

ПЕРСПЕКТИВЫ ИЗ-ПОД ЗЕМЛИ

В МОСКВЕ 1 МАРТА СОСТОЯЛОСЬ ОТКРЫТИЕ 70-КИЛОМЕТРОВОЙ БОЛЬШОЙ КОЛЬЦЕВОЙ ЛИНИИ МЕТРО, ВКЛЮЧАЮЩЕЙ В СЕБЯ ТРИ ЭЛЕКТРОДЕПО И 31 СТАНЦИЮ, 12 ИЗ КОТОРЫХ БЫЛИ ВВЕДЕНЫ В ЭКСПЛУАТАЦИЮ В ПРОШЛОМ ГОДУ И ДЕВЯТЬ — УЖЕ В НАСТУПИВШЕМ. САНКТ-ПЕТЕРБУРГ ПОДОБНЫМИ ТЕМПАМИ СТРОИТЕЛЬСТВА ПОХВАСТАТЬСЯ НЕ МОЖЕТ, БОЛЕЕ ТОГО, В ГОРОДСКИХ ПРОГРАММАХ СОКРАЩАЮТСЯ СУММЫ АССИГНОВАНИЙ НА РАСШИРЕНИЕ МЕТРОПОЛИТЕНА НА БЛИЖАЙШИЕ ГОДЫ. КАКИЕ ИЗМЕНЕНИЯ ОЖИДАЮТ ПЕТЕРБУРГСКУЮ ПОДЗЕМКУ В 2023 ГОДУ И В БЛИЖАЙШИЕ ГОДЫ, ВЫЯСНЯЛ КОРРЕСПОНДЕНТ BUSINESS GUIDE ВЯЧЕСЛАВ КАЛАШНИКОВ.

После смены генподрядной организации — с АО «Метрострой» на АО «Метрострой Северной Столицы» (МССС) — ускорения строительства метро в городе не произошло. Опрошенные BG эксперты связывали с этим фактом произошедшие отставки в руководстве городского комитета по развитию транспортной инфраструктуры (КРТИ) и самой компании-подрядчика. Так, в прошлом году должностей лишились председатель комитета Андрей Левакин, отвечавший за строительство метрополитена заместитель председателя комитета Михаил Самборский, Владимира Шмидта на посту генерального директора МССС сменил Кирилл Петров из московского АО «Объединение „Ингеоком“» (компания участвовала в строительстве Большой кольцевой линии Московского метрополитена).

Планы по вводу объектов метрополитена остаются пока неизменными: в соответствии с Адресной инвестиционной программой, ближайшие по времени станции откроются только в 2024 году. Это две станции Красносельско-Калининской линии (ККЛ): «Юго-Западная» («Казаковская») и «Путиловская», а также станция «Горный институт» на Лахтинско-Правобережной линии (ЛПЛ).

МССС в текущем году намерен приступить к строительству вестибюля «Путиловской». Компания уже завершила начавшуюся в прошлом году проходку наклонного хода будущей станции и сейчас занимается работами в подземном вестибюле. Основные горнопроходческие работы на участке между «Путиловской» и «Юго-Западной» завершены, отмечают в компании. Следующий этап — горнопроходческие работы на участке от «Юго-Западной» до «Брестской», выполнить их планируется в этом и следующем годах. В перегоне между «Театральной» и «Горным институтом» МССС ведет укладку путевого бетона для монтажа рельсового пути, на «Театральной» сооружаются внутренние конструкции и тягово-понижительная подстанция, вскоре начнется монтаж инженерных сетей. На станции «Горный институт» метростроители уже завершили возведение внутренних конструкций, начались обустройство платформы и прокладка коммуникаций. До 2026 года на «Театральной» будет сквозное движение, раньше вестибюль построен не будет, хотя недавно Смольный определился с размещением одного из входов: он появится на углу Лермонтовского проспекта и улицы Декабристов, на месте здания Дома быта.

В ближайшее время определится компания, которая будет заниматься проектированием перспективного участка от «Путиловской» до «Каретной» («Обводный канал — 2»). МССС в феврале объявил конкурс на проектирование, работы должны быть завершены к декабрю 2023 года. На семикилометровом участке в будущем появятся четыре станции: «Броневая», «Заставская», «Боровая» и «Каретная». В конце января вице-губернатор Николай Линченко говорил, что следующим будет объявлен конкурс на проектирование участка ЛПЛ от станции «Улица Дыбенко» до перспективной станции «Кудрово» в Ленобласти.

В конце марта — начале апреля МССС намерен также ввести в строй горнопроходческий комплекс «Надежда» диаметром 10,3 м, который будет использовать-



ПЛАНЫ ПО ВВОДУ ОБЪЕКТОВ МЕТРОПОЛИТЕНА ОСТАЮТСЯ ПОКА НЕИЗМЕННЫМИ: В СООТВЕТСТВИИ С АДРЕСНОЙ ИНВЕСТИЦИОННОЙ ПРОГРАММОЙ БЛИЖАЙШИЕ ПО ВРЕМЕНИ СТАНЦИИ ОТКРОУТСЯ ТОЛЬКО В 2024 ГОДУ

ся для проходки тоннелей Невско-Василеостровской линии в направлении будущей станции «Богатырская» («Туристская»). Проходку новых тоннелей планируется ускорить и за счет закупки новых проходческих щитов, хотя и меньшего диаметра (5,6 м): в январе конкурс МССС на поставку техники выиграл петербургский Обуховский завод. Предприятие поставит МССС два щита для строительства Красносельско-Калининской и Фрунзенско-Приморской линий.

В минувшем году началось масштабное обновление подвижного состава метрополитена: заключение 25-летнего лизингового контракта на сумму 242,6 млрд рублей между ГУП «Петербургский метрополитен» и АО «Трансхолдлизинг» стало крупнейшей сделкой в транспортной сфере. Город в течение десяти лет получит 950 вагонов метро.

По состоянию на середину прошедшего года, парк «Петербургского метрополитена» состоял из 1927 вагонов, включая около 800 единиц — со сроком службы выше нормативного. В их числе 293 вагона серии «Ем» и ее модификаций — именно они подлежали безотлагательной замене. Износ подвижного состава перевозчик оценивал в 56,9%. Лишь 636 вагонов метро можно назвать относительно новыми: 612 было поставлено с 2013 по 2021 год, еще 24 метрополитен получил в 2021 году. В начале октября того же года президент РФ Владимир Путин поручил правительству решить вопрос о выделении средств из Фонда национального благосостояния (ФНБ) в 2022–2031 годах в размере до 96,9 млрд рублей на приобретение 950 вагонов для петербургской подземки в соответствии с моделью, согласованной госкорпорацией развития «ВЭБ.РФ», обеспечивающей возвратность привлекаемых средств. Распоряжением правительства РФ от 28 февраля 2022 года процентная ставка по депозиту в части средств

ФНБ, размещаемых в «ВЭБ.РФ» для финансирования проекта обновления подвижного состава петербургского метрополитена должна была обеспечивать доходность на уровне 5% годовых.

По техническому заданию петербургского транспортного предприятия специалисты «ТМХ Инжиниринга» разработали проект поезда, получившего название «Балтиец», с новыми для городского метро техническими решениями. В частности, отличием от предыдущих моделей стали увеличенные с 1208 до 1400 мм дверные проемы, что, по подсчетам разработчиков, позволит на 17% ускорить посадку и высадку пассажиров и тем самым сократить время стоянки на станциях. «Балтиец» вмещает почти 1478 человек (в восьмивагонном исполнении), в том числе 324 сидячих места (по 36 в головных вагонах и по 46 — в промежуточных). Состав сконструирован с использованием более 90% отечественных разработок и комплектующих, но уже в первом квартале наступившего года холдинг планирует довести долю российских компонентов до 99%. «ТМХ Инжиниринг» также договорился с «Петербургским метрополитеном» о вариативности комплектации поездов: предприятие может выбрать различные варианты технического оснащения, включая новейшие разработки.

В качестве поставщика вагонов новой серии 81–725.1/726.1/727.1 Smart выступит входящее в «Трансмашхолдинг» (ТМХ) Андрея Бокарева петербургское АО «Октябрьский электровагоноремонтный завод» (ОЭВРЗ). Предприятие поставит метрополитену вагоны трех различных модификаций: головные, промежуточные моторные и промежуточные безмоторные. Обслуживать новые поезда метрополитен будет самостоятельно, в депо «Автово».

Лизинговый договор был заключен 26 августа, а уже в первой половине сентября заказчику был передан для обкатки и испытаний первый восьмивагонный состав. Согласно условиям контракта, в 2022–2023 годах ТМХ должен передать городу 144 вагона новых поездов. Подвижной состав будет поставляться в 2022–2031 годах. В целом контракт предполагает следующую очередность поставок: 304 вагона (восьмивагонные составы) в 2022–2025 годах, 462 вагона (шестивагонные) — в 2026–2030 годах, 184 вагона (восьмивагонные) — в 2030–2031 годах.

Правительство РФ выделило для обновления подвижного состава ГУП «Петербургский метрополитен» 96,9 млрд рублей, но не в качестве субсидии или инфраструктурного займа. Город их не увидит: деньги ФНБ будут размещены на депозите государственной корпорации развития «ВЭБ.РФ» под 5% годовых. В свою очередь, корпорация заключила с АО «Трансхолдлизинг» кредитный договор, процентную ставку по нему стороны не разглашают, однако опрошенные эксперты оценивают ее в размере примерно 6%. После погашения лизинговой компанией кредита эти средства в полном объеме вернутся в ФНБ, но до этого момента они обеспечат финансирование 75% стоимости поставки вагонов, еще 25% (32,4 млрд рублей) составят затраты города в виде авансовых платежей в рамках договора поставки. Общую стоимость проекта в госкорпорации

оценивают в 129,3 млрд рублей, еще 113 млрд составят лизинговые платежи.

Финансовое обеспечение обязательств ГУП «Петербургский метрополитен» по договору лизинга возьмет на себя городской бюджет. В октябре было опубликовано постановление правительства Санкт-Петербурга № 213, датированное еще 18 марта прошедшего года. В соответствии с текстом документа, Смольный принял решение заключить с ГУП договор о предоставлении в 2022–2046 годах на безвозмездной и безвозвратной основе субсидии на увеличение уставного фонда предприятия. Предельный размер субсидии — 242,673 млрд рублей, что полностью покрывает обязательства «Петербургского метрополитена» по договору лизинга. Средства будут выделены не только для погашения лизинговых платежей (в том числе выкупной стоимости вагонов метро), но и для оплаты авансовых платежей.

Соответствующие изменения еще одним правительственным постановлением, № 687 от 29 июля, были внесены и в другой нормативный документ — государственную программу «Развитие транспортной системы Санкт-Петербурга». Однако в ней «приобретение движимого имущества за счет субсидии на увеличение уставного фонда» обойдется городу в несколько большую сумму — 248,599 млрд рублей. Впрочем, программа — не догма, со времени принятия в 2014 году документ неоднократно корректировался, так что указанные суммы могут быть изменены в любую сторону. Тем не менее вывод из документов достаточно определенный: приобретение вагонов для метрополитена станет существенной нагрузкой для городского бюджета вплоть до 2046 года, а каждый вагон обойдется городу более чем в 255 млн рублей при стоимости (без лизинговых платежей) примерно в 140 млн рублей. ■

Тематическое приложение к газете «Коммерсантъ» (выпуск Санкт-Петербург, Business Guide «Новая экономическая реальность»)

Владимир Желонкин — генеральный директор АО «Коммерсантъ», главный редактор
Анатолий Гусев — автор дизайн-макета
Андрей Ершов — главный редактор СПб страници
Александр Коряков — бильд-редактор
Валерий Грибанов — выпускающий редактор
Марина Шевченко — корректор
Мария Громова — верстка
Любовь Элконица — рекламная служба

Адрес редакции и издателя: 123112, г. Москва, Пресненская наб., д. 10 этаж 35. Тел. (495) 797-6970. Адрес редакции в Санкт-Петербурге: 191024, Харьковская ул., д. 8А, лит А. Тел. (812) 324-6949

Учредитель: АО «Коммерсантъ». Тематическое приложение к газете «Коммерсантъ», зарегистрировано Роскомнадзором, регистрационный номер и дата принятия решения о регистрации ПИ №ФСЧ77-76923 от 11.10.2019 года

Типография: ООО «РосБалт», юридический и почтовый адрес: 197374, Санкт-Петербург, ул. Оптиков, д. 4

Тираж: 9000
Распространяется бесплатно.
16+

Графика на обложке: Арсений Блинов