018 году было введено рекордное количество новых станций — 17) новая пассажирская железнодорожная система, объединяющая городские и пригородные перевозки, действительно сможет соперничать с крупнейшей в мире системой внеуличного транспорта Сеульского столичного региона, которая превышает 1007 км и насчитывает 631 станцию. Но европейских конкурентов Москва точно обойдет: совокупный размер сети париж-

ского метрополитена и рельсовой пригородной системы RER — 815 км и 559 станций, берлинских U-Bahn и S-Bahn — 478 км и 339 станций, лондонского Underground — 402 км и 270 станций.

Мировой масштаб проекта и технологическая сложность его реализации вынуждают руководство страны брать под личный контроль выполнение амбициозной и престижной для государства задачи. Финансирование проекта совместно обеспечивают федеральный бюджет, государственная железнодорожная монополия ОАО РЖД и богатейшие региональные администрации Москвы и Московской области. Старт проекту МЦД два года назад дал лично президент России Владимир Путин, ход реализации проекта регулярно проверяют премьер-министр РФ Дмитрий Медведев и его заместитель Максим Акимов в сопровождении мэра Москвы Сергея Собянина, губернатора Подмоскovie Андрея Воробьева и генерального директора ОАО РЖД Олега Белозерова.

Всееобщая стройка

Общий размер инвестиций в железнодорожные проекты в Московской агломерации подсчитать практически невозможно, поскольку они реализуются последовательно и финансируются из самых различных источников. По части масштабных строек не завершены проектные работы, и их стоимость еще не известна, но в уже запущенные стройки вложены сотни миллиардов рублей.

Организация сквозного диаметального железнодорожного сообщения стала возможной благодаря собственной долгосрочной программе ОАО РЖД по реконструкции железных дорог Московского транспортного узла, которая реализуется уже более десяти лет — с 2008 года. Самые дорогостоящие и трудоемкие строительные проекты финансируются ОАО РЖД и правительством Москвы на паритетных началах, отдельные мероприятия реализуются с помощью федерального бюджета, правительства Московской области и компаний-перевозчиков.

Масштабные строительные работы развернуты в самом центре Москвы, действия строителей могут быть заметны большинству москвичей лишь потому, что стройка ведется в полосе отвода железных дорог и на территории закрытых для большинства граждан промзон. Впрочем, посетители московского «Сити» не могли не обратить внимание на один из крупнейших инфраструктурных объектов для МЦД — новый арочный мост через Москву-реку с длиной пролетного строения 116 м и общей протяженностью 334,5 м. Завершить строительство моста запланировано к началу запуска движения по D1.

Жители Подмоскovie гораздо больше информированы о железнодорожной стройке. На всем протяжении МЦД укладываются бесстыковые пути для «бархатного» хода поездов, а количество главных путей на радиальных направлениях Московской железной дороги везде достигнет четырех, чтобы полностью отделить тактовое движение го-

→ родских электричек от остальных пассажирских и грузовых перевозок, которые пойдут параллельным графиком. Работы ведутся без прекращения движения, для чего на реконструируемых станциях построены временные деревянные платформы для входа и выхода пассажиров.

Сейчас стройка идет в общей сложности на 66 существующих и новых остановочных пунктах в Москве и Московской области (28 станций на D1 и 38 станций на D2). В частности, до конца года на D1 будет достроена новая станция «Славянский бульвар», капитально реконструированы конечные остановочные пункты маршрута Одинцово и Лобня, а также шесть пригородных платформ: Баковка, Сетунь, Новодачная, Долгопрудная, Немчиновка и Рабочий поселок. На D2 появится пять новых станций (Курьяново, Щукинская, Волоколамская, Пойма и Остафьево), реконструкцию завершат на станциях Подольск, Нахабино и остановочном пункте Опалиха. В 2020–2021 годах планируется открытие девяти новых остановочных пунктов: на D1 построят ТПУ Дмитровская, Петровско-Разумовская, Илимская, на D2 — Волоколамская, Пойма, Марьяна Роща, Печатники, Курьяново и Котляково.

В ОАО РЖД подчеркивают, что по итогам полной реализации проектов D1 и D2 к 2024 году предусмотрено обустройство всех остановочных пунктов в новом стандарте транспортного обслуживания. «Для пассажиров будут обустроены навесы на всю длину платформ, теплые кассовые зоны, закрытый контур пешеходных переходов, статическая и интерактивная навигация, тоннели и пассажирские павильоны будут оснащены лифтами и эскалаторами», — говорится в материалах госкомпании.

ВЫЗОВ ПРОИЗВОДИТЕЛЯМ Решение российских властей реализовать инновационный транспортный проект на территории Московской агломерации стало настоящим ренессансом для отечественных производителей подвижного состава. В отличие от инфраструктурных расходов, распределенных на десятки лет, затраты на закупку электропоездов посчитать легче, что создает прочную коммерческую основу для планирования загрузки машиностроительных производств. На закупку первых 39 новых поездов (15 для D1 и 24 для D2) оператор перевозок по МЦД Центральная пригородная пассажирская компания (ЦППК) направила в общей сложности более 20 млрд руб.

Крупный заказ позволил выигравшему конкурс ЦППК «Трансмашхолдингу» специально для МЦД разработать новую модель современного электропоезда ЭГ2Тв «Иволга 2.0», который полностью собран в России на Тверском вагоностроительном заводе (ТВЗ). Для этого на ТВЗ, где



МОСКОВСКИЕ ВЛАСТИ ВЫСТРОИЛИ НА ПЛОЩАДИ КИЕВСКОГО ВОКЗАЛА ЦЕЛЫЙ ПАВИЛЬОН, ПОСВЯЩЕННЫЙ МЦД

раньше не выпускали пригородный подвижной состав, создали новый конвейер для серийного производства полностью отечественных электропоездов и построили новую испытательную станцию с высоковольтной линией контактной сети (см. интервью с генеральным директором ТВЗ Андреем Соловьев на стр. 8).

Новая «Иволга» отвечает всем современным требованиям к подвижному составу в условиях городских перевозок, а по некоторым параметрам даже превосходит аналоги крупнейших мировых производителей. «Иволга 2.0» имеет эффектный современный внешний вид, обладает

улучшенными скоростными характеристиками с учетом частых и коротких остановок, широкими дверными проемами, расположенными ближе к середине вагона, что ускоряет время входа и выхода пассажиров на 15%.

Московские власти подчеркивают, что поезда будут обеспечивать высший на сегодня уровень комфорта для пассажиров. Отсутствие тамбура и сквозной проход между вагонами обеспечивают комфортный проезд даже в часы пик, все вагоны оснащены системами климат-контроля, обеззараживания воздуха и адаптивного освещения, USB-розетки теперь расположены в каждом пассажирском кресле (их более 490 в семивагонном составе). Конструкция поезда позволяет адаптировать салон под

различные задачи перевозчиков: модульный принцип организации интерьера предусматривает опции по установке в вагонах креплений для велосипедов, дополнительных багажных полок или вендинговых автоматов (подробнее о поезде «Иволга 2.0» см. материалы на стр. 10).

СИНХРОННЫЙ ПУСК Запуск пассажирского движения по первым МЦД будет происходить постепенно. На самом первом этапе график движения на маршрутах D1 и D2 будет лишь максимально приближенным к тактовому, но пассажиры не должны заметить существенную разницу. Интервалы между электропоездами в часы пик не будут превышать 5–6 минут, но вместе с

«ЦЕНА НА БИЛЕТ ДАЛЕКО НЕ САМЫЙ ГЛАВНЫЙ ФАКТОР»

Новые электропоезда «Иволга» оснащены цифровыми счетчиками пассажиров в дверях вагонов, что поможет перевозчикам видеть реальную статистику пассажиропотока и точное число зайцев. Эта нехитрая IT-технология может оказаться ключом к решению проблемы финансирования пригородных перевозок в регионах России, полагает председатель Общероссийского объединения пассажиров Илья Зотов.



BUSINESS GUIDE: Чем занимается ваша организация?
ИЛЬЯ ЗОТОВ: Общероссийское объединение пассажиров занимается защитой прав пассажиров на объектах транспорта и транспортной инфраструктуры: мы выявляем места и ситуации, где граждане сталкиваются с проблемами при пользовании общественным транспортом. Мы сами собираем и обращения, и жалобы пассажиров, анализируем их и обнаруживаем те пробелы в нормативной базе, в которые можно принять поправки и этих жалоб в будущем избежать. Далее с этими предложениями мы обращаемся в органы законодательной и исполнительной власти, которые заинтересованы в улучшении качества проезда людей в общественном транспорте. В конце августа на железнодорожном салоне «ЭКСПО 1520» мы подписали соглашение о сотрудничестве с крупнейшим производителем железнодорожной техники «Трансмашхолдингом» и будем вместе повышать качество пассажирского подвижного состава. Общественный транспорт — важная составляющая качества жизни наших граждан в стране.

BG: На что жалуются пассажиры электричек?
И. 3: Ключевая проблема — это изношенность подвижного состава. У пассажиров нет ощущения безопасности в старых поездах, там не обеспечивается комфортный проезд, и на это люди жалуются больше всего. В то же время, как только на линиях появляются новые современные поезда, такие как «Иволга», на пригородный транспорт приходят те пассажиры, которые раньше пользовались автомобилем. Они поняли, что на электропоезде можно добраться быстрее и легче. Они знают, что эта поездка пройдет в комфортных условиях, в пути все время будет связь и

интернет, а цена на билет далеко не самый главный фактор. По нашим оценкам, этот дополнительный оплаченный трафик составляет 10–12% от общего пассажиропотока на пригородных поездах.

Вторая важная проблема — отсутствие адаптации платформ для маломобильных пассажиров. Причем мы обнаружили, что оснащение платформ обычными пандусами принципиально меняет условия проезда для массы других пассажиров: родителей с детскими колясками, людей, которые едут с чемоданами в аэропорт или на вокзал, пенсионеров, пассажиров с велосипедами. Платформа сразу становится удобнее для всех этих категорий граждан, а не только для людей с ограниченными возможностями.

Третья по значимости проблема — вопросы оплаты проезда и тарифная политика. Зачастую цена действительно не соответствует тому качеству, которое предоставляется в пригородных поездах.

Ну и, конечно, это вопросы развитости маршрутной сети. Если для московского узла это не так актуально, то в регионах проблема транспортной доступности населенных пунктов, и в частности проблема недостаточности пригородного сообщения, сейчас одна из самых острых. Зачастую у людей нет никакой альтернативы.

BG: Что-то удастся сделать?
И. 3: Например, в некоторых субъектах федерации дети с 5 до 7 лет пользуются пригородным транспортом бесплатно, где-то введена скидка 50%, а в отдельных областях и вовсе никакой скидки нет: дошкольники ездят по полному тарифу. Мы обратились в профильные министерства с тем, чтобы эту ситуацию выравнивать на территории всей России, и сейчас в Минтрансе России обсуждаются документы о распространении единой скидки для детей во всех регионах РФ. Пусть это будет не 100%, как мы предлагали, а 75%, но, на наш взгляд, это очень важно. Понятно, что дети в таком возрасте не ездят в одиночку, их родители — это дополнительные клиенты для пригородного перевозчика. А у тех регионов, где была 100-процентная компенсация проезда, высвобождаются дополнительные средства, которые могут быть потрачены на приобретение новых поездов.

BG: Со всей очевидностью можно предположить, что на новые современные поезда в региональных бюджетах денег все равно не хватит. Как, по-вашему, можно решить эту давнюю и системную проблему?

И. 3: Мы убеждены, что «системность» этой проблемы состоит не в том, что нет денег в бюджетах, а в том, что огромное число пассажиров не оплачивают проезд. Только по официальным данным, по всей стране электричками в год пользуются более 1 млрд пассажиров, при этом количество безбилетников может составлять до 30%. По нашим оценкам, реальная цифра объема перевезенных пассажиров значительно больше. В ряде регионов мы проводили подобные исследования и получали цифры, в разы превосходящие официальную статистику. Фактически перевозки были в десятки раз выше, чем количество проданных билетов. Это колоссальная дыра в бюджете пригородных перевозчиков и регионального бюджета, который вынужден покрывать эти убытки.

BG: И как вы предлагаете заставить их платить за проезд?
И. 3: Как ни странно, эту проблему можно решить за счет некоторых цифровых решений. Самое элементарное — это установка счетчиков пассажиров непосредственно на дверях вагонов, что уже делается в современных поездах, например в «Иволге». В связи с тем что сейчас мы имеем статистику проданных билетов, а не количество реально перевезенных пассажиров, перевозчик фактически лишен возможности управлять этим процессом.

А вот в Москве на наземном общественном транспорте с помощью этой технологии пришли к очень хорошим результатам. Если количество перевезенных пассажиров не соответствует количеству проданных билетов на маршруте, на него сразу выходит контроль. После трех дней контрольных мероприятий этот маршрут можно три месяца не проверять, поскольку оштрафованные граждане начинают соблюдать закон и оплачивать проезд. В результате москвичам вернули прежнюю систему добровольной оплаты проезда: турникетные системы в автобусах и троллейбусах отменены, пассажирам стало проще пользоваться общественным транспортом, подвижной состав меньше времени тратит на остановках для входа и выхода пассажиров и работает эффективнее.

Беседавал АЛЕКСЕЙ ЕКИМОВСКИЙ

«Иволгами» на тех же маршрутах будут курсировать обычные электрички и пригородные экспрессы.

Полноценное регулярное сообщение в тактовом режиме будет введено на МЦД на втором этапе, когда будет завершено строительство дополнительных железнодорожных путей на всем протяжении новых маршрутов и закуплены новые партии поездов. Это позволит полностью вывести движение на отдельную двухпутную магистраль, где будет ходить только «наземное метро», полностью оснащенное новой цифровой системой управления движением, как на МЦК.

Кстати сказать, строительная фаза проекта МЦК еще далеко не завершена: сейчас ОАО РЖД заканчивает строительство соединительных путей и остановочных пунктов, связывающих кольцо с двумя оставшимися радиальными ветками пригородного сообщения — Ярославским направлением Московской железной дороги (в сентябре открывается новая платформа Северянин с пересадкой на станцию МЦК «Ростокино») и Октябрьской железной дорогой (на ней до конца года должна быть достроена пересадочная станция НАТИ). Эти работы должны быть закончены синхронно с запуском первых МЦД.

МОСКВА СТАНОВИТСЯ БЛИЖЕ Все эти гигантские даже по международным меркам инвестиции не только плата за преодоление индустриального наследия предыдущей эпохи градостроительства в Москве, но и весьма амбициозный проект по улучшению качества жизни людей. Впрочем, планируемые эффекты имеют все шансы быть достигнутыми: уверенность властей в успехе проекта МЦД подкрепляется уже полученными результатами от запуска тактового движения по МЦК, которые превзошли все первоначальные ожидания. В пяти районах города впервые появился внеуличный транспорт, который не зависит от погоды и пробок на автодорогах, а общая площадь зоны влияния МЦК оценивается в 10,8 тыс. га, или около 12% территории Москвы внутри МКАД.

После запуска движения по кольцу существенно снизилась нагрузка на метрополитен, прежде всего на Кольцевую (на 15%) и Сокольническую линии (более чем на 20%). Еще больше повезло московским вокзалам: каждый день на Ленинградский и Ярославский в часы пик приезжает на 20% меньше пассажиров, на Казанский — на 30%, на Курский — на 40%. После завершения последних строительных работ на МЦК трафик на всех видах общественного транспорта Москвы уменьшится еще больше.

Транспортные и агломерационные эффекты от запуска МЦД будут еще более значительными, поскольку объединение пригородных маршрутов в общую транспортную систему столицы многократно усилит уже достигнутые преимущества от МЦК и других железнодорожных проектов

МЦД ОЖИВИТ ПРОМЗОНЫ

Строительство и запуск пассажирского движения по МЦД откроют масштабные территории для коммерческого освоения в городской черте. Теперь кроме промышленных зон вокруг МЦК, на которых уже заметна серьезная предпринимательская активность, в коммерческий оборот будут вводиться обширные индустриальные территории вокруг радиальных направлений, где проходят первые маршруты МЦД.

Как сообщила в конце августа газета РБК со ссылкой на свои источники, сейчас в ОАО РЖД обсуждается проект масштабной застройки территорий промышленных зон, мест размещения вспомогательных зданий и объектов железнодорожной инфраструктуры, включая распределительные грузовые терминалы в городской черте. Речь идет о гигантских территориях, простирающихся от Киевского, Белорусского и Курского вокзалов вплоть до Третьего транспортного кольца, а также грузовые дворы «Москва-Бутырская» возле Савеловского вокзала и «Москва-Митово-2» в Сокольниках. Предполагается, их будут осваивать ОАО РЖД и ее дочерняя компания «РЖД-Недвижимость».

Общая площадь будущей зоны рекультивации и застройки коммерческой и жилой недвижимостью составляет свыше 150 га, строительные проекты будут главным образом учитывать нужды развития железнодорожной инфраструктуры вокзалов, но и коммерческие строительные проекты могут принести ОАО РЖД десятки миллиардов рублей дополнительных доходов от продажи и аренды недвижимости. По оценкам экспертов, опрошенных изданием, даже в нынешнем неразвитом состоянии этих территорий их рыночная цена составляет около 30 млрд руб. Причем только смена градостроительного статуса этих территорий, позволяющая начать застройку жилой и коммерческой недвижимостью, повысит стоимость этих участков многократно — с 700 млн руб. до 10 млрд руб.

В июне также стало известно о проекте рекультивации территории Рижского грузового двора. В рамках соглашения ОАО РЖД и компании ДОМ.РФ, входящей в госкорпорацию ВЭБ.РФ, подписанного на ПМЭФ-2019, предполагает, в частности, строительство нового современного района административных зданий, где расположатся в том числе аппарат и ключевые функциональные подразделения самой монополии, а ныне занимаемые площадки ОАО РЖД готово отдать в коммерческий оборот и полностью реконструировать. По словам генерального директора ОАО РЖД Олега Белозерова, у монополии 60 зданий в Москве, расположенных на площади свыше 360 кв. м. «Мы очень большой собственник и располагаемся в зданиях, которые построены 30, 40 и более лет назад. Технологии идут вперед, и чтобы обеспечить новый уровень информатизации, цифровизации, нам необходимы новые условия», — пояснил он необходимость строительства новой штаб-квартиры ОАО РЖД. Транспортную доступность нового городского района будут обеспечивать линии МЦД D2, D3 и D4.



ЭЛЕКТРОННЫЙ МАРШРУТИЗАТОР ПОЗВОЛЯЕТ УЖЕ СЕГОДНЯ ВЫБРАТЬ ОПТИМАЛЬНЫЕ ПЕРЕСАДКИ НА МЕТРО И МЦК С ИСПОЛЬЗОВАНИЕМ D1 И D2

в регионе. А бурное развитие Московского метрополитена, включая строительство самой длинной Большой кольцевой линии и продолжение радиальных линий подземки, синхронизировано с развитием диаметральных наземных маршрутов, что только преумножит позитивный эффект.

На маршруте D1 Одинцово—Лобня после завершения двух этапов проекта пассажиропоток вырастет с нынешних 12,2 млн, до 42,9 млн человек (в 3,5 раза), на линии D2 Нахабино—Подольск — с 21 млн человек до 48,6 млн (в 2,3 раза). Запуск D1 сократит время в пути до Москвы для жителей Московской области в среднем до 50%, поездки по городу станут короче для жителей почти 20 столичных районов. Метрополитен почувствует снижение трафика примерно на 12% на загруженных участках Серпуховско-Тимирязевской, Арбатско-Покровской, Таганско-Краснопресненской и Филевской линий метро.

С открытием D2 среднее время в пути в Москву для жителей Нахабино, Красногорска, Подольска и других близлежащих населенных пунктов сократится примерно на 30%, сэкономят время на ежедневные поездки смогут москвичи из почти 30 районов столицы. Дополнительно снизится нагрузка на Серпуховско-Тимирязевской, Арбатско-Покровской, Таганско-Краснопресненской, Замоскворецкой и Калужско-Рижской линиях.

БИЛЕТНАЯ ИНТЕГРАЦИЯ

Один из самых важных вопросов при построении современной городской транспортной системы — взаимная интеграция механизмов оплаты проезда и разработка привлекательного тарифного меню для пассажиров. Удобство оплаты проезда рассматривается современными агломерационными инженерами в качестве ключевого фактора создания инновационного пассажирского сервиса по принципу «услуги бесшовной мобильности», получившему международное название MaaS (Mobility-as-a-service, см. материал об этой урбанистической концепции на стр. 13). В августе правительство Москвы обнародовало основные принципы новой тарифной системы на МЦД, благодаря которой, по подсчетам Сергея Собянина, москвичи и гости столицы смогут ежедневно экономить на поездках по Москве до 50%, а по области — до 75% затрат на проезд.

В создаваемой новой городской транспортной системе выделены три тарифные зоны. По Центральной зоне — при передвижении в городской черте по D1 между станциями Марк и Сетунь, по D2 — между Волоколамской и Осташево — проезд будет стоить 38 руб., как и на других видах московского общественного транспорта. В зоне «Пригород» — от указанных выше станций до конечных остановок D1 и D2 — стоимость проезда увеличится до 45 руб. А в зоне «Дальняя», когда начальная или конечная точка пути будет находиться вне маршрутов МЦД, к этому тарифу будет прибавляться и стоимость железнодорожного билета

АКЦЕНТ НА ИНФОРМИРОВАНИИ

Одна из важных особенностей запуска новых пассажирских маршрутов с регулярным сообщением — необходимость проинформировать людей о новых возможностях и преимуществах альтернативных путей проезда и сразу привлекать их к использованию. Ведь инвестиции, которые вложены в строительство новых железнодорожных путей и станций, должны возвращаться в бюджет в том числе за счет продаж билетов.

Для того чтобы пассажиры сразу после запуска первых МЦД могли пользоваться новой транспортной системой, Московский метрополитен в ближайшее время обновит всю систему пассажирской навигации и установит 160 тыс. новых элементов навигации. Чтобы пассажиры заранее ориентировались в новой системе, метрополитен запустил специальный сайт mcd.mosmetro.ru, а по Кольцевой линии пустили специальный тематический поезд, посвященный проекту МЦД. «Мы хотим, чтобы еще до запуска проекта пассажиры смогли узнать о его маршрутах, способах оплаты проезда и новых современных пассажирских сервисах», — сообщил первый заместитель руководителя департамента транспорта и развития дорожно-транспортной инфраструктуры Москвы Гамид Булатов. По расчетам, за тот год, что поезд будет ходить по линии, в нем проедут около 7 млн человек.

А в конце прошлого года Сергей Собянин лично открыл целый павильон МЦД на площади Киевского вокзала, работающий ежедневно с девяти утра до девяти вечера. В павильоне проводятся бесплатные экскурсии для всех желающих, записаться на каждую экскурсию можно через специальный раздел на сайте Московского метрополитена.

Выставка подробно рассказывает о маршрутах МЦД, сроках запуска первых диаметров, способах оплаты проезда, новых сервисах для пассажиров в поездах и на станциях. В павильоне всем доступен электронный маршрутизатор, с помощью которого уже до запуска движения по МЦД можно проложить новые маршруты по Москве и Подмоскovie и прикинуть разницу во времени в пути для регулярных поездов.

В полноразмерном макете поезда «Иволга» для посетителей открыта кабина машиниста, где с помощью очков виртуальной реальности можно прокатиться по первым двум диаметрально маршрутам новой городской транспортной системы. В зоне дополненной реальности можно посмотреть на новые маршруты с высоты птичьего полета, увидеть 3D-макеты будущих станций и транспортно-пересадочных узлов МЦД, создать собственный дизайн компоновки «Иволги», включая вариант обивки сидений.

Сам по себе павильон позволяет проводить и другие мероприятия. В павильоне отмечают городские и государственные праздники, проходят еженедельные лекции историков, экскурсоводов, журналистов и участников проекта МЦД. По состоянию на конец августа в павильоне МЦД побывали уже 110 тыс. человек.

в соответствии с действующими тарифами на пригородные электрички. При этом все пассажиры, у кого есть право на бесплатный проезд в метро и пригородных электричках, смогут бесплатно ездить и по МЦД. Провоз велосипедов и домашних животных по МЦД также будет бесплатным.

Главным средством оплаты проезда на МЦД будет транспортная карта «Тройка». Она обеспечит не только беспрепятственный проход через турникеты на всех видах рельсового транспорта, но и будет давать право бесплатной пересадки с МЦД на метро или МЦК в течение 90 минут. Бесплатных пересадок с МЦД на наземный общественный транспорт Москвы не предполагается, но стимулирующий тариф предусмотрен: стоимость проезда на городском автобусе, троллейбусе и трамвае в течение 90 минут после проезда по Центральной зоне МЦД будет стоить 21 руб., для пассажиров из «Пригорода» и «Дальней» зоны — 38 руб.

Подмосковная карта «Стрелка» с записанными на нее пригородными билетами на электричку тоже будет позволять оплатить проезд по МЦД, но права на бесплатную пересадку на столичное метро не даст — для этого требуется доработка и замена используемых в ней электронных чипов. По той же причине на МЦД не будут работать бумажные проездные Московского метрополитена типа «Единый»: устанавливаемый в них электронный носитель нуждается в доработке и замене.

За проезд по МЦД можно будет заплатить и старым способом, купив «бумажный» билет в кассе или билетом автомате ЦППК, но льготные пересадки на московский транспорт по нему тоже не предусмотрены.

Тем не менее не будет взиматься плата за пересадку между D1 и D2, МЦК и метрополитеном для детей и учащихся, если они используют социальную карту студентов и школьников. Стоимость льготного абонемента для студентов и школьников по зоне «Пригород» будет объявлена правительством Московской области позже. Действующие льготы для дошкольников в Москве и Подмоскovie различаются: сейчас проезд на пригородных поездах бесплатный для детей до 5 лет, а в метро — для детей до 7 лет. В связи с этим правительствами принято решение унифицировать возраст детей для бесплатного проезда, а потому на МЦД, в метро и всех пригородных электричках бесплатно смогут ездить дети до 7 лет.

Турникеты на станциях МЦД будут оборудованы терминалами для бесконтактной оплаты проезда картами, поддерживающими технологии PayPass/PayWave и смартфонами с технологиями Samsung Pay, Apple Pay и Google Pay. Стоимость проезда по Центральной зоне МЦД при оплате бесконтактными и безналичными способами составит 42 руб., цены билетов в зонах «Пригород» и «Дальняя» при таком способе оплаты пока не согласованы. ■

ГОСУДАРСТВО НАПРАВЛЯЕТ ЭЛЕКТРИЧКИ В РЕГИОНЫ

НОВЫЕ МЕТОДИКИ РАСЧЕТА ВЫПАДАЮЩИХ ДОХОДОВ ПРИГОРОДНЫХ ПАССАЖИРСКИХ КОМПАНИЙ (ППК) И РАСЧЕТА СТАВОК ПЛАТЫ ЗА УСЛУГИ ОАО РЖД ПО АРЕНДЕ ПОДВИЖНОГО СОСТАВА ПОЗВОЛЯТ ОБЕСПЕЧИТЬ ПРОЗРАЧНОСТЬ РАСХОДОВ ППК ПЕРЕД СУБЪЕКТАМИ И ДАТЬ НОВЫЙ ИМПУЛЬС ДЛЯ РАЗВИТИЯ ПРИГОРОДНОГО ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО КОМПЛЕКСА. АЛЕКСАНДР ФРОЛОВ

Действующая до 2018 года методика Федеральной антимонопольной службы России (ФАС) расчета ставок платы за услуги по аренде железнодорожного подвижного состава не смогла повлиять на разногласия, возникающие между ППК и субъектами РФ. В документе не были определены сами ставки на аренду и эксплуатацию пригородных поездов, оставляя, таким образом, возможность для региональных тарифных регуляторов самостоятельно рассчитывать уровень затрат в соответствии с уровнем инфляции.

Методика расчетов экономически обоснованного уровня затрат ППК, принятая ФАС России в 2017 году, и методика расчета ставок платы за услуги по аренде подвижного состава, вступившая в силу в 2018 году, оказали существенное влияние на ситуацию с субсидированием пригородных перевозок. Помимо обеспечения необходимой прозрачности в расчетах перевозчиков в принятых документах зафиксирован и порядок учета их затрат на маршрутах, проходящих по территории нескольких субъектов, что раньше было предметом острых разногласий железнодорожников и губернаторов.

Однако несмотря на все принятые на федеральном уровне меры, три субъекта РФ не обеспечивают компенсацию выпадающих доходов перевозчиков «на систематической основе»: Курганская область, Еврейская автономная область и Республика Мордовия, сообщили ВГ в пресс-службе ОАО РЖД.

В качестве поддержки в рамках государственного регулирования тарифов для населения и ликвидации существующего дефицита региональных бюджетов государство предоставило всем пригородным перевозчикам значительные налоговые льготы и субсидии, причем закрепила эти обязательства, как и просили ППК и ОАО РЖД, на длительный срок. До 2030 года для железнодорожных перевозчиков в пригороде будет действовать нулевая ставка НДС на пригородные пассажирские перевозки, а плата за пользование инфраструктурой — не более 1% от реального тарифа (99% от этих сборов будут напрямую субсидироваться ОАО РЖД из федерального бюджета).

Тем не менее пока остается открытым вопрос в части предоставления льгот социально незащищенным категориям граждан. Сейчас субъектами РФ приняты разные решения по вопросу предоставления льготного проезда школьникам и студентам: от монетизации льготы до полной ее отмены. Особенно эта проблематика характерна для проезда льготников на межсубъектных маршрутах.

«Наша компания обслуживает девять субъектов РФ. Некоторые из них льготы учащимся предоставляют, другие — нет, — рассказывает генеральный директор ППК «Содружество» Азат Ахметшин. — К примеру, если студент или учащийся покупает билет по маршруту Казань—Канаш на территории Республики Татарстан, то ему предоставляется льгота на весь маршрут, но если покупка билета происходит на территории Чувашской Республики, льгота предоставляется только в границах Татарстана, так как Чувашия данную льготу не предоставляет». Он считает, что к вопросу предоставления льгот учащимся должен быть единый подход по решению профильного федерального органа.

Ранее президент России Владимир Путин дал поручение главам субъектов выработать единую политику по предоставлению школьникам и студентам, общающимся по очной форме, 50-процентной скидки на проезд в электричках вне зависимости от места проживания. Решение вопроса по предоставлению льгот учащимся может найтись в выработке единых подходов для всех субъектов РФ.



ПО ПРИМЕРУ МОСКВЫ

На сегодняшний день потребность всех ППК в обновлении подвижного состава до 2030 года оценивается в 1,6 тыс. вагонов (без учета Центральной ППК). Эта цифра учитывается Минтранс России, ОАО РЖД, ВЭБом и Государственной транспортной лизинговой компанией при актуализации федеральной программы обновления парка электропоездов. При этом, по оценке ОАО РЖД, 1,6 тыс. вагонов — это только отправная точка для долгосрочных планов закупок моторвагонного подвижного состава.

У Центральной ППК собственная инвестпрограмма закупок новых электропоездов, крупнейший заказ — приобретение 39 городских электропоездов «Иволга» шести- и семивагонной составности для перевозок по первым двум маршрутам Московских центральных диаметров. По словам руководства компании, для других маршрутов в 11 регионах вокруг Московской агломерации ежегодно компания приобретает по 20–25 электропоездов в год, в том числе с помощью лизинга (см. интервью с генеральным директором ЦППК Максимом Дьяконовым на стр. 7).

Очевидные успехи московских властей по запуску тактового движения по Московскому центральному кольцу заставили задуматься о запуске полноценной городской электрички и в Санкт-Петербурге. В 2024 году может быть открыт первый участок будущего железнодорожного кольца — об этом в конце июня заявил врио губернатора города Александр Беглов. Базирующаяся в Санкт-Петербурге Северо-Западная ППК, пассажиропоток которой, как и в Москве, позволяет работать с прибылью, имеет собственные планы по обновлению подвижного состава и развитию тактового движения. По словам исполняющего обязанности генерального директора СЗППК Сергея Максимова, главными критериями в выборе подвижного состава для города должны быть экологически чистые туалетные комплексы, прислонно-раздвижные двери, герметичные межавгонные переходы, системы поддержания

микроклимата в салоне, удобные условия для посадки, высадки и перевозки маломобильных групп населения.

«Подвижной состав, который может быть задействован на маршрутах внутригородских пассажирских перевозок, должен быть оборудован вместительным салоном бестамбурной компоновки, увеличенными дверными проемами, расположенными в средней части каждой половины вагона, — отмечает Сергей Максимов. — Поезда должны иметь динамические характеристики для быстрого разгона и торможения между остановочными пунктами в условиях тактового движения». Выпускаемые сегодня промышленностью современные городские электропоезда «в разной степени» подходят под указанные требования, добавил он.

Согласно предварительному проекту организации тактового движения и увеличению размеров движения пригородных поездов в Петербурге и Ленинградской области, к 2030 году может быть запущено шесть новых маршрутов, проходящих через городской центр в Тосно, Павловск, Гатчину, Выборг и другие пригороды. Новые маршруты будут интегрированы с питерским метрополитеном и остальным пригородным сообщением. Организация первых двух приоритетных маршрутов, проходящих через аэропорт Пулково, предполагает создание девяти пересадочных узлов на пять линий метро.

СТАВКА НА ДИЗЕЛЬ

Большинству других региональных ППК, которые пока не могут себе позволить закупать новые поезда даже с помощью лизинга, остается надеяться на возможности ОАО РЖД. В течение года компания закупает пять составов (10 вагонов) рельсовых автобусов серии РА-3 производства АО «Метровагонмаш» на сумму 1,2 млрд руб., 17 электропоездов переменного тока ЭП3Д (72 вагона) производства ОАО «Демидовский машиностроительный завод» (оба завода входят в «Трансмашхолдинг») на сумму 2 млрд руб., а также 12 плацкартных вагонов производства АО «Тверской вагоностроительный завод» на сумму 0,6 млрд руб.

ОТСУТСТВИЕ КОМФОРТНОГО ПРИГОРОДНОГО ТРАНСПОРТА В РЕГИОНАХ НЕ ПОЗВОЛЯЕТ ПОВЫСИТЬ КАЧЕСТВО ЖИЗНИ ИХ ЖИТЕЛЕЙ

В ППК «Содружество» (перевозит пассажиров по железной дороге в девяти регионах Уральского и Приволжского федеральных округов) ВГ рассказали, что наиболее остро стоит сегодня вопрос с неэлектрифицированными участками пути. Сегодня там используются пассажирские вагоны с локомотивной тягой, которые постепенно выбывают из эксплуатации и нуждаются в замене на более эффективные рельсовые автобусы.

«В настоящее время „Трансмашхолдинг“ начато серийное производство рельсовых автобусов серии РА-3. У них более современный дизайн, есть система климат-контроля и специальные площадки для перевозки маломобильных пассажиров. В конце 2019 — начале 2020 годов мы планируем арендовать четыре единицы данного подвижного состава для эксплуатации на территории Удмуртии и востоке Республики Татарстан. Но поскольку пригородные перевозки являются субсидируемыми, сейчас ведутся переговоры с субъектами об условиях эксплуатации данного типа подвижного состава», — сообщил о планах ППК «Содружество» ее гендиректор Азат Ахметшин.

В августе первые три рельсовых автобуса РА-3 были доставлены на Сахалинскую железную дорогу. В парке АО «Пассажирская компания „Сахалин“» они заменят старые дизель-поезда Д-2 японского производства, выбывшие в связи с истечением срока службы и с учетом перешивки узкой колеи на острове на общероссийский стандарт 1520 мм. Современные двухсекционные РА-3 способны перевозить 362 пассажира, развивать скорость до 120 км/ч и имеют запас хода 800 км. Проект по обновлению железнодорожной техники на Сахалине реализуется при финансовой поддержке Фонда развития Дальнего Востока, входящего в ВЭБ.РФ. По словам заместителя председателя госкорпорации Артема Довлатова, этот проект не только решает региональные задачи по улучшению качества пассажирских перевозок, но и выводит на рынок новый продукт отечественного машиностроения. ■

«ЭЛЕКТРОПОЕЗДА „ИВОЛГА“ ОПТИМАЛЬНЫ ДЛЯ ПЕРЕВОЗОК ПО МЦД»

ЗАПУСК ДВИЖЕНИЯ ПО МОСКОВСКИМ ЦЕНТРАЛЬНЫМ ДИАМЕТРАМ (МЦД) СУЩЕСТВЕННО УВЕЛИЧИТ И БЕЗ ТОГО ЗНАЧИТЕЛЬНЫЙ ПАССАЖИРОПОТОК ЦЕНТРАЛЬНОЙ ПРИГОРОДНОЙ ПАССАЖИРСКОЙ КОМПАНИИ (ЦППК), ОПЕРИРУЮЩЕЙ В 11 РЕГИОНАХ ЦЕНТРАЛЬНОГО ФЕДЕРАЛЬНОГО ОКРУГА. СУЩЕСТВУЮЩИЕ ВОЗМОЖНОСТИ ПОЗВОЛЯЮТ КОМПАНИИ ФИНАНСИРОВАТЬ И ЗАКУПКУ НОВЫХ ЭЛЕКТРОПОЕЗДОВ, И РЕКОНСТРУКЦИЮ ПАССАЖИРСКИХ ПЛАТФОРМ, РАССКАЗАЛ ВГ ГЕНЕРАЛЬНЫЙ ДИРЕКТОР ПЕРЕВОЗЧИКА МАКСИМ ДЬЯКОНОВ.

BUSINESS GUIDE: На какой дополнительный пассажиропоток рассчитывает ЦППК после запуска первых МЦД?

МАКСИМ ДЬЯКОНОВ: Мы ожидаем, что после начала движения по первым двум диаметрам пассажиропоток ЦППК увеличится на 90 млн человек. Это около 15% нашего пассажиропотока за весь прошлый год. Мы, конечно, не ожидаем, что это произойдет уже в первый год после запуска, но для такой динамики в перспективе есть все основания.

ВГ: Как будет устроена система продажи билетов на МЦД?

М. Д.: Оплатить проезд на МЦД можно будет транспортной картой «Тройка». По поручению мэра Москвы Сергея Семеновича Собянина тарифы на МЦД должны стимулировать пассажиров пользоваться новым видом транспорта, а для этого нужна качественная интеграция в существующую транспортную систему Москвы и области.

ВГ: Сколько новых поездов «Иволга» закуплено ЦППК?

М. Д.: Всего для организации движения по первым двум Московским центральным диаметрам компания закупила 39 электропоездов городского типа «Иволга» шести- и семивагонной составности. Шестивагонные поезда уже нам поставлены Тверским вагоностроительным заводом «Трансмашхолдинга». Семивагонные сейчас строятся там же, ждем их к моменту запуска движения.

ВГ: Насколько поезд подходит для этого проекта?

М. Д.: Электропоезда «Иволга» оптимальны для перевозок по МЦД. Маршруты первых диаметров разработаны таким образом, что у пассажиров будет много возможностей пересесть на метро, МЦК или другой общественный транспорт. Вагоны спроектированы с учетом того, что люди будут часто входить и выходить на станциях. Для этого увеличена ширина дверных проемов и нет тамбуров — даже в часы пик можно свободно зайти внутрь и пройти по салону в обе стороны поезда.

Во всех поездах «Иволга» предусмотрены все необходимые современному пассажиру сервисы: Wi-Fi, USB-розетки, крепления для велосипедов, технологичная система климат-контроля. А в августе была представлена «Иволга 2.0», которая отличается еще более современным и динамичным обликом, деталями интерьера и оснащением.

ВГ: Какова в целом динамика пассажиропотока ЦППК и насколько она соответствует прогнозам компании?

М. Д.: В первой половине этого года наши поезда перевезли свыше 285 млн пассажиров — на 2% больше, чем за тот же период прошлого года. На ряде направлений позитивная динамика особенно заметна. Например, пассажиропоток Павелецкого направления в первом полугодии вырос на 7% относительно аналогичного результата прошлого года.

Это хорошая динамика, но дальнейший рост ограничен тем, что Московский железнодорожный узел уже довольно загружен. Существующие пути не позволяли уменьшить интервал между поездами. Если вводить дополнительные экспрессы, то тогда пришлось бы отказаться от некоторых обычных электричек, которые тоже нужны пассажирам. Но ситуация серьезно изменится с запуском МЦД. У жителей многих районов Москвы и Подмоскovie появятся дополнительные возможности, чтобы пользоваться удобным, современным видом транспорта.

ВГ: Насколько запуск МЦК повлиял на объемы перевозок в пригороде?



М. Д.: Открытие новых станций метро рядом с остановочными пунктами, появление МЦК и его интеграция с железнодорожным транспортом влияют в большей степени на пассажиропоток конкретных станций. Например, среднесуточный пассажиропоток на станции Карачарово вырос на 30% после того, как новые платформы стали ближе к новой кольцевой линии.

Или другой пример. После того как была открыта остановка «Инновационный центр» и включена в маршруты нашего экспресса Москва—Одинцово, работающего тоже в тактовом режиме, среднесуточный пассажиропоток на наших будничных экспресс-рейсах вырос на 23%. Открытие этого остановочного пункта улучшило транспортное обслуживание нескольких десятков тысяч москвичей и жителей Подмоскovie, проживающих и работающих в Сколково, соседних Трехгорке и Одинцово.

Любое подобное развитие транспортной системы повышает привлекательность общественного транспорта. Пассажиру важно, чтобы поездки были быстрыми и удобными. Когда есть возможность спланировать маршрут и добраться до нужной точки с экономией времени, то именно этому маршруту, как правило, пассажир и отдает пред-

почтение. Мы видим, что пассажиропоток на участках с тактовым движением, где поезда ходят без расписания по аналогии с метро, увеличивается постоянно.

ВГ: Как в целом идет процесс обновления подвижного состава ЦППК?

М. Д.: У нас есть долгосрочная программа обновления парка подвижного состава, которая реализуется ускоренными темпами. Новые поезда закупаются для различных направлений по мере выбывания подвижного состава. Обновление активно идет в том числе на Белорусском, Киевском, Курском и Курско-Рижском направлениях.

Для обслуживания основных направлений ЦППК в среднем приобретает 20–25 поездов в год. Они оснащены Wi-Fi, системами климат-контроля и обладают другими современными преимуществами. Помимо поездов «Иволга» мы закупаем для наших направлений электропоезда Демидовского машиностроительного завода ЭП2Д. На них сейчас приходится примерно половина собственного парка компании — 70 поездов.

Но нужно отметить, что наша инвестпрограмма охватывает все составляющие услуг для пассажиров. Кроме обновления парка мы ведем работы по модернизации и

капитальному ремонту инфраструктуры остановочных пунктов, развиваем билетные сервисы, инвестируем в обучение сотрудников и для этого расширяем сотрудничество с ведущими учебными заведениями.

ВГ: Каковы основные приоритеты и источники финансирования этой инвестпрограммы?

М. Д.: Конкретные инструменты финансирования зависят от задачи, и мы используем весь спектр возможностей. Например, для обновления подвижного состава это лизинговые инструменты. А наши приоритеты полностью совпадают с приоритетами пассажиров: современные люди ценят надежность, комфорт и удобство. Поэтому мы покупаем новые поезда, модернизируем инфраструктуру, развиваем цифровые сервисы, разрабатываем новые продукты и непрерывно работаем над точностью исполнения графика движения.

ВГ: Какие работы проводятся на инфраструктуре?

М. Д.: ЦППК ведет работы по развитию инфраструктуры совместно с ОАО РЖД и в рамках собственной программы. В нее входят модернизация платформ, благоустройство прилегающих территорий и другие мероприятия, которые мы проводим на постоянной основе.

Важный фронт работ связан с подготовкой станций к запуску движения на МЦД. Они должны соответствовать единым стандартам оснащения и оформления и станут комфортнее для всех пассажиров. Вместе с коллегами из департамента транспорта Москвы и ОАО РЖД мы подготовили единую систему навигации, которая будет использоваться на станциях МЦД. Сейчас идет активная фаза ее внедрения.

ВГ: Расскажите подробнее о развитии цифровых сервисов в электричках?

М. Д.: Мы системно работаем над качеством пассажирских перевозок с учетом всех современных трендов и пожеланий наших пассажиров. Например, пассажиру важно всегда быть на связи, поэтому мы оборудуем все собственные поезда точками доступа Wi-Fi. Кроме того, мы создаем единую экосистему вокруг нашего приложения, в котором можно узнать расписание, купить билет или бесплатно скачать электронную книгу во время поездки. Мы понимаем, что «мобильность как услуга» была и будет одним из главных векторов в развитии общественного транспорта и перевозок.

Возможность электронной оплаты проезда — одна из важных составляющих этого комплексного сервиса. Наша задача — обеспечить удобство и качество пассажиру на протяжении всей поездки, которая начинается именно с покупки билета. Поэтому ЦППК активно развивает все каналы, в которых пассажир может самостоятельно приобрести билет. Один из них — билетные автоматы на станциях, ведь мы понимаем, что некоторые пассажиры в обозримом будущем не откажутся от традиционного бумажного билета, и мы должны учитывать их предпочтения.

Но для большинства людей это уже что-то из прошлого. Например, билеты на экспрессы можно купить на нашем сайте. Мы также поддерживаем популярные системы платежей с мобильных устройств. Мы подключили все направления в собственном мобильном приложении: количество станций от и до которой билет можно купить с экрана смартфона, будет постепенно увеличиваться.

Интервью взяла ЕЛЕНА РАЗИНА

«В ТВЕРИ СОЗДАНО СОВРЕМЕННОЕ ПРОИЗВОДСТВО ЭЛЕКТРОПОЕЗДОВ МИРОВОГО УРОВНЯ»

ЗНАЧИТЕЛЬНЫЕ ИНВЕСТИЦИИ В МОДЕРНИЗАЦИЮ МОЩНОСТЕЙ ПОЗВОЛИЛИ ТВЕРСКОМУ ВАГОНОСТРОИТЕЛЬНОМУ ЗАВОДУ (ТВЗ, ВХОДИТ В «ТРАНСМАШХОЛДИНГ») ВЫПУСКАТЬ СОВРЕМЕННЫЙ ПОДВИЖНОЙ СОСТАВ МИРОВОГО КЛАССА, РАССКАЗАЛ ГЕНЕРАЛЬНЫЙ ДИРЕКТОР ПРЕДПРИЯТИЯ АНДРЕЙ СОЛОВЕЙ.



BUSINESS GUIDE: Насколько велики были инвестиции в запуск серийного производства электропоездов и новые технологии для «Иволги»?

АНДРЕЙ СОЛОВЕЙ: Для производства электропоездов мы построили новую линию по выпуску кузовов и сборке вагонов. В одном из цехов выделили место, где собираем построенные вагоны в составы. Закупили специальное оборудование для испытательной станции, поскольку программа испытаний электропоезда имеет принципиальные отличия от испытаний вагонов. Помимо этого нам пришлось построить электрифицированный путь на 3 тыс. вольт, где «Иволги» проходят тестирование перед отправкой заказчику (при строительстве вагонов дальнего следования такая инфраструктура нам не требовалась). Мы наняли и обучили сотрудников, которые сегодня задействованы на сборке вагонов «Иволги».

Но эти инвестиции, конечно, несравнимы с тем, что ранее было вложено в глубокую модернизацию завода: с

2002 года в комплексное обновление производства инвестировано более 18 млрд руб. Это позволило создать в Твери современное производство подвижного состава, и в частности электропоездов мирового уровня. Сегодня у нас везде установлено современное оборудование, введены новые технологии — как в производстве, так и в организации управления процессами, обеспечена роботизация сварочного процесса и так далее.

По факту, технологии сборки «Иволги» в общем-то не сильно отличаются от тех, которые уже активно применяются на заводе. Например, боковины для электропоезда изготавливаются на том же оборудовании, что и боковины двухэтажных вагонов. Тем не менее нам пришлось это производство тоже модернизировать и закупить дополнительное оборудование, потому что действующая площадка на 100% была загружена «двухэтажкой». В свое время мы ровно так же поступили с кузовами метро и трамваев.

Еще одно направление инвествложений — программа «Цифровой завод», которая реализуется с 2018 года на ТВЗ, и хотя прямого отношения к созданию «Иволги» не имеет, безусловно, отразится и на этом проекте, и на всем производстве. В рамках «Цифрового завода» создается своеобразный электронный «двойник», интеллектуальная система мониторинга активов и анализа технологических процедур, единая IT-структура и внутрицеховая система диспетчеризации и планирования производства. Сейчас в работе свыше 40 подпроектов, они в буквальном смысле охватывают всю жизнь завода. Через несколько месяцев после того, как система начала внедряться, мы уже видим, где у нас имеются неиспользованные резервы и ресурсы или, наоборот, чрезмерная нагрузка.

BG: Над чем сегодня работают инженеры ТВЗ?

А. С.: Совместно с «ТМХ-Инжиниринг» мы постоянно работаем над совершенствованием пассажирских вагонов для дальнего сообщения. В рамках семилетнего контракта

с Федеральной пассажирской компанией (ФПК) имеющийся парк подвижного состава будет поэтапно меняться. Вагоны нового модельного ряда в рамках этой программы мы начинаем поставлять ФПК уже с сентября этого года.

BG: Что в них будет нового?

А. С.: В каждом новом вагоне, в том числе плацкартном, оборудован душ, есть зоны самообслуживания и вендинговые аппараты. В купейных установлены персональные сейфы, есть возможность регулирования температуры в каждом отдельно взятом купе. На следующем этапе будут совершенствоваться двухэтажные вагоны. Например, на втором этаже за счет изменения кузова мы увеличим пространство на верхней полке. А с 2023 года все выпускаемые вагоны будут еще более комфортными для пассажиров и более эффективными в эксплуатации для перевозчиков.

BG: Насколько производство ТВЗ загружено заказами и в каких сегментах формируется основная выручка завода?

А. С.: Стабильность и ритмичность работы завода во многом зависит от крупных долгосрочных заказов и господдержки. В феврале впервые в истории российского пассажирского вагоностроения мы заключили семилетний контракт с ФПК на поставку 3730 вагонов. Это стало возможным после того, как государство приняло решение о снижении ставки НДС на дальние железнодорожные пассажирские перевозки до нуля с обязательным условием приобретения новых вагонов для обновления парка. Этот контракт обеспечивает загрузку 40% мощностей завода на годы вперед. Кроме того, у нас есть госконтракты, в рамках которых мы строим вагоны по заказам министерств и ведомств. По объемам они незначительные, но, кроме нас, многие модели сделать просто никто не может.

Учитывая, что сейчас помимо вагонов локомотивной тяги мы выпускаем электропоезда «Иволга», собираем кузова вагонов трамваев и поездов метрополитена, производство загружено достаточно плотно: работаем в две-три смены. Многие участки и цеха нашего завода перешли на непрерывный график работы, предприятие не останавливается и в субботу-воскресенье, потому что по-другому распределить загрузку мощностей невозможно. Могу ответственно заявить, что до 2025 года завод будет загружен работой и никаких проблем в этом плане испытывать не придется.

BG: А после 2025 года? Ведь спрос может снизиться, когда перевозчики уже обновят парк.

А. С.: Благодаря поддержке Минпромторга России и взвешенной маркетинговой политике «Трансмашхолдинга», а также проведенной диверсификации и модернизации, наше производство выстроено сегодня так, что колебания продаж год от года составляют всего 10–15%, остальные площади загружены постоянно. Если и пойдет снижение спроса, то оно уже не будет таким резким, как это бывало в 2009 или 2015 годах. Так что мы спокойно смотрим в будущее и уверены, что наши специалисты даже после 2025 года останутся при работе и заработной плате.

Беседовал АЛЕКСАНДР ФРОЛОВ



«У ПРИГОРОДНЫХ ПЕРЕВОЗЧИКОВ ОЧЕНЬ РАЗНЫЕ ПОТРЕБНОСТИ»

НОВАЯ «ИВОЛГА», СПРОЕКТИРОВАННАЯ СПЕЦИАЛЬНО ДЛЯ ГОРОДСКИХ ПЕРЕВОЗОК, МОЖЕТ БЫТЬ ЛЕГКО ПЕРЕОСНАЩЕНА ДЛЯ ЭФФЕКТИВНОГО ИСПОЛЬЗОВАНИЯ НА МЕЖДУГОРОДНЫХ И ПРИГОРОДНЫХ МАРШРУТАХ, РАССКАЗАЛ ЗАМЕСТИТЕЛЬ ДИРЕКТОРА ПО РАЗВИТИЮ ПАССАЖИРСКОГО ТРАНСПОРТА «ТРАНСМАШХОЛДИНГА» АЛЕКСАНДР ЛОШМАНОВ.

BUSINESS GUIDE: Каковы главные отличия новой версии «Иволги» от предыдущей модификации?

АЛЕКСАНДР ЛОШМАНОВ: Во-первых, в «Иволге 2.0» увеличена составность поезда с шести до семи вагонов, изменен экстерьер, в частности маска. Как вы могли заметить, внешний вид у «Иволги» теперь другой. Применены многие технические решения, которые необходимы для ее эксплуатации в городских условиях и конкретно на МЦД. Во-вторых, что наиболее важно для пассажира, существенно изменились интерьер и начинка салона. Теперь у каждого сидящего пассажира есть персональная USB-розетка, появились столики в подоконной зоне, увеличилось количество поручней для стоящих пассажиров, в вагонах установлены урны для мелкого мусора. Освещение мы сделали адаптивным, и теперь оно может быть теплым или холодным в зависимости от времени суток. Помимо этого в каждом составе можно установить вендинговый аппарат либо по желанию заказчика расположить на этих местах багажные полки.

BG: Первые модификации «Иволги» уже эксплуатируются на некоторых маршрутах в Москве и Подмосковье. Какова у вас обратная связь от перевозчиков и их пассажиров?

А. Л.: По отзывам пассажиров, «Иволга» показала себя как очень комфортабельный поезд, по отзывам эксплуатантов — как эффективная и удобная в обслуживании машина. Естественно, как в любом новом продукте, возникают некоторые вопросы по наладке, но мы их очень быстро решаем. Для нас самое важное, что серьезных



ПРЕДОСТАВЛЕНО ПРЕСС-СЛУЖБОЙ «ТРАНСМАШХОЛДИНГА»

недостатков в процессе эксплуатации выявлено не было. Мы в ежедневном режиме взаимодействуем с нашими заказчиками, работниками сервисных служб и депо, у нас создана специальная рабочая группа, которая занимается улучшением поездов и решением разнообразных оперативных вопросов.

BG: Может ли «Иволга 2.0» использоваться на всех пригородных маршрутах в России? Годится ли она для междугородных маршрутов?

А. Л.: Новая модификация «Иволги» — это городской электропоезд. Он создавался и проектировался с учетом главной потребности мегаполиса — перевозка огромного пассажиропотока. Поэтому «Иволга» отличается от всех работающих в нашей стране электричек большей шириной дверей (1400 мм), что принципиально важно именно в пиковые часы. В поезде меньше сидячих мест, поскольку главный акцент сделан на вместимости поезда. Все это актуально для сравнительно коротких расстояний, тогда как для поездок в дальний пригород, как правило, требуется больше сидячих мест.

Ориентируясь на различные потребности перевозчиков, мы сделали «Иволгу» модульной: ее всегда можно доработать под любые задачи эксплуатанта. Можно поставить больше сидений, предусмотреть больше места для багажа, установить дополнительные крепления для велосипедов или лыж, например. Но у пригородных перевозчиков очень разные потребности. Вот, например, Свердловская ППК заказала на Тверском вагоностроительном заводе восемь сидячих пассажирских вагонов, отличающихся от серийных. Они прописали в техническом задании все, что хотели видеть в вагоне, и вместе мы создали, по сути, новый продукт. Он используется на туристическом маршруте, именуемом «Императорским». Вагоны

нравятся и пассажирам, и эксплуатирующей компании — в этом году она намерена сделать еще один заказ.

BG: Городская модификация «Иволги» имеет рыночные перспективы?

А. Л.: «Иволга» пока вышла только на самый крупный рынок в России — в Москву, это наш первый шаг. Повторю, за счет модульности созданной платформы мы способны предложить самые различные модификации современных электропоездов, в том числе можем создавать уникальные поезда, которые, кстати, могут быть востребованы не только в границах нашего государства, но и за рубежом.

BG: Сколько в процентном соотношении в «Иволге» сегодня российских и зарубежных запчастей?

А. Л.: Первый прототип «Иволги» создавался с известной долей импортного оборудования, но параллельно мы готовили поставщиков к тому, что им предстоит выпускать необходимые комплектующие в нашей стране. Многие из них локализовали свое производство в России, и сегодня «Иволга» — поезд почти полностью отечественного производства. Пока импортными остаются тяговый привод и тяговый преобразователь, но уже созданы отечественные аналоги, и в следующих поездах будут установлены именно они.

BG: А электроника?

А. Л.: Да, с электроникой у наших поставщиков есть вопросы: отдельные компоненты в России не выпускаются. Однако и тут есть поэтапный план перехода практически к стопроцентному российскому продукту.

Интервью взял АЛЕКСАНДР ФРОЛОВ

«ТРАНСПОРТНАЯ СИСТЕМА БУДЕТ СТИМУЛИРОВАТЬ РАЗВИТИЕ НОВЫХ ДЕЛОВЫХ ЦЕНТРОВ»

Хаотическое и «внезапное» появление крупных жилых массивов внутри больших агломераций приводит к невозможности эффективно планировать пассажирскую транспортную инфраструктуру. Реализация железнодорожного проекта Московских центральных диаметров (МЦД) не только существенно улучшит качество жизни сотен тысяч людей, но и может стать инструментом градостроительной политики, считает директор Центра исследований транспортных проблем мегаполисов НИУ «Высшая школа экономики» КОНСТАНТИН ТРОФИМЕНКО.



BUSINESS GUIDE: Достаточны ли усилия властей Москвы и Подмосковья для решения транспортных проблем московской агломерации?

КОНСТАНТИН ТРОФИМЕНКО: С одной стороны, инвестиции в транспортную сферу здесь колоссальные, причем не только по российским меркам. Вопрос лишь в том, что до тех пор, пока не будет скоординирована транспортная политика и градостроительная политика в Москве и Московской области на уровне двух регионов, транспортное строительство никогда не будет поспевать за темпами строительства жилья. Поэтому основная причина транспортных проблем в Московской агломерации именно в том, что в Подмосковье «внезапно» за несколько лет появляются целые городки с десятками тысяч жителей. Разумеется, транспортная система, как правило, к этому не готова.

С этим можно «бороться» жесткими градостроительными регламентами, которые привязаны в том числе к пропускной способности транспортной инфраструктуры. Если это не будет сделано, то те колоссальные ресурсы, которые инвестируют Москва и область, пусть и решат массу существующих проблем, но их окажется недостаточно для устранения причины их возникновения.

BG: Почему?

К. Т.: Пока у нас сохраняется такая конъюнктура, при которой люди со всей страны и ближайшего зарубежья хотят переехать жить в Москву или поближе к ней. Если внимательно посмотреть на распределение плотности населения в Московской агломерации, то станет видно, что оно идет своеобразными протуберанцами вдоль железнодорожных магистралей. Есть отдельные исключения, но там, где есть железная дорога с активным пассажир-

ским сообщением, вся эта линия будет облеплена жилыми центрами. Причем там действительно живут люди, а не стоит пустующая недвижимость.

Сейчас уже всем очевидно, что московская агломерация — это единая урбанизированная территория, на которой действуют единые процессы и закономерности. Такая территория требует если не единого административного управления, то хотя бы общего плана развития и в идеале общего бюджета для этого развития. Только таким образом государство получает возможность эффективно управлять агломерационными процессами. По крайней мере так развиваются крупнейшие мировые агломерации.

BG: Что в этом смысле изменит запуск МЦД?

К. Т.: Сейчас пригородные электрички работают в режиме «подвоза» людей до станций метро. Если удастся сделать единую систему вместе с метрополитеном с тактовым движением, то это позволит разгрузить и метро (особенно разгрузятся станции с вокзалами и пересадочными узлами с пригородным сообщением), и наземный общественный транспорт, и автомобильные дороги в городе. Эффект от запуска МЦК парой лет раньше в этом смысле превзошел все самые оптимистичные ожидания.

Кроме того, МЦД позволят связать некоторые удаленные друг от друга территории прямыми и быстрыми маршрутами. Например, человек каждый день ездит по делам из Кунцево в Лянозово с тремя пересадками на метро. Благодаря МЦД он получит прямой маршрут на современном электропоезде, который даже еще удобнее, чем поезд метрополитена. Конечно, таких людей не очень много. Но можно найти несколько десятков подобных кейсов, где проявляется подобная экономия времени и сил для пассажира, и это уже не так мало. Это будут десятки, если не сотни тысяч человек, которым станет легче добираться до работы за счет появления нового удобного маршрута, а значит, у них улучшится качество жизни.

В долгосрочной перспективе МЦД можно рассматривать как инструмент изменения баланса землепользования в Москве. Почему, например, сейчас центр города перегружен деловыми функциями? Да потому, что, например, жителям Мытищ и Подольска, если они хотят что-то вместе сделать, проще всего встретиться в центре Москвы. Причем не важно, каким видом транспорта они пользуются. С запуском МЦД появляется еще одна зона «универсальной транспортной доступности» где-то в срединной части города, как раз в точках пересечения МЦД, МЦК, новой Большой кольцевой линии метрополитена. Таким образом, благодаря своему устройству транспортная система будет стимулиро-

вать развитие новых деловых центров, что постепенно повлияет на переток пассажиров в срединную часть города, освобождая центр.

Создание еще одного каркаса притяжения деловых пассажиров, до которого будет достаточно удобно добираться из любой части города, позволит оживить промзоны, которые традиционно сконцентрированы вокруг железнодорожных путей. Совершенно очевидно, что одного «Сити» для такой крупной агломерации, как Москва, совершенно недостаточно: городу нужно еще несколько таких «сити» поменьше. Это будет очень позитивно для экономики города и агломерации в целом, а в центре Москвы можно будет усиливать другие функции: туристические, рекреационные и прочие. Конечно, какая-то деловая функция у центра останется, но не такая избыточная, как сейчас, когда около 40% жителей всей агломерации стремятся приехать в центр города.

BG: Оправдан ли акцент властей на развитие именно железнодорожного сообщения? Может быть, следовало активнее развивать метрополитен или автодорожную сеть?

К. Т.: Безусловно, и это общемировой тренд. Железные дороги во всем мире строились не для перевозок пассажиров, а для промышленных целей. Например, для крупных европейских городов это общее место — нужно лишь переформатировать это промышленное наследие под новые задачи. Инвестиции в такую модернизацию несравнимы со строительством новой инфраструктуры, капитальная часть уже есть, заново построить придется только пассажирские павильоны и модернизировать станции, закупить новый подвижной состав.

В любом случае эти инвестиции значительно меньше, чем при подземном строительстве метрополитена или при многоуровневом автодорожном строительстве. И при этом не менее эффективно в отношении градостроительного эффекта. Практика показывает, что строительство очередной трехуровневой развязки приводит лишь к тому, что затор перемещается на несколько километров дальше от нее.

Что касается строительства новых путей, то эта программа реализуется ОАО РЖД с 2008 года, задолго до появления проекта МЦД. Новые пути нужны не только для городских и пригородных перевозок, выведение электричек на отдельные двухпутные магистрали освобождает место для дальних и грузовых поездов, что существенно повышает пропускную способность всей железнодорожной системы.

Беседавал АЛЕКСЕЙ ЕКИМОВСКИЙ

ГОРОДСКОЙ ЭЛЕКТРОПОЕЗД

СОВРЕМЕННЫЙ ГОРОДСКОЙ ЭЛЕКТРОПОЕЗД «ИВОЛГА 2.0» РАЗРАБОТАН И ВЫПУСКАЕТСЯ НА ТВЕРСКОМ ВАГОНОСТРОИТЕЛЬНОМ ЗАВОДЕ (ВХОДИТ В СОСТАВ АО «ТРАНСМАШХОЛДИНГ»). ОН РАССЧИТАН НА ТАКТОВЫЕ ПЕРЕВОЗКИ И ИНТЕНСИВНЫЙ ПОТОК ПассаЖИРОВ, ЧТО НАШЛО ОТРАЖЕНИЕ В ЕГО КОНСТРУКТИВНЫХ ОСОБЕННОСТЯХ.



УВЕЛИЧЕННАЯ ДО 1400 ММ ШИРИНА ДВЕРЕЙ И ИХ РАЗМЕЩЕНИЕ БЛИЖЕ К ЦЕНТРУ ВАГОНА ПОЗВОЛЯЮТ ЭФФЕКТИВНО ЭКСПЛУАТИРОВАТЬ «ИВОЛГУ» НА ЛИНИЯХ С БОЛЬШИМ ПАССАЖИРОПОТОКОМ С ЧАСТЫМИ ОСТАНОВКАМИ



ИНТЕРЬЕР ОБНОВЛЕННОЙ «ИВОЛГИ» ОРГАНИЗОВАН ПО МОДУЛЬНОМУ ПРИНЦИПУ. ПОМИМО УЖЕ ТРАДИЦИОННЫХ ЗОН ДЛЯ МАЛОМОБИЛЬНЫХ ПАССАЖИРОВ, ВЕЛОПАРКОВОК И МЕСТ ДЛЯ ХРАНЕНИЯ БАГАЖА В НОВОЙ СЕРИИ ПРЕДУСМОТРЕНА ВОЗМОЖНОСТЬ РАЗМЕЩЕНИЯ СЕРВИСНЫХ ЗОН С ВЕНДИНГОВЫМИ АППАРАТАМИ



В ИНТЕРЬЕРЕ ИСПОЛЗУЮТСЯ СОВРЕМЕННЫЕ БЕЗОПАСНЫЕ ДЛЯ ЗДОРОВЬЯ ПАССАЖИРОВ МАТЕРИАЛЫ, А КУЗОВА ВАГОНОВ ПРОИЗВОДЯТСЯ ИЗ СТОЙКОЙ К КОРРОЗИИ СТАЛИ, ПОЭТОМУ СРОК ЭКСПЛУАТАЦИИ ПОЕЗДА СОСТАВЛЯЕТ 40 ЛЕТ



ВАГОНЫ ОБЕСПЕЧИВАЮТ МАКСИМАЛЬНУЮ ВМЕСТИМОСТЬ ПАССАЖИРОВ БЛАГОДАРЯ ПРОДУМАННОЙ СБАЛАНСИРОВАННОСТИ МЕЖДУ ЧИСЛОМ СИДЯЧИХ И СТОЯЧИХ МЕСТ. В ВАГОНАХ ВЫПОЛНЕНА ПЛАНИРОВКА СИДЕНИЙ ПО СХЕМЕ 2+2, ЧТО НАРЯДУ С БОЛЬШИМ ЧИСЛОМ МЕСТ ДЛЯ СИДЕНИЯ (НЕ МЕНЕЕ 68 МЕСТ НА ПРОМЕЖУТОЧНЫЙ ВАГОН) ПРЕДУСМАТРИВАЕТ БОЛЬШЕ МЕСТА ДЛЯ СТОЯЩИХ ПАССАЖИРОВ

ПОДВИЖНОЙ СОСТАВ



ЭЛЕКТРОПОЕЗД ЭГ2ТВ СОЗДАН В РОССИИ И ПРАКТИЧЕСКИ ПОЛНОСТЬЮ СОСТОИТ ИЗ КОМПОНЕНТОВ, ИМЕЮЩИХ ОТЕЧЕСТВЕННОЕ ПРОИСХОЖДЕНИЕ. «ИВОЛГА 2.0» МОЖЕТ ИМЕТЬ СОСТАВНОСТЬ ОТ 5 ДО 12 ВАГОНОВ, МАКСИМАЛЬНАЯ ВМЕСТИМОСТЬ СЕМИВАГОННОЙ «ИВОЛГИ» - 2267 ЧЕЛОВЕК



В КАБИНЕ МАШИНИСТА УСТАНОВЛЕНА ЦИФРОВАЯ СИСТЕМА УПРАВЛЕНИЯ ПОЕЗДОМ, БОЛЕЕ НАДЕЖНАЯ ПО СРАВНЕНИЮ С ИСПОЛЪЗУЕМОЙ В ЭЛЕКТРОПОЕЗДАХ РАНЬШЕ. ОНА ОБЕСПЕЧИВАЕТ ПОДДЕРЖКУ, СБОР И СОХРАНЕНИЕ ИНФОРМАЦИИ О РЕЖИМАХ ДВИЖЕНИЯ ЭЛЕКТРОПОЕЗДА, В ТОМ ЧИСЛЕ С УДАЛЕННЫМ ДОСТУПОМ, МОНИТОРИНГ ТЕХНИЧЕСКОГО СОСТОЯНИЯ СОСТАВА В РЕЖИМЕ РЕАЛЬНОГО ВРЕМЕНИ С ВОЗМОЖНОСТЬЮ ПЕРЕДАЧИ ИНФОРМАЦИИ ОНЛАЙН



СКВОЗНОЙ ПРОХОД МЕЖДУ ВАГОНАМИ ОБЕСПЕЧИВАЕТ КОМФОРТНОЕ РАЗМЕЩЕНИЕ ПАССАЖИРОВ ДАЖЕ В ЧАСЫ ПИК

«УРБАНИЗАЦИЯ БУДЕТ ОСНОВНЫМ ДРАЙВЕРОМ РАЗВИТИЯ ПРОИЗВОДСТВА ПОДВИЖНОГО СОСТАВА»

ПРОИЗВОДИТЕЛИ ПРИГОРОДНОГО ПОДВИЖНОГО СОСТАВА СЛЕДУЮТ ЗА СПРОСОМ, А ПОТОМУ ДЛЯ СОХРАНЕНИЯ И РАЗВИТИЯ ПРИГОРОДНОГО СООБЩЕНИЯ В РОССИИ ГОСУДАРСТВО ДОЛЖНО СФОРМИРОВАТЬ КРУПНЫЙ ЗАКАЗ НА ОБНОВЛЕНИЕ ПАРКА ЭЛЕКТРИЧЕК. В ЭТОМ СЛУЧАЕ ЭФФЕКТИВНО ЗАРАБОТАЮТ ВСПОМОГАТЕЛЬНЫЕ МЕХАНИЗМЫ: ЛИЗИНГ, КОНТРАКТЫ ЖИЗНЕННОГО ЦИКЛА И РАЗЛИЧНЫЕ ЦИФРОВЫЕ РЕШЕНИЯ, СЧИТАЕТ ГЕНЕРАЛЬНЫЙ ДИРЕКТОР ИНСТИТУТА ПРОБЛЕМ ЕСТЕСТВЕННЫХ МОНОПОЛИЙ ЮРИЙ СААКЯН.

BUSINESS GUIDE: Какие требования сегодня предъявляет пассажир к пригородному транспорту?

ЮРИЙ СААКЯН: Весной этого года мы провели на федеральном уровне опрос пользователей пригородного транспорта: собрали мнения более 2 тыс. пассажиров из всех федеральных округов страны. Его результаты будут опубликованы в ближайшее время, однако уже готов назвать некоторые из наиболее интересных. Так, ключевые критерии, которыми руководствуется население при выборе вида транспорта для пригородной поездки, — это время в пути, комфорт транспортного средства и удобство расписания. Критерий стоимости проезда занимает только четвертое место, если мы говорим в целом по России. Но даже в разрезе федеральных округов и регионов он не является основным.

BG: Насколько пригородный железнодорожный комплекс соответствует этим требованиям?

Ю. С.: Практика во всем мире показывает, что очень сложно развивать агломерации без рельсового транспорта и железнодорожного сообщения между городом и областью: автодороги задыхаются в пробках. Стабильную и своевременную перевозку большого количества пассажиров может гарантировать только железнодорожный транспорт. Именно рост городов, урбанизация будут основным драйвером развития производства подвижного состава.

Наш опрос показал, что качество проезда в электропоездах оценивается пассажирами в целом по России выше, чем в автобусах и маршрутках, однако, конечно, это не повод успокаиваться. Запрос на комфортабельный пригородный транспорт очень высок. При этом современный пассажир воспринимает транспорт не только как средство проезда из точки «А» в точку «Б»: он хочет иметь возможность во время поездки работать и решать бытовые вопросы, для чего нужны соответствующие условия: плавность хода, свобода размещения в транспортном средстве, наличие Wi-Fi, климатика и так далее.

Очень наглядны те изменения, которые происходят в транспортном комплексе Москвы. Например, успех проекта МЦК — это не только фактор проезда по единому билету с метро и городским транспортом, эффективно организованные транспортно-пересадочные узлы, но и комфортный подвижной состав, что у пассажиров всегда на первом месте. На том же Ленинградском направлении люди готовы переплачивать, но ехать более комфортными электропоездами. Есть пример и из городского общественного транспорта: сам был недавно свидетелем, как пассажиры пропускают старые трамваи, дожидаясь новых низкопольных.

BG: Москва действительно стоит особняком, но что делать в не столь «сытых» регионах?

СТАБИЛЬНУЮ И СВОЕВРЕМЕННУЮ ПЕРЕВОЗКУ БОЛЬШОГО КОЛИЧЕСТВА ПАССАЖИРОВ МОЖЕТ ГАРАНТИРОВАТЬ ТОЛЬКО ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ ТРАНСПОРТ. ИМЕННО РОСТ ГОРОДОВ, УРБАНИЗАЦИЯ БУДУТ ОСНОВНЫМ ДРАЙВЕРОМ РАЗВИТИЯ ПРОИЗВОДСТВА ПОДВИЖНОГО СОСТАВА



СТРАТЕГИЯ



ПРЕДОСТАВЛЕНО ПРЕСС-СЛУЖБОЙ ИТЕМ

Ю. С.: Во-первых, региональные власти довольно часто бывают в Москве и делают выводы. Во-вторых, на федеральном уровне регуляторы — правительство, Минтранс, Минпромторг — в целом создали условия для эффективного развития пригородного железнодорожного комплекса. Обнулен НДС, действует долгосрочная 99-процентная скидка на услуги инфраструктуры, для регионов введено обязательство иметь комплексные планы транспортного обслуживания населения, развиваются инструменты лизинга. Те же стратегии пространственного развития и цифровизации ориентированы на инфраструктуру, а значит, и на транспорт.

Главное — поставить работу по обновлению пригородного транспорта на долгосрочные рельсы. Это мировая практика — например, в Германии, на чью железнодорожную систему мы так любим ориентироваться, условия работы перевозчика определяются на десятилетия вперед. Перевозчику понятно, в каких объемах и на каких условиях обновлять подвижной состав, банкам — как кредитовать перевозчика, производителю подвижного состава — какой ему ждать спрос, как организовывать производство и какую позицию занимать в переговорах с поставщиками комплектующих.

Московская агломерация и тут является показательным примером: между городом, областью и перевозчиком — АО «Центральная ППК» — заключен контракт на 15 лет. Всем все становится ясным и прозрачным, а главный эффект — удовлетворение потребностей пассажиров и повышение их экономической активности.

BG: Но подвижной состав, который способен запустить такие изменения, стоит больших денег...

Ю. С.: Проблема высокой цены решается с нескольких сторон. Конечно, нужны субсидии, без них цивилизованный общественный транспорт нигде в мире не выживает. В той же Германии государство на федеральном и региональном уровнях компенсирует до 80% стоимости билета для пассажира, в России — только до 50%. Рост субсидирования обязательно подстегнет темпы обновления подвижного состава, а в производстве действует простое правило: чем больше заказ, тем меньше удельная стоимость одного изделия. Таким образом, от роста заказов на подвижной состав выигрывают все регионы вместе, при этом есть и дополнительная выгода для государства: российский производитель может предлагать и более привлекательные цены при экспортных контрактах, а значит, становится более конкурентоспособным.

Но субсидии также важно дополнять и другим инструментом. Так, должна все большее распространение получать практика контрактов жизненного цикла. Благодаря им пригородные компании будут оптимизировать расходы на ремонт и обслуживание подвижного состава, администрирование ремонтного комплекса. В свою очередь, производители подвижного состава также будут оптимизировать расходы на обслуживание. Насколько знаю, АО «Трансмашхолдинг» сегодня активно занимается развитием инструментария предиктивной аналитики: датчики, позволяющие собирать данные о работе подвижного со-

става и использовать их при организации ремонта, устанавливаются практически на все новые модели. Это в перспективе также даст возможность снижать издержки в производстве и эксплуатации поездов.

Повторюсь, важны долгосрочные условия работы пригородных перевозчиков, потому что они также способствуют оптимизации издержек. Например, производители комплектующих, увидев зафиксированные долгосрочные условия работы у производителя подвижного состава, будут перестраиваться на длинные контракты и улучшать условия поставок.

BG: Российский производитель готов поставлять комфортный, надежный и финансово доступный подвижной состав?

Ю. С.: Опыт Москвы по метро и трамваям показывает, что в России могут делать рельсовую технику, конкурентоспособную на мировом рынке. Пример того же Китая: создали большой спрос, заказали подвижной состав, освоили серийное производство, теперь уже европейские гиганты со страхом смотрят на каждый новый шаг китайских производителей.

Не стоит забывать, что современный подвижной состав — это высокотехнологичное машиностроение, включает передовые электронику, электротехнику, материалы и так далее. Большие заказы на вагоны метро и трамваев последних лет значительно способствовали освоению на территории России выпуска новых комплектующих, дали возможности комплектаторам разрабатывать технологии для другой сложной продукции: в авиа-, авто-, судостроении, энергетике. ... Таким образом, государство, создавая условия для заказа транспортных средств, в том числе для пригородных перевозок, стимулирует рост высокотехнологичного сектора промышленности в целом.

У нас есть все возможности пойти по китайскому пути по пригородным поездкам. На железнодорожной системе России сегодня эксплуатируется более 10 тыс. вагонов электропоездов, львиная доля которых нуждается в замене. Таким образом, мы имеем на среднесрочную перспективу рынок объемом более 150 млрд руб. для производителей подвижного состава и более 70 млрд руб. для комплектаторов. Отмечу, что эти рынки являются самыми близкими к сфере производства поездов для ВСМ — единственному, но крупнейшему сегменту мирового рынка, на котором российский производитель до сих пор не представлен. Если мы реализуем существующий колоссальный потенциал и уже через несколько лет увидим совершенно другой пригородный транспорт, то облегчим себе освоение производства высокоскоростных электропоездов и будем способны конкурировать на мировом рынке на одном уровне с Китаем.

Интервью взял АЛЕКСЕЙ ЕКИМОВСКИЙ

РЕНЕССАНСНЫЙ ПАССАЖИР

МИРОВОЙ ТРЕНД — ИНТЕГРАЦИЯ ВСЕХ ВИДОВ УСЛУГ ПАССАЖИРСКОГО ТРАНСПОРТА: ОБЩЕСТВЕННОГО, КАРШЕРИНГА, ТАКСИ, АРЕНДЫ ВЕЛОСИПЕДОВ И ТАК ДАЛЕЕ — В ОДНОМ МОБИЛЬНОМ ПРИЛОЖЕНИИ. ПРИЧЕМ ОСНОВОЙ ТАКОЙ ИНТЕГРАЦИИ ЯВЛЯЕТСЯ ЭФФЕКТИВНАЯ СИСТЕМА ОБЩЕСТВЕННОГО ТРАНСПОРТА И «АКТИВНЫЕ» СПОСОБЫ ПЕРЕДВИЖЕНИЯ. ДАННАЯ КОНЦЕПЦИЯ НАЗЫВАЕТСЯ «МОБИЛЬНОСТЬ КАК УСЛУГА», И ПУСТЬ МИР ЕЩЕ В САМОМ НАЧАЛЕ ЕЕ РЕАЛИЗАЦИИ, РАЗВИТИЕ ИДЕТ ОЧЕНЬ БЫСТРО, ОТКРЫВАЯ НОВЫЕ ВОЗМОЖНОСТИ И ПЕРСПЕКТИВЫ.

МАРИЯ РОЖЕНКО, ДИРЕКТОР ФИЛИАЛА ЦЕНТРА ПРОФЕССИОНАЛЬНОГО ОБРАЗОВАНИЯ BVW, ДОЦЕНТ ФАКУЛЬТЕТА ГОРОДСКОГО И РЕГИОНАЛЬНОГО РАЗВИТИЯ ВЫСШЕЙ ШКОЛЫ УРБАНИСТИКИ ИМ. А. А. ВЫСОКОВСКОГО, КАНДИДАТ ФИЗИКО-МАТЕМАТИЧЕСКИХ НАУК

В 2017 году в Хельсинки стартовал интернет-проект Whim — сервис подписки на общественный транспорт, такси и велосипеды. Этот проект стал первым масштабным воплощением концепции интеграции разных видов транспорта, которую называют MaaS (Mobility-as-a-Service), или в русском переводе MKY («Мобильность как услуга»).

Работает это приложение так. В Whim интегрированы все виды транспорта, и у пользователя есть возможность проложить маршрут из точки «А» в точку «Б» оптимальным способом. Он может выбрать один из трех способов оплаты проезда: платить отдельно за каждую поездку, купить проездной на общественные виды транспорта плюс возможность краткосрочной аренды велосипедов и, наконец, купить за €499 месячный проездной на все возможные виды транспорта, включая такси в пределах центра города и прокат велосипедов.

Несмотря на определенные сложности в реализации (например, до сих пор этот проект саботируют таксисты: их не устраивает, как организованы их заработки внутри Whim), в целом этот эксперимент мировым сообществом признан успешным. Whim очень популярен среди пользователей, есть данные о существенном (до 15%) увеличении числа пользователей общественного транспорта и, самое главное для современного мира, зафиксирована польза этих изменений для экологии.

Но это, конечно, не единственный проект развития MKY. За прошедшие с того времени три года все города, заинтересованные в развитии транспортного сервиса, так или иначе заявили о своих идеях о том, как можно практически реализовать MKY. Приложение Zipster в Сингапуре, WienMobil в Вене, KVV.mobil в Карлсруэ, Ustra в Ганновере, Switchh в Гамбурге, VBB в Берлине. Все они отличаются архитектурой приложения, разными участниками и условиями их участия, и в некотором смысле приложения отличаются функционалом (но для конечного пользователя, впрочем, разница не столь существенная). То есть фактически каждый город принимает свое решение, в каком направлении поддерживать развитие приложений, и единого решения здесь быть не может.

ТРЕНД НА ЭКОЛОГИЮ Термин MaaS совсем молодой: в активном пользовании он появился всего лет пять назад. Но об изменении парадигмы транспортного планирования, о повороте этой парадигмы в сторону удобства человека в отрасли размышляют с начала века. Можно сказать, что XX век был временем становления технологий, а XXI век — временем, когда все эти технологии должны объединиться в стройную концепцию служения человеку. Другими словами, транспортные подсистемы планируются уже не ради собственного развития, а в интересах



из личного архива

людей — чтобы конкретному пользователю было комфортно добраться до места назначения. Так, в Германии, известной сильной школой транспортного планирования, вот уже 20 лет регулярно проводятся мероприятия по переносу автобусных остановок на 200 м либо изменения длины платформы железнодорожной станции на 100 м — просто потому, что так будет немного удобнее для пассажиров.

MKY является некоторым продолжением идей об интеграции различных видов транспорта. Но что же изменилось с начала XXI века? Можно выделить основные причины развития MKY.

Одна из главных — пристальное внимание общества к экологическим вопросам и вопросам здоровья. В транспорте это означает развитие электротранспорта и повышение роли общественного транспорта в городской транспортной системе. В Китае работает уже больше 1 тыс. электробусов, доля электромобилей в Голландии свыше 7%, во всем мире особенно актуально развитие индивидуального электротранспорта, в первую очередь электросамокатов. И, конечно же, продолжается стимулирование использования велосипеда для ежедневных перемещений.

Вторая причина — бурное развитие IT-технологий. Это наглядно сказывается на системах оплаты. Пластиковые карточки неожиданно — буквально за несколько месяцев — «умерли», и везде оказалось возможным платить телефоном. Магазины, спортклубы, фитнес-центры резко меняют физическую карту на приложение на телефоне. То же самое происходит в транспортной отрасли: с помощью приложений DB и BVG (компании, отвечающие за организацию городского пассажирского транспорта общего пользования в Берлине) можно купить билет на проезд в городском общественном транспорте — и не нужен будет никакой лишний носитель информации, такой как пласти-

ковая карта или бумажный билет. Аналогично можно сделать и в Московском регионе: с помощью приложения Центральной пригородной пассажирской компании можно купить разовые билеты. Это позволяет сэкономить время пассажира на покупку билета и поиск кассы либо автомата по продаже билетов.

Следующими причинами являются распространение концепции совместного пользования и технологий беспилотного передвижения. То, что лет десять назад казалось далекой фантастикой, уже вопрос нескольких следующих лет: сейчас количество каршеринговых автомобилей в столице превышает 20 тыс., а на улицах Москвы начались тест-драйвы беспилотных автомобилей.

Таким образом, MaaS — это уже отчетливый тренд в развитии мирового транспорта. Но этот тренд, конечно, может быть реализован только при условии достаточного развития всех компонентов системы, равно как и высокой степени качества услуг на всех отдельных составляющих общественного транспорта: комфортный подвижной состав, развитая маршрутная сеть, тактовое расписание движения и его соблюдение, достаточная скорость и многое другое. Потому что ядром городской транспортной системы является именно общественный транспорт, и именно поэтому туда и стоит направлять основные усилия городским властям, если они хотят быть современным мегаполисом.

РЕЗЕРВЫ «ГЕЙМИФИКАЦИИ» Транспортное приложение будущего должно выполнять целый ряд функций. В целом поездка состоит из трех шагов: планирование поездки, покупка билета, выполнение поездки. В перспективе все, что можно автоматизировать, будет автоматизировано. Другими словами, если человек в среду обычно ездит в спортзал на каршеринге, а по пятницам любит прогуляться пешком, то приложение автоматически должно формировать соответствующий маршрут с учетом пробок, погоды. Если у человека есть билет на самолет, а рейс задержан на два часа, то приложение должно само отслеживать изменения в расписании, сообщить об этом пассажиру, пересчитать оптимальный вариант пути к аэропорту. Оплата же проезда, как один из вариантов развития событий, должна совершаться в том числе постфактум с учетом пользования различными видами транспортных средств. Ну и, конечно же, сама поездка, скорее всего, тоже будет требовать минимальных усилий со стороны человека, а для ее завершения не будет требоваться куда-то прикладывать телефон или отправлять СМС.

Следующее направление развития приложения MKY — взаимодействие с городом и бизнесом. И это может быть прекрасной коммерческой историей: приложение будет само показывать разные интересные акции в учреж-

дениях по дороге домой, либо с помощью набранных бонусов можно будет получить дополнительную скидку в новом кафе или музее.

Развитие приложений полезно не только пользователям, но и самим транспортникам. С помощью этих приложений можно и нужно управлять транспортной системой: более равномерно распределять нагрузку, видеть слабые места и оперативно вносить коррективы. Логика развития IT-отрасли подсказывает, что для того, чтобы управлять транспортной системой, скорее всего, будут созданы какие-то современные игровые, развлекательные способы привлечения пользователей в те или иные виды транспорта. Например, рейтинги. Те люди, которые чаще пользуются общественным транспортом, велосипедами и самокатами, могут получать дополнительные баллы в определенных системах, соревноваться с другими пользователями или сами с собой. Цель такой «геймификации» — более равномерное распределение загрузки транспортной системы, стимулирование людей пользоваться общественным транспортом и активными видами транспорта (то есть более здоровыми): велосипедом, самокатом, больше ходить пешком.

Управление транспортной системой сейчас — это не только понимание физических (инженерных) свойств системы. Это и знание экономики, основ моделирования, понимание логики и тенденций развития IT-технологий, знание основ психологии и поведенческой экономики. То есть это стало действительно междисциплинарной прикладной наукой, выйдя за границы привычного нам представления о транспорте. В Европе в последнее время для изучения проблем на транспорте создаются междисциплинарные группы, в которых присутствуют транспортники, экологи, психологи, экономисты и урбанисты, чтобы наиболее полно проанализировать влияние транспортной системы на деятельность города и увидеть возможности влияния на поведение пассажиров. Ведь целью всего является создание устойчивой транспортной системы и опосредованно — сделать человека более здоровым.

Конечно, все это оказывает существенное влияние на систему подготовки специалистов транспортной отрасли: в программу зарубежных учебных заведений добавляют курсы по психологии, методам анализа больших данных, не говоря уже о большом блоке экономических предметов, включая поведенческую экономику. Отрадно, что и в России задумываются о междисциплинарном образовании: многие вузы уже заявляют о необходимости открытия магистерских программ для выпуска специалистов по транспортному планированию. Такой специалист должен знать очень много: основы инженерии, уметь строить модели, понимать экономику, основы политики, психологии, урбанистики. То есть быть как человек эпохи Возрождения, «ренессансным человеком». ■

ТРАНСПОРТНЫЕ ПОДСИСТЕМЫ ПЛАНИРУЮТСЯ УЖЕ НЕ РАДИ СОБСТВЕННОГО РАЗВИТИЯ, А В ИНТЕРЕСАХ ЛЮДЕЙ — ЧТОБЫ КОНКРЕТНОМУ ПОЛЬЗОВАТЕЛЮ БЫЛО КОМФОРТНО ДОБРАТЬСЯ ДО МЕСТА НАЗНАЧЕНИЯ



ПОЕЗДА УСТРЕМЛЯЮТСЯ В РЕГИОНЫ

КРОМЕ СУПЕРСОВРЕМЕННЫХ ПОЕЗДОВ «ИВОЛГА 2.0», ПРЕДНАЗНАЧЕННЫХ ДЛЯ ПЕРЕВОЗОК ПассажиРОВ ВНУТРИ ГУСТОНАСЕЛЕННЫХ ГОРОДОВ, У ОТЕЧЕСТВЕННЫХ ПРОИЗВОДИТЕЛЕЙ ПОДВИЖНОГО СОСТАВА УЖЕ ГОТОВЫ РАЗРАБОТКИ ДЛЯ ЦЕЛОГО РЯДА ДРУГИХ СЕГМЕНТОВ ПРИГОРОДНЫХ ПЕРЕВОЗОК, В ТОМ ЧИСЛЕ ДЛЯ НЕЭЛЕКТРИФИЦИРОВАННЫХ УЧАСТКОВ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ. АЛЕКСЕЙ ЕКИМОВСКИЙ

Пока правительство безуспешно ищет источники финансирования для закупок новых пригородных поездов, потребность в обновлении парка электричек в России с каждым годом только возрастает. По официальным данным, в России находится в эксплуатации около 9,5 тыс. вагонов пригородных поездов, но к 2030 году по сроку службы будет списано около половины действующего парка. Для снижения дефицита подвижного состава ежегодно необходимо приобретать порядка 500 новых вагонов или заменять пригородное железнодорожное сообщение другими видами транспорта.

По словам директора Института экономики транспорта и транспортной политики НИУ ВШЭ Михаила Блинкина, общественный транспорт, такси и каршеринг в любом случае «не увезут такое количество людей», которые перемещаются в городах-миллионниках. «Массовые перевозки лучше осуществлять с помощью рельсового транспорта: и людям комфортно, и экология будет приличной», — отмечает он, добавляя, что именно поэтому сегодня машиностроители во всем мире бьются за контракты по развитию трамвайных линий, метрополитена и пригородного железнодорожного сообщения.

Отечественные производители подвижного состава, несмотря на отсутствие крупных заказов со стороны пригородных перевозчиков, тем не менее выражают готовность выпускать такой подвижной состав и даже разрабатывают новые перспективные модели современных поездов. Основные покупатели новой техники — несколько крупных пригородных компаний, работающих на крупных полигонах вокруг Москвы и Петербурга, а также ОАО «Российские железные дороги» (ОАО РЖД), которое обеспечивает пригородным подвижным составом все остальные регионы России.

Один из крупнейших производителей подвижного состава, «Трансмашхолдинг», предлагает целую линейку серийно выпускаемых вагонов новых модификаций и совершенно новые модели с улучшенными эксплуатационными и пользовательскими характеристиками. Не считая суперсовременного поезда «Иволга 2.0», который специально разрабатывался Тверским вагоностроительным заводом для перевозок пассажиров по Московским центральным диаметрам (см. подробный материал об этом поезде на стр. 10), у предприятий холдинга имеется около десятка различных предложений для региональных пригородных компаний.

Для большинства регионов, где пассажиропоток не такой большой, как в крупных городах, поезда большой вместимости не требуются. Для этих целей Демиховским заводом предлагаются на рынок современные поезда модели ЭП2Д. В этих составах впервые используется головной моторный вагон, позволяющий создавать поезда из 2–3 вагонов, хотя максимальная скорость выпускаемых электричек этого типа достигает до 11 вагонов.

Поезд имеет стеклопластиковую кабину аэродинамической формы, конструкция которой выполнена без подножек и поручней, что позволяет исключить случаи несанкционированного подъема и проезда посторонних лиц на выступающих частях головных вагонов. Боковины кузова вагонов тоже гладкие, салонные окна сделаны без выступающего наружу резинового уплотнения, на крыше отсутствуют воздуховоды.

Кроме технических улучшений, которыми обладают и другие новые модели выпускаемых предприятиями «Трансмашхолдинга» электропоездов, в вагонах установлены удобные диваны и багажные полки новой конструкции, внутри размещены современные двухсторонние информационные табло. Новый механизм внутрен-



НА САХАЛИНЕ ЗАМЕНЯЮТ СТАРЫЕ ПОЕЗДА ЯПОНСКОГО ПРОИЗВОДСТВА НА НОВЫЕ СОВРЕМЕННЫЕ РЕЛЬСОВЫЕ АВТОБУСЫ РА-3

них раздвижных дверей позволяет их легко открывать одной рукой, и они не хлопают при закрытии.

Конструктивно идентичный поезд, но предназначенный для эксплуатации на железнодорожных линиях с электрификацией переменным, а не постоянным током, получил обозначение ЭПЗД и пользуется высоким спросом у пригородных перевозчиков. Впервые этот поезд вышел на сеть российских железных дорог в начале 2018 года (до этого поставлялся в Казахстан). Сегодня около 50 выпущенных Демиховским заводом «Трансмашхолдинга» ЭПЗД различной составности курсируют на Горьковской, Приволжской, Северо-Кавказской, Юго-Восточной, Красноярской, Забайкальской и Дальневосточной железных дорогах.

Проектируются и совсем новые модели пригородных электричек, востребованных в регионах России. В ходе прошедшего в конце августа железнодорожного салона «PRO//Движение.Экспо» в подмосковной Щербинке стало известно, что «Трансмашхолдинг» разрабатывает новый низкопольный электропоезд ЭП5ДА.

По словам заместителя генерального директора по развитию пассажирского транспорта «Трансмашхолдинга» Александра Лошманова, в настоящее время сформированы технические требования для малосоставного электропоезда, завершить разработку новой «короткой» электрички инженеры холдинга намерены в следующем году, а к концу 2021 года получить сертификат соответствия.

«Впервые в России мы планируем создать полностью низкопольный проект, потому что все, что за пределами Москвы и Санкт-Петербурга, в основном экс-

плуатируется на низких платформах. Для того чтобы это был социальный, удобный поезд, его составность начинается от двух вагонов и по нарастающей. Получится малообслуживаемый современный электропоезд, при этом с большой эффективностью на малодеятельных маршрутах», — рассказал об особенностях будущей электрички господин Лошманов.

Он подчеркнул, что переговоры о поставке новых электропоездов для городских перевозок ведутся с несколькими немосковскими перевозчиками, у которых, однако, тоже есть проекты «городской электрички». «Мы надеемся, что порядка 50–100 вагонов в год будут востребованы», — озвучил он прогнозы по спросу на новый подвижной состав.

Однако больше всего пригородные перевозчики нуждаются в обновлении подвижного состава, задействованного на неэлектрифицированных участках железных дорог (таких в России около половины). Парк автомотрис и дизель-поездов сегодня самый изношенный, а некоторые перевозчики используют в пригородном сообщении поезда из несомоходных вагонов с локомотивной тягой, что на порядок менее эффективно. Для этих целей на предприятиях «Трансмашхолдинга» производятся современные дизель-поезда различной составности: от одного до пяти вагонов, а также так называемые рельсовые автобусы.

Рельсовый автобус РА-3, выпускаемый на «Метровагонмаше», — это уже третье поколение отечественных рельсовых автобусов, в котором собраны все последние технические наработки. Появление первых РА-3 на железных дорогах Сахалина в конце августа стало настоящим праздником для властей региона и жителей острова. При финансовой поддержке госкорпорации ВЭБ.РФ пассажирская компания «Сахалин» по-

лучила три новые машины, в следующем году островная магистраль пополнится еще четырьмя.

«Для Сахалина это означает, что мы переходим в новую эру железной дороги», — сказал журналистам врио губернатора Сахалинской области Валерий Лимаренко, напомнив, что новый подвижной состав будет курсировать по реконструированной под российские стандарты железной дороге с шириной колеи 1520 мм. — У нас появилась российская железная дорога, наша родная колея, новый подвижной состав».

РА-3 обладает современным внешним видом, комфортабельным пассажирским салоном, может иметь в своем составе от двух до шести вагонов и осуществлять пригородное сообщение с низкими и высокими платформами. Максимальная конструкционная скорость рельсобуса выросла со 100 км/ч до 120 км/ч, количество сидячих мест в вагоне увеличено на 15%, улучшен интерьер салона в соответствии с современными требованиями эстетики, пожарной и санитарно-гигиенической безопасности.

Кроме рельсобусов «Метровагонмаш» выпускает и другие типы дизель-поездов. Например, дизельный поезд ДП-М 770 с силовым модулем Stadler (Швейцария) спроектирован в 2013 году.

На силовом модуле установлен дизельный двигатель с системами топливпитания, охлаждения, смазки, выхлопа, генератор электроэнергии и преобразователь для питания собственных нужд дизель-поезда, инвертор для четырех тяговых асинхронных электродвигателей, установленных на осях тележки модуля.

Кабина машиниста и пассажирские салоны ДПМ оборудованы системой кондиционирования и отопления, вагоны поезда максимально приспособлены для проезда пассажиров с маленькими детьми и инвалидов. ■

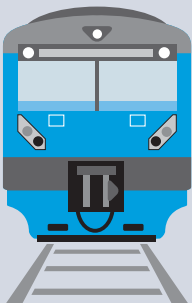


ОТЕЧЕСТВЕННЫЙ ПРИГОРОДНОЙ ПОДВИЖНОЙ СОСТАВ

ЭЛЕКТРОПОЕЗД ЭГ2ТВ «ИВОЛГА» Тверской вагоностроительный завод

Выпущено (составов / вагонов)*	26/154	Скорость, км/ч	120	Ускорение, м/с²	0,7	Ширина дверей, мм	1400	Комфорт			
								Климат-контроль	Wi-Fi	USB	
вагонов	мест	сидений									
5	1565	260	6**	1916/328	7**	2267/396	11	3671/668			

*По состоянию на 2019 год. **Компоновка рядов сидений для МЦД (2+2). ***Для двухвагонной составности — 0,35, для трехвагонной — 0,25.



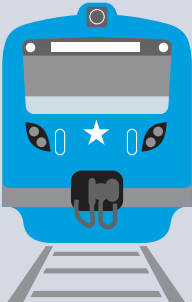
Электropоезд ЭД4М Демидовский машиностроительный завод

Выпущено	448 составов	Ширина дверей, мм	1250
	4548 вагонов	Скорость, км/ч	120
Составность (11 вагонов)	3384 места	Ускорение, м/с²	0,62
	1012 сидений	Комфорт	



Электropоезд ЭД9Э Демидовский машиностроительный завод

Выпущено	59 составов	Ширина дверей, мм	1250
	349 вагонов	Скорость, км/ч	120
Составность (8 вагонов)	2270 мест	Ускорение, м/с²	0,6–0,8
	824 сидения	Комфорт	



Электropоезд ЭД4МКМ-АЭРО Демидовский машиностроительный завод

Выпущено	7 составов	Ширина дверей, мм	1250
	68 вагонов	Скорость, км/ч	120
Составность (10 вагонов)	574 места	Ускорение, м/с²	0,62
	574 сидения	Комфорт	



Электropоезд ЭПЗД Демидовский машиностроительный завод

Выпущено	45 составов	Ширина дверей, мм	1250
	192 вагона	Скорость, км/ч	120
Составность (4 вагона / 6 вагонов)	948/1464 места	Ускорение, м/с²	0,7
	354/586 сидений	Комфорт	



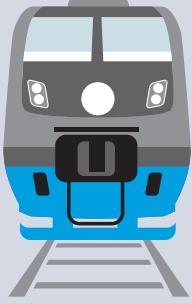
Электropоезд ЭП2Д Демидовский машиностроительный завод

Выпущено	75 составов	Ширина дверей, мм	1250
	807 вагонов	Скорость, км/ч	120
Составность (11 вагонов)	3100 мест	Ускорение, м/с²	0,7
	1006 сидений	Комфорт	



Рельсовый автобус PA-1 Метровагонмаш

Выпущено	90 составов	Ширина дверей, мм	1280
	90 вагонов	Скорость, км/ч	100
Составность (1 вагон)	180 мест	Ускорение, м/с²	0,6–0,8
	74 сидения	Комфорт	



Рельсовый автобус PA-2 Метровагонмаш

Выпущено	112 составов	Ширина дверей, мм	1280
	334 вагонов	Скорость, км/ч	100
Составность (2 вагона / 3 вагона)	380/590 мест	Ускорение, м/с²	0,48
	132/218 сидений	Комфорт	



Рельсовый автобус PA-3 Метровагонмаш

Выпущено	3 состава	Ширина дверей, мм	1300
	6 вагонов	Скорость, км/ч	120
Составность (2 вагонов / 3 вагона)	362/606 мест	Ускорение, м/с²	0,25–0,35***
	133/229 сидений	Комфорт	



Дизель-поезд ДП-М Метровагонмаш

Выпущено	1 состав	Ширина дверей, мм	1300
	5 вагонов	Скорость, км/ч	120
Составность (5 вагонов)	1500 мест	Ускорение, м/с²	0,3–0,5
	652 сидения	Комфорт	

ВСЕГО ВЫПУЩЕНО СОСТАВОВ / ВАГОНОВ
В РОССИИ ПО СОСТОЯНИЮ НА 2019 ГОД

866/6553

ЭЛЕКТРОПОЕЗДОВ 660/6118 ДИЗЕЛЬ-ПОЕЗДОВ 206/435

КоммерсантъFM93.6
слушайте

online

⟨ на www.kommersant.ru ⟩