

«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.

ВГ: 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



ПРЕДСТАВЛЕН ПРЕСС-СЛУЖБЕЙ «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.

ВГ: 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.

ВГ: 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.

ВГ: 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.

ВГ: А электроника?

А. Л.: Да, с электроникой у наших поставщиков есть вопросы: отдельные компоненты в России не выпускаются. Однако и тут есть пошаговый 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.

ВГ: 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.

ВГ: 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 МЦД 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.

ВГ: 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