

ВСМ как инструмент развития территорий

Строительство высокоскоростной магистрали (ВСМ) по маршруту «Москва — Казань» предусматривает сооружение 16 транспортно-пересадочных узлов (ТПУ), с последующим развитием прилегающих территорий.

Жесткая привязка к показателям экономической эффективности требует многократной перепроверки расчетов по каждому ТПУ и разработки индивидуального инвестиционного проекта для каждого остановочного пункта. Об этом журналу RUBEZH рассказал **Юрий Попов**, коммерческий директор АО «Скоростные Магистрали».



Беседовал: Дмитрий Воронин

Из чего будет состоять программа развития прилегающих территорий? Какие остановочные пункты в нее войдут? Какие типы объектов должны быть построены?

ЮРИЙ ПОПОВ: Любой большой инфраструктурный объект влечет за собой эффекты развития. Если брать ВСМ Москва — Казань, в нем есть два типа эффектов: инвестиционные и агломераци-

Развитие должно быть управляемым. Для скорейшего достижения максимальных эффектов необходимо заранее моделировать будущее развитие прилегающих территорий

онные. Первые формируют непосредственно период строительства, вторые возникают уже после ввода скоростной линии в эксплуатацию. Причем

агломерационные эффекты содержат наибольший экономический потенциал.

Наша работа сейчас нацелена на то, чтобы эти агломерационные эффекты не только просчитать, но и способствовать их росту в дальнейшем, за счет развития прилегающих к пересадочным узлам территорий.

Как оцениваются эффекты для территорий в результате строительства ТПУ на участке Москва — Казань?

Ю. ПОПОВ: Центр экономики и инфраструктуры при разработке плана проекта рассчитал шкалу получения дохода на один вложенный рубль от строительства ВСМ и последующего развития территорий. И прогноз таков — нужно вложить много, но эффектов получится больше, чем от других проектов.

Как эффекты развития устроены в деталях? От чего они зависят?

HSR as an instrument of territories development / By Dmitriy Voronin

The construction of a high-speed rail line (HSR) along the Moscow-Kazan route includes the construction of 16 transportation interchange hubs (TPU), with the subsequent development of adjacent territories. A strict peg to the indicators of economic efficiency requires multiple rechecking of calculations for each TPU and the development of an individual investment project for each roadside station. Yuriy Popov, Head of the Commercial Department of JSC "High-Speed Rail Lines", told about this the RUBEZH magazine.



Ю. ПОПОВ: Агломерационные эффекты наступают за счет объединения территорий в единое экономическое и социальное пространство.

Во-первых, потому, что вырастет мобильность граждан. Из Москвы до Владимира можно будет доехать за 1 час, а не за 2,5, как сейчас. И владимирец, по сути, может считаться москвичом — жителем из пригорода, станет участником столичного рынка труда, пользователем социальных и культурных объектов. Во-вторых, возникнут новые устойчивые бизнес-связи, ВСМ интенсифицирует их развитие.

Чтобы строительство ВСМ дало максимальный толчок к развитию всех прилегающих к транс-

портной магистралью территорий, в том числе и малых городов, мы начали детально строить инвестиционные модели. По каждому будущему ТПУ в зависимости от их локации, специфики региона. Анализировали потребности территорий и как на их удовлетворение может повлиять строительство ВСМ.

Можете привести примеры?

Ю. ПОПОВ: Простой пример — с недвижимостью. Сейчас средняя стоимость квадратного метра жилья в ближнем Подмосковье составляет 100 000 руб. Во Владимире — около 40 000 руб. Когда из Владимира до Москвы можно будет добраться за 1 час до той же станции «Курская», а путь из Подмосковья или отдаленного района Москвы в ту же точку будет по-прежнему занимать часа полтора-два — дисбаланс исчезнет.

Если люди смогут из Нижнего или Владимира спокойно ездить в Москву, зарабатывать в мегаполисе, а тратить у себя в городах — это улучшит экономический климат на отдаленных от столицы территориях, будет развивать их.

Для чего именно РЖД берут на себя оценку потенциала прилегающих к ВСМ территорий?

Ю. ПОПОВ: Развитие должно быть управляемым. Для скорейшего достижения максимальных эффектов необходимо заранее моделировать будущее развитие прилегающих территорий.

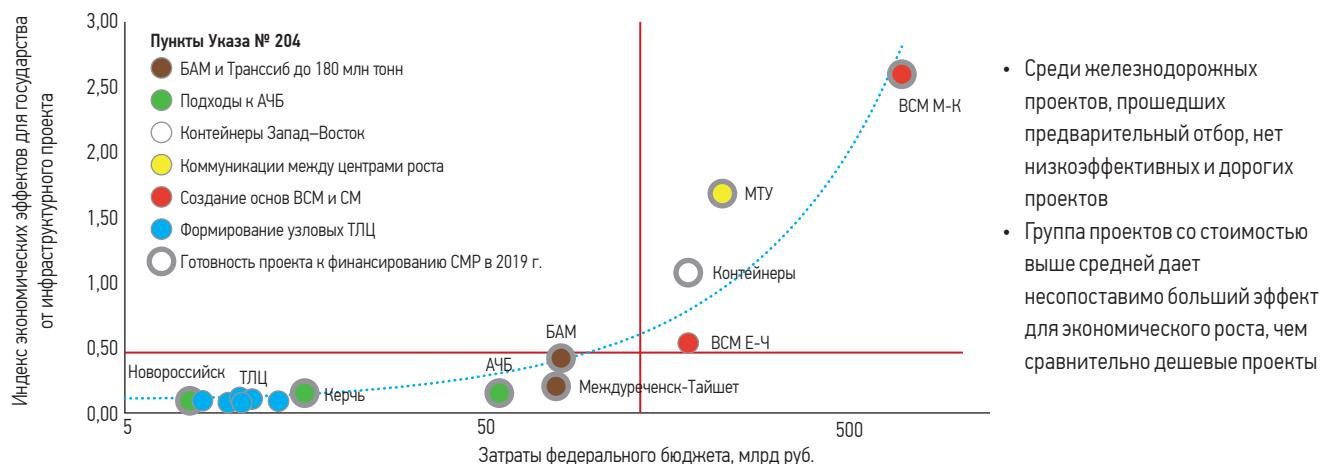
Для РЖД очень важно, чтобы пассажиропоток был стабильным.

Сейчас в плане строительства есть остановочные пункты, где пока вокруг просто поле или лес. Если процессами развития не управлять и оставить все стихийно развиваться, то на этих остановочных пунктах сначала появится торговля с перрона, потом низкобюджетная точка общепита и стоянка, скорее всего, нелегального такси. Все будет работать хаотично. Такие остановки не станут точками притяжения для пассажиров и зонами развития для регионов, а значит, в проигрыше все — регионы и города, ОАО «РЖД», пассажиры.

И поэтому нужно сделать такие тип-поинты (*tip points* — место, где большие группы людей меняют свои привычки, осваивая новые для себя поведенческие модели. — Прим. ред.), которые будут эмоционально вовлекать людей, побуждая или поселяться там, или просто делать остановку, в общем — чтобы возникала привычка постоянно ездить туда и обратно.

Мы пытаемся смоделировать именно такую, выгодную всем, программу развития.

Сравнение проектов развития железнодорожного транспорта по экономической эффективности для государства и необходимым бюджетным затратам



РЖД будут контролировать проект на всех этапах или только на стадии запуска?

Ю. ПОПОВ: Нет, после того как РЖД сформируют пул заинтересованных участников и скоординируют работу между регионом, инвестором и АО «Скоростные магистрали», проект перейдет в управление непосредственно к инвесторам и представителям территорий.

Насколько проекты развития территории значимы для РЖД с точки зрения развития тех же проектных компетенций?

Ю. ПОПОВ: ВСМ и ТПУ — проекты для РЖД принципиальные. Железные дороги во всем мире меняют статусы территорий, влияют на расселение людей, создание экономических центров.

Мы формируем новые компетенции, учимся комплексному подходу, при котором строительство линии позитивно влияет на жизнь людей, на их мобильность, на их заработки. Чтобы людям в России стало удобно, комфортно и, желательно, более выгодно перемещаться между городами и даже регионами.

Как вы уже сказали, для разных объектов сроки возврата инвестиций будут разными? Каков примерный диапазон по срокам?

Ю. ПОПОВ: По жилым проектам окупаемость составляет около 8 лет, развлекательные кластеры окупаются несколько дольше, из-за высокой капитоемкости, а некоторые проекты невозможны без государственного финансирования и без регионального участия, например геронтологические и реабилитационные центры.

Что известно о сроках реализации? И когда они станут понятны, в какой момент?

Ю. ПОПОВ: Первая реперная точка — принятие решения по проекту, вторая — формирование собственно сообществ, ассоциаций из участников, куда войдут представители территориальных администраций и потенциальные инвесторы.

Мы планируем, что до конца 2018 года объедем все регионы участия, в зависимости от того, какой проект у нас выберет правительство для реализации. Если это будет маршрут Москва — Влади-

По жилым проектам окупаемость составляет около 8 лет, развлекательные кластеры окупаются несколько дольше

мир, соответственно Московская, Владимирская области должны в этом свою волю сформулировать. Если утвердят строительство до Казани, то, соответственно, мы будем еще в следующем году продолжать Нижегородскую область отрабатывать и Татарстан.

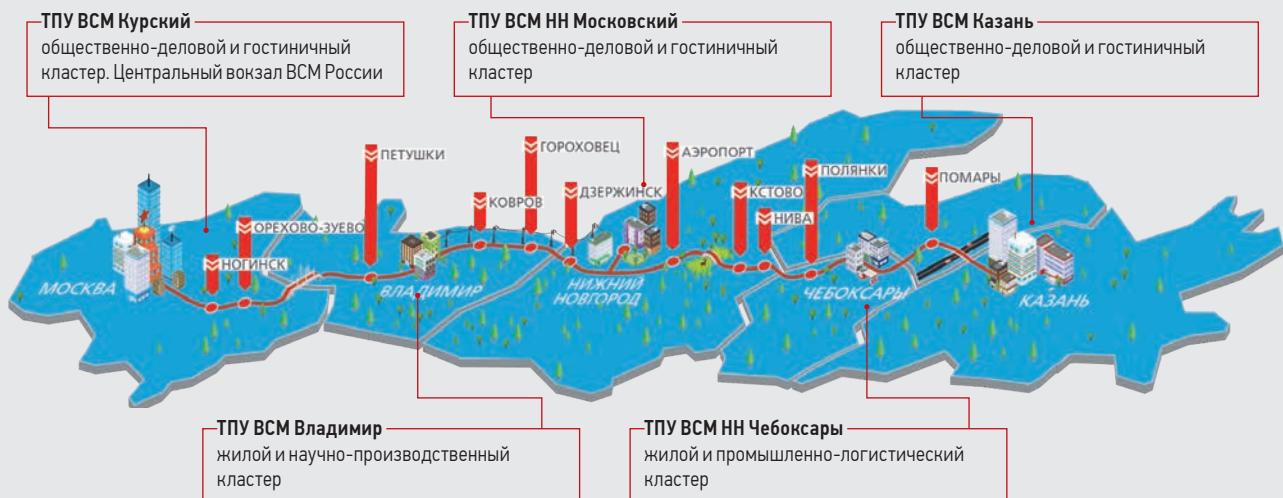
Для каждой территории будут разыгрываться отдельные тендера по строительству ТПУ и развитию прилегающих территорий?

Ю. ПОПОВ: Было бы замечательно видеть 10 инвесторов, которые спорят за право участия: «я буду, нет, я буду». Но нам сейчас важнее определиться с расчетами и финансовой моделью по каждому остановочному пункту и сформировать интерес у регионов для реализации решений по каждой

Как реализация проекта ВСМ Москва – Казань повлияет на развитие территорий

Проанализировав зарубежный и отечественный опыт, АО «Скоростные магистрали» разработало концепцию развития прилегающих территорий. Концепция позволяет формировать на прилегающих территориях

различные кластеры. Самые крупные из ТПУ ВСМ — на базе Курского вокзала в Москве, на базе Московского вокзала в Нижнем Новгороде и вокзала Казань-2 в Казани — представлены на карте ниже.



Направления развития территорий, прилегающих к ТПУ ВСМ Москва – Казань, учитывают специфику каждого региона прохождения трассы, а также являются импульсом для привлечения инвестиций и роста бизнеса. По мнению экспертов, развитие территории вблизи

станций ВСМ приведет к сокращению дифференциации уровня и качества жизни на территории России, а также послужит улучшению внутреннего и международного инвестиционного климата, увеличению общей инвестиционной привлекательности регионов России.

Кластеры в рамках концепции развития прилегающих территорий ТПУ ВСМ



Жилой кластер

Квартальная жилая застройка, в том числе объекты социальной инфраструктуры



Офисный кластер

Бизнес-центры, офисная недвижимость



Промышленный кластер

Индустримальные и производственные парки



Образовательный кластер

Детские сады, школы, университет



Торговый кластер

Торговые центры, гипермаркеты



Медицинский кластер

Реабилитационный комплекс, санаторно-рекреационный комплекс, реабилитационно-профилактический комплекс (геронтологический центр)



Культурно-туристический кластер

Рекреационный комплекс, гостиницы, зоопарк, арт-парк, парк развлечений



Спортивный кластер

ФОК, спортивные центры

ВСМ Москва–Казань — это дорога, объединяющая регионы, повышающая их инвестиционный статус



территории, важно увязать это с государственными и региональными планами и только затем сформировать интерес инвесторов.

Дальше процедура отбора будет определяться в зависимости от проекта — где-то это будет ГЧП, где-то коммерческий проект.

Мы заинтересованы в том, чтобы проекты развития территорий шли параллельно со строительством главной магистрали

То есть в каждом регионе сначала должна об разоваться какая-то инфраструктура приятия решений?

Ю. ПОПОВ: Фактически она уже везде сформирована. Важно понимать: это не будет закрытый клуб, напротив, мы заинтересованы в том, чтобы проекты развития территорий шли параллельно со строительством главной магистрали.

То есть получается, что РЖД и АО «Скоростные магистрали» под свою ответственность разрабатывают модель экономического развития целых территорий?

Ю. ПОПОВ: Мы не берем на себя ответственность за развитие регионов или районов и городов, в которые мы приходим с ВСМ. Мы

планируем и формируем точки притяжения для повышения пассажиропотока и ищем консенсус в этом вопросе с областными и региональными властями. Чаще всего наши мнения совпадают, потому что они очевидно будут работать на развитие самих регионов. Однако, и это важно, мы не подменяем собой региональные власти в области планирования и развития. Пограничный вопрос развития прилегающих к инфраструктуре территорий должен решаться коллегиально, только тогда будет достигнут синергетический эффект.

Как специфика территорий повлияет на профиль будущих транспортно-пересадочных узлов в связи с ВСМ?

Ю. ПОПОВ: По-разному. Например, у Московской области есть задача — привлечь деньги тех жителей, кто зарабатывает их в Москве. Администрации в Подмосковье с интересом смотрят на такие проекты, которые позволяют зацепить людей внутри района и оставить их внутри локации на территории области. Поэтому на одной остановке мы предложили, например, сделать зоопарк.

Если от Курского вокзала до большого зоопарка будет 30 минут пути, необязательно ехать в переполненный центр города, где только 40 минут можно потратить на поиск свободного места для парковки.

Про зоопарк в принципе понятно, про торгово-развлекательный центр и технологический кластер тоже. Но по какому принципу выбран такой тип объекта для ТПУ, как дом престарелых?

Ю. ПОПОВ: Когда мы начали анализировать наши остановочные пункты, в некоторых абсолютно ничего не клеилось. Нужны были проекты, которые сохранили бы аутентичность места, дали прирост экономики, сформировали бы новые рабочие места и не затронули экологию. Симбиоз этих факторов нашел воплощение в медицинском кластере. Да и сейчас акцент на реабилитацию не значит, что это будет обязательно геронтология, это может быть медицинский кластер широкого профиля.

Будем честны. Все ставят себя на место пенсионеров и пытаются понять, как это будет, на что жить, как сохранить достойный образ жизни и так далее. Это абсолютно нормальные вопросы для любого человека. Такой бизнес у нас на текущий момент не развит, хотя потенциал у него очень большой.

Мы говорили с инвесторами, им нравится концепция, при которой постоялец такого центра сможет пригласить родственников к себе и сам съездить и до Владимира, и до Нижнего, потратив на такое путешествие всего 40 минут на поезде. И в принципе это понравилось региону, понравилось бизнесу. Вот такая у нас идея получилась, мы ее презентовали, и все остались в этом смысле довольны.

В настоящее время у нас уже есть инвесторы, которые готовы вкладывать в концепцию такого ТПУ.

Возникают ли противоречия, споры при разговоре с территориями? Ведь Москва, Нижний, Владимир, Казань — каждый город очень про разное.

Ю. ПОПОВ: Да, регионы каждый со своей спецификой, но и проекты предложены индивидуально для каждой территории. Они не предполагают кардинального пересмотра планов развития или градостроительной политики, учитывают особенности и возможности каждой локации.

Да, как и в любом обсуждении, бывают разные точки зрения. Мы находимся в постоянном диалоге с региональными властями. Нам уже удалось убедить многих руководителей, что эти проекты будут работать на благо регионов. Приятно, когда приезжаешь в регион и местные эксперты принимают твои аргументы, расчеты и переходят на твою сторону.

НОГИНСК

Новые жилые районы + Индустриальный парк

175 га

общая площадь выделенной под развитие территории

900 тыс. м²

суммарная площадь квартир нового района

32 га

площадь индустриального парка

5300 новых рабочих мест

25 600 чел. — перспективная численность района

3,7 млрд руб. — рост ВРП от создания рабочих мест

Налоговые поступления:

4,6 млрд руб. — от проекта

6 млрд руб. — от строительных компаний

3,8 млрд руб. — от смежных областей



ОРЕХОВО-ЗУЕВО

Новые жилые районы + Индустриальный парк + Зоологический парк

260 га

общая площадь выделенной под развитие территории

102 га

площадь территории жилого района

36 га

площадь индустриального парка

7600 новых рабочих мест

14 300 чел. — перспективная численность района

5,4 млрд руб. — рост ВРП от создания рабочих мест

Налоговые поступления:

3,4 млрд руб. — от проекта

5,2 млрд руб. — от строительных компаний

3,3 млрд руб. — от смежных областей



ПЕТУШКИ

Реабилитационно-профилактический комплекс с проживанием для постояльцев пожилого возраста

43,5 га

общая площадь выделенной под развитие территории

20 га

резервная территория

380 новых рабочих мест

173 млрд руб. — рост ВРП от создания рабочих мест

Налоговые поступления:

3 млрд руб. — от проекта

344 млн руб. — от строительных компаний

220 млн руб. — от смежных областей



ВЛАДИМИР

Новые жилые районы + Университет + Индустриальный парк

500 га

общая площадь комплексного развития территорий

83 га

площадь индустриального парка

13 000 новых рабочих мест

86 000 чел. — перспективная численность района

5,6 млрд руб. — рост ВРП от создания рабочих мест

335 га

площадь участков для жилой застройки

16 га

площадь нового университета

Налоговые поступления:

18,2 млрд руб. — от проекта

26,3 млрд руб. — от строительных компаний

16,8 млрд руб. — от смежных областей

МОСКВА

60 минут

ВЛАДИМИР

67 минут

НИЖНИЙ НОВГОРОД

ГОРОХОВЕЦ

Парк с российской тематикой

170 га

перспективная площадь комплексного развития территорий

325 новых рабочих мест

222 млн руб. — рост ВРП от создания рабочих мест

Налоговые поступления:

5 млрд руб. — от проекта

533 млн руб. — от строительных компаний

342 млн руб. — от смежных областей

МОСКВА

60 минут

30 минут

60 минут

36 минут

ГОРОХОВЕЦ
МУРОМ

НИЖНИЙ
НОВГОРОД

ДЗЕРЖИНСК

Индустриальные парки

135 га

общая площадь выделенной под развитие территории

115 га

площадь территории индустриального парка

20 га

площадь территории малого производственного парка

7500 новых рабочих мест

4,7 млрд руб. — рост ВРП от создания рабочих мест

Налоговые поступления:

3,5 млрд руб. — от проекта

693 млн руб. — от строительных компаний

444 млн руб. — от смежных областей

МОСКВА

48 минут

ДЗЕРЖИНСК

19 минут

НИЖНИЙ НОВГОРОД

И какие территории сейчас приоритетны для выстраивания диалога с инвесторами и местными администрациями по строительству ТПУ?

Ю. ПОПОВ: Нам интересны все проекты, но с точки зрения развития проекта ВСМ — это Нижегородская область.

Почему?

Ю. ПОПОВ: Все еще идет полемика — какой вариант проекта ВСМ нужно делать: большой или малый. Все будет зависеть от инвестиционного потенциала каждой территории. Например, в Нижегородской области есть три проекта, которые стимулируют развитие региона. Здесь возможна именно комплексная инфраструктура: есть один вокзал в центре города, есть аэропорт, куда будет приходить высокоскоростной поезд.

И отдельно в Нижегородской области есть остановка «Дзержинск», где мы предлагаем сделать парк легкой промышленности с производствами, с выставочными площадями. Все это в принципе укладывается в существующую концепцию регионального развития по данной территории.

За счет ВСМ нижегородский аэропорт может составить конкуренцию московским транспортным хабам: при стандартных для столицы 40-50 минутах пути маршрут от Москвы до аэропорта в Нижнем Новгороде будет занимать не более полутора часов. Ввиду того, что эксплуатационные издержки Нижнего Новгорода гораздо ниже, чем в Москве, цена на билет будет существенно ниже, чем у тех же лоукостеров. Летать из Нижнего будет выгодней, нежели из Москвы.

К этому стоит добавить развитие системы единого билета. И, возможно, мы сделаем еще систему, при которой чемодан сдаются на московском вокзале, и этот чемодан попадет на самолет в Нижнем Новгороде. Возможно, но пока это дальние перспективы.

Могут ли концепции будущих ТПУ еще претерпеть изменения?

Ю. ПОПОВ: Безусловно, это возможно. Будут меняться если не сами проекты, то их конфигурация. Мы не профессионалы в геронтологических центрах, это не наш бизнес. Мы не профессионалы даже в девелопменте.

Конечно, везде доходность разная, любой инвестор будет цепляться за вариант с максимальными перспективами.

Своей предварительной аналитикой и расчетами мы даем понимание и видение, опираясь на выводы консультантов, на опыт РЖД.

Важно понимать — основные сливки соберут именно пилотные проекты. Потом последние остановочные пункты, с меньшей доходностью, по этой причине, кстати, они могут чуть дольше планироваться и проектироваться.

Насколько сейчас экономика территорий за пределами Москвы позволяет совершить намеченный инвестиционный прорыв?

Ю. ПОПОВ: На самом деле есть определенная инерция восприятия этих территорий, отстающая от реальности. За последние пять лет в тот же Владимир пришло большое количество производств — фармацевтический кластер, производство заборной арматуры и так далее.

Какие источники и модели привлечения средств заложены в строительство ВСМ?

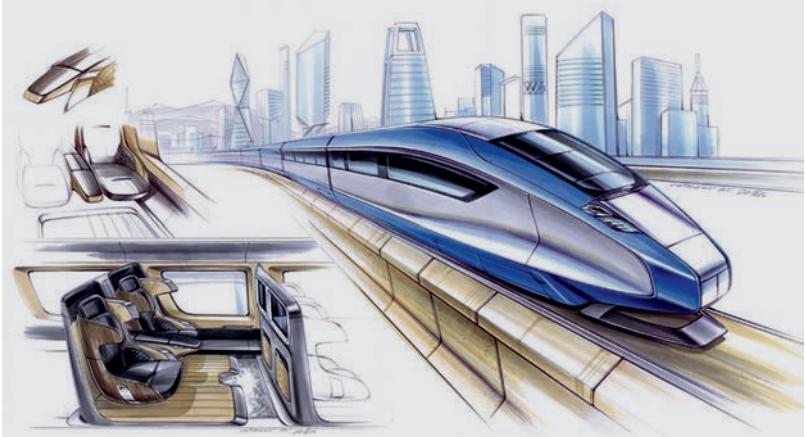
Ю. ПОПОВ: Мы делаем ставку на комбинированную модель. Она предполагает стартовый капитальный грант от государства на запуск. Во-первых, потому что это первый реализуемый проект, и бизнес пока скептически настроен, так как не до конца понимает, как это будет выглядеть. Во-вторых, в мировой практике никто не запускает крупные проекты, скажем, без государственного участия.

Будут ли привлекаться частные инвестиции к строительству ТПУ?

Ю. ПОПОВ: Да, на условиях государственно-частного партнерства. Земельные участки могут быть очень по-разному использованы для реализации проектов, если это федеральные земли. Да и бизнесу проще реализовывать эти проекты на основе ГЧП.

Как будет реализована тема импортозамещения при строительстве ВСМ?

Ю. ПОПОВ: У нас от правительства есть задача, чтобы локализация производства всего необходимого для строительства ВСМ Москва — Казань составила не менее 85%. Не важно, какая именно компания возьмет на себя эту работу — российский или зарубежный производитель. Есть задача — ее нужно выполнить. И касается она всего: производства транспортно-пересадочных узлов или производства подвижного состава.



СТРИГИНО

Новые жилые районы + Общественно-деловая застройка

85 га

общая площадь под развитие территории

72,5 га

площадь территории жилой застройки

9,5 га

площадь территории общественно-деловой застройки

2700 новых рабочих мест

15 200 чел. — перспективная численность района

1,7 млрд руб. — рост ВРП от создания рабочих мест

Налоговые поступления:

3,5 млрд руб. — от проекта

3 млрд руб. — от строительных компаний

1,9 млрд руб. — от смежных областей

9 минут

Н. НОВГОРОД ЦЕНТР

62 минуты

АЭРОПОРТ «СТРИГИНО»

ЧЕБОКСАРЫ

НИЖНИЙ НОВГОРОД

Общественно-деловой и гостиничный кластер

2,9 га

общая площадь под развитие территории

15 900 м²

площадь бизнес-центра

150 номеров

номерной фонд бизнес-гостиницы

1300 новых рабочих мест

836 млн руб. — рост ВРП от создания рабочих мест

Налоговые поступления:

1,5 млрд руб. — от проекта

228 млн руб. — от строительных компаний

146 млн руб. — от смежных областей

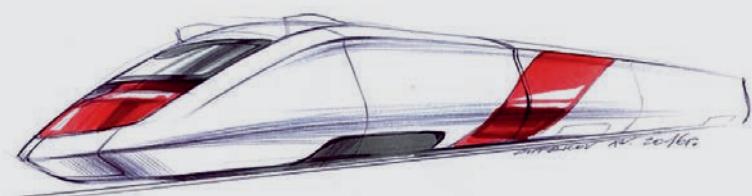
127 минут

МОСКВА

83 минуты

НИЖНИЙ НОВГОРОД

КАЗАНЬ





Насколько заметен интерес китайских инвесторов к строительству ВСМ и освоению прилегающих территорий?

Ю. ПОПОВ: Китайских инвесторов мы, если честно, не привлекали вообще ни на одном этапе работы. Хотя уверен — если пригласим, у них интерес будет. Мы в первую очередь нацелены вызвать интерес к проекту со стороны российского бизнеса.

В планах — до конца 2018 года сформировать в каждом регионе рабочую группу с администрациями, предпринимателями, такую ассоциацию заинтересованных участников

С одной стороны, вы говорите о финансовой модели, бизнес-аналитике, возврате инвестиций. С другой, разговор идет чуть ли не в патриотической плоскости. ВСМ это все-таки про бизнес или про любовь к Родине? Вы планируете использовать иностранный опыт при строительстве ВСМ?

Ю. ПОПОВ: Понимаете, в Китае, к примеру, модель строительства ВСМ другая. Китайские коллеги, у них все достаточно просто: до начала строительства сети ВСМ 80% населения жило в

деревнях. И когда где-то ставят станцию, то за свои средства власти КНР строят вокруг нее дома и буквально в приказном порядке переселяют людей из деревень. Партия сказала «надо», население ответило «есть», и все — поехали, все живут в квартирах в указанной локации. Так и возникают города с населением 10-11 млн человек.

Или в Японии есть очень хороший показатель — все высокоскоростные проекты последних лет строились на деньги девелоперов. То есть им выделялись земельные участки, они эти земельные участки выкупали за большие деньги и потом еще вкладывали средства в строительство самих магистралей. Так девелопер понимал модель, при которой построенная на участке земли станция дает объединение двух японских городов и повышает капитализацию территории, дает тот самый агломерационный эффект.

У нас другой подход, да и структура расселения.

И какой опыт ближе российской модели ВСМ и развития прилегающих территорий?

Ю. ПОПОВ: Все не так просто. Мы не можем федеральную или региональную землю насилием отчуждать. И никаким образом невозможно переложить на инвесторов расходы на покупку земли. То есть это же в большинстве случаев — частная земля. Безусловно, под строительство ВСМ будет организована процедура изъятия земель, на основе действующего законодательства, но она за-

тронет лишь полосу отвода под саму магистраль. Агломерационные эффекты при развитии территорий требуют вовлечения в проект прилегающей земли в пределах ближайших 2-3 км. И вот здесь нас поджидает коллизия, которую до нас никто не решал.

Пока выглядит как свой путь между всех путей.

Ю. ПОПОВ: Да, так оно и есть. Мы рассматриваем весь опыт, который есть в мире. Тут и опыт нью-йоркского вокзала, и опыт берлинского вокзала, французов, испанцев, японцев. Но пока мы не видим, что можно взять определенный вокзал и просто его перенести в наш проект ВСМ. Нет такого, поэтому мы должны взять лучшие практики, подработать и сделать то, что нам нужно.

Насколько критичны, на ваш взгляд, риски, связанные с отсутствием у РЖД наработанной практики по реализации столь масштабных проектов?

Ю. ПОПОВ: Не ошибается тот, кто ничего не делает. Безусловно, многих компетенций по разным типам ТПУ у нас пока еще нет. И по геронтологии у нас не очень богатые компетенции, и по технопаркам компетенции такие, спорные. Да даже по зоопарку для проектирования, скорее всего, будут привлекать специалистов из-за рубежа.

Какова лично ваша ключевая задача в проекте?

Ю. ПОПОВ: Я четко знаю главное — чем грамотнее ты можешь управлять деньгами, тем меньше тебе их нужно. Я отвечаю за экономические показатели. Моя специализация построена на поиске решений — как сделать так, чтобы по этой линии ездили пассажиры, максимально наполнить финансовую модель пассажиропотоками, сделать так, чтобы эта линия не была как линия Москва — Санкт-Петербург, протянутая как маршрут из пункта А в пункт Б.

ВСМ Москва—Казань — это дорога, объединяющая регионы, повышающая их инвестиционный статус.

Не противоречит ли обилие ТПУ и остановочных пунктов идею высокоскоростной магистрали?

Ю. ПОПОВ: Понимаете, это будет динамичное расписание. Какой-то поезд будет ехать из Москвы только в Казань, какой-то будет ехать из Москвы во Владимир, какой-то будет из Владимира

НИВА

Общественно-деловой и гостиничный кластер

758 га

общая площадь под развитие территории

160 га

площадь фестивальной площадки

327 га

площадь арт-парка

271 га

площадь резервных территорий

980 новых рабочих мест

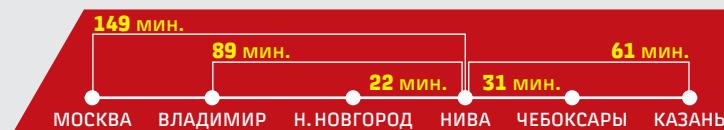
630 млн руб. — рост ВРП от создания рабочих мест

Налоговые поступления:

885 млн руб. — от проекта

60 млн руб. — от строительных компаний

39 млн руб. — от смежных областей



ПОЛЯНКИ

Реабилитационный центр и санитарно-рекреационный комплекс

273 га

общая площадь под развитие территории

178 га

площадь территории реабилитационного центра

9,5 га

площадь территории рекреационного комплекса

540 новых рабочих мест

207 млн руб. — рост ВРП от создания рабочих мест

Налоговые поступления:

1,3 млрд руб. — от проекта

281 млн руб. — от строительных компаний

180 млн руб. — от смежных областей



ЧЕБОКСАРЫ

Новые жилые районы + Медицинский центр + Индустриальный парк

306 га

общая площадь комплексного развития территории

134 га

площадь участков для жилой застройки

104 га

площадь территории индустриального парка

8500 новых рабочих мест

34 000 чел. — перспективная численность района

3,2 млрд руб. — рост ВРП от создания рабочих мест

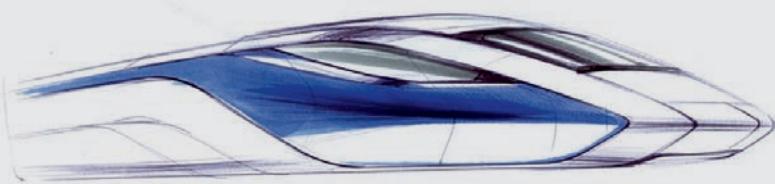
Налоговые поступления:

5,3 млрд руб. — от проекта

9,7 млрд руб. — от строительных компаний

6,2 млрд руб. — от смежных областей





ПОМАРЫ

Жилой район с сопутствующей инфраструктурой

500 га
общая площадь комплексного развития территории

335 га
площадь участков для жилой застройки

83 га
площадь территории индустриального парка

13 000 новых рабочих мест
6 млрд руб. — рост ВРП от создания рабочих мест
35 млрд руб. — увеличение НДС

90 тыс. человек — перспективная численность района
25 млрд руб. — увеличение налога на прибыль



КАЗАНЬ

Общественно-деловой и гостиничный кластеры

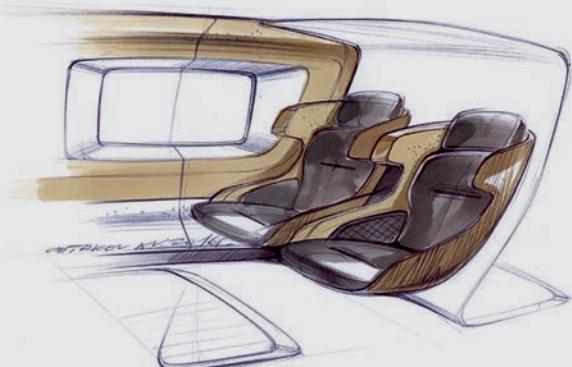
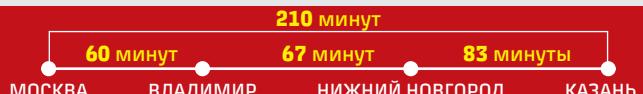
1,57 га
общая площадь под развитие территории

15 000 м²
площадь бизнес-центра

150 номеров
номерной фонд бизнес-гостиницы

1250 новых рабочих мест
1 млрд руб. — рост ВРП от создания рабочих мест

Налоговые поступления:
1,5 млрд руб. — от проекта
248 млн руб. — от строительных компаний
159 млн руб. — от смежных областей



в Нижний. Некоторые поезда будут экспрессами с двумя-тремя остановками, другие будут останавливаться везде. В зависимости от трафика. Поэтому и есть возможность нагружать остановочные пункты. Нужно понимать: Москва — Санкт-Петербург — это реконструированная линия и мы ничего не можем с этим сделать. Как есть, так и есть. А здесь мы строим green field и можем определять формат сами.

Такая «многополоска» получается?

Ю. ПОПОВ: По сути да, концепция ВСМ сравнима с 8-полосным движением автомобилей: кто куда хочет, тот туда и едет. Такое межрегиональное метро с остановками. Пассажир может свободно планировать поездки как из Нижнего во Владимир, так и из Владимира в Москву.

Будут ли применяться технологии информационного моделирования (BIM) при проектировании будущих ТПУ и сценариев развития территорий?

Ю. ПОПОВ: BIM-технологии используются при моделировании трассы как объекта. Мы отдаем себе отчет в том, что с точки зрения эксплуатации — это, безусловно, и проще, и дешевле.

Как выглядит график строительства ТПУ при высокоскоростной магистрали?

Ю. ПОПОВ: Проекты по развитию территорий идут с небольшим опережением самого ВСМ, потому что интересанты от бизнеса, от региона уже готовы, они говорят прямо: «Скажите уже, что нам нужно делать, куда идти, с кем согласовывать?»

В планах — до конца 2018 года сформировать в каждом регионе рабочую группу с администрациями, предпринимателями, такую ассоциацию заинтересованных участников.

Что бы вы сказали критикам? Тем, кто будет возражать против запуска проектов на самих территориях?

Ю. ПОПОВ: Посмотрите на карту. Мы все живем вдоль железных дорог. Могу привести в пример тот же Транссиб. Там дело кончилось не только железной дорогой, хотя с нее все начиналось. И вот были регионы, населенные пункты, к примеру Томск, которые платили, чтобы у них дорога не проходила. А другие шли на изменения, например одна бедная деревушка сейчас называется Новосибирск — третий по численности населения в Российской Федерации город. Вот и все.

Высокоскоростные магистрали в различных странах

Международный опыт развития прилегающих территорий

ФРАНЦИЯ

Одним из примеров развития территорий, прилегающих к ТПУ в городе, является линия ВСМ Париж — Лион — Марсель (Франция). Этот проект признан очень успешным. Проведенные исследования (Albalate, D., Germa, B. (2012): The Economics and Politics of High-Speed Rail—Lessons from Experiences Abroad, Lexington Books, Plymouth, UK) показали, что за два года до запуска сообщения и два последующих года цены на недвижимость в районе станций увеличились. Особенно существенным рост был в пределах территории 15-минутной пешей доступности от станций. Рост цен на недвижимость в Лионе был наиболее существенным, поскольку территория, окружавшая станцию, была конвертирована в бизнес-хаб.

Наиболее существенный рост рынка недвижимости благодаря высокоскоростной линии произошел в окружении станции «Лион Пар-Дье». Изначально проект станции был запроектирован в расчете на пассажиропоток 35 000 пассажиров в день, однако в 2014 году пассажиропоток превысил 120 000 человек. Согласно прогнозам, к 2030 году пассажиропоток превысит 220 000 пользователей.

К 90-м годам на территории 135 гектаров было возведено 900 тыс. кв. м офисных площадей. Проект стал вторым после Ла Дефанс бизнес-районом, расположенным в центре города, включающим мультимодальный транспортный хаб. Однако ввиду перегруженности проект стол-

► Развитие территорий, прилегающих к ТПУ «Пар-Дье»



кнулся со стагнацией и даже деградацией в развитии. В 2007 году было принято решение о редевелопменте территории и превращении ее изmonoфункционального района рабочих мест в многофункциональный центр городской жизни, включающий, помимо офисов, жилой, торговый и культурный компоненты.



ВЕЛИКОБРИТАНИЯ

Конвертация обычной железнодорожной станции «Манчестер — Пикадилли» (Манчестер, Великобритания) в ТПУ ВСМ демонстрирует позитивный эффект, оказывающий, на начальной стадии, влияние на экономику города, а в дальнейшем и на территории, непосредственно окружающие станцию. Станция была построена в 1840 году и носила название «Лондон-Роуд» до 1960 года. За последние годы станция была значительно улучшена с целью увеличения пропускной способно-

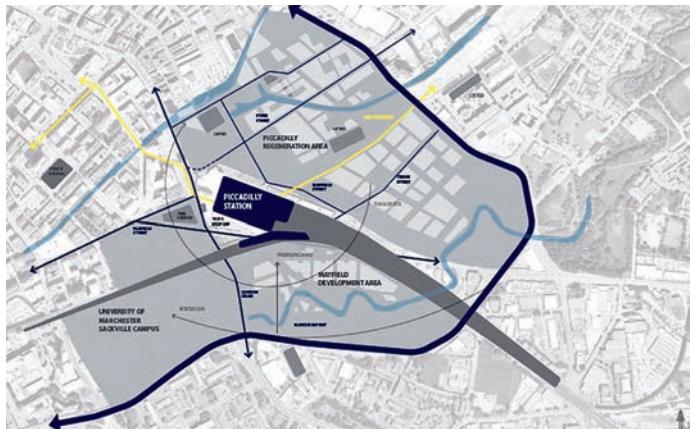
сти и повышения уровня качества обслуживания возрастающего числа пассажиров.

До последнего раунда инвестиций в 2002 году территория вокруг станции пребывала в запущенном и непривлекательном для инвестиций состоянии. Реновация станции позволила существенно повлиять на развитие прилегающих территорий:

- было построено 60 000 кв. м офисных площадей, с арендным доходом 12,26 млн евро в год;

- стоимость недвижимости вокруг станции выросла на 33%, что привлекло более 160 млн евро прямых инвестиций;
- было создано более 3000 рабочих мест;
- было создано и реализовано более 2000 кв. м торговых площадей.

В марте 2016 года были представлены дальнейшие планы по развитию станции, предполагающие существенное развитие как самой станции, так и прилегающих территорий в связи с интеграцией станции в проект высокоскоростной магистрали HS2. Территория, предполагаемая к вовлечению в редевелопмент после реализации железнодорожного проекта, ограничивается 15-минутной зоной пешеходной доступности.



▲ Развитие территорий, прилегающих к ж/д станции «Манчестер-Пикадилли»



ИСПАНИЯ



Со строительством станции ВСМ «Льейда Пиренеи» в испанском городе Льейда, являющегося столицей провинции Льейда (Каталония, Испания), в 2003 году количество туристских посещений возросло примерно на 15%, деловой спрос ежегодно увеличивался на 20% (Burnett, 2009), а возросшая бизнес-активность стала толчком для создания высокотехнологичного индустриального парка за 50 млн евро в 2005 году, который является примером сопутствующего развития территории, прилегающей к станции.

Согласно оценкам девелоперов, высокоскоростная железнодорожная магистраль явилась необходимым элементом для привлечения та-

▲ Станция ВСМ «Льейда Пиренеи»

ких компаний, как Microsoft и Indra Software Labs (испанская компания в сфере высоких технологий). Принимая во внимание стратегически значимое местоположение станции между исторической и новой частями города, Льейда является проектом инвестирования в высокоскоростную железнодорожную дорогу, предполагающим не только редевелопмент участка действующей станции, но и создание капитального мастер-плана по развитию соседствующих территорий.

В результате железнодорожная станция города XIII века стала центром территории реноваций, в развитие деловой, коммерческой и рекреационной составляющих которой было вложено более 100 млн евро. Примером по развитию территорий в отдалении от города может являться станция высокоскоростной магистрали «Камп де Таррагона» (Таррагона, Испания), расположенная в 11,3 км к северу от г. Таррагона. Город с населением 155 000 человек, университетом и портом на побережье Средиземного моря является промышленным центром.

Высокоскоростная магистраль объединяет железнодорожные линии, ведущие к г. Льейда (в северном направлении) и к г. Кастельон-де-ла-Плана (в южном направлении), но не проходит через центр города. Ближайшим крупным городом является Барселона (1,6 млн чел., 96,6 км). На территории между станцией и г. Таррагона расположены исторически сформированные мелкие поселения, несколько недавно образовавшихся поселений, а также промышленные



▲ Станция ВСМ
«Камп де
Таррагона»

предприятия, рассеянные по территории. Расположенные на сельскохозяйственной территории, они формируют область, известную как Camp de Tarragona.

Парк развлечений Порт АVENTURA, который является главной туристической достопримечательностью региона, расположен в 25 минутах езды от станции. Несмотря на то что дорожная сеть довольно разрознена, наличие подъездов к основным железнодорожным путям и их растущая сеть свидетельствуют о том, что данное направление будет развиваться и дальше. С момента создания ЕС в 1992 году, Таррагона и другие промышленные центры сильно выиграли от интеграции с разными европейскими странами Европы. Среди экономических выгод —

обеспечение большей экономии от масштаба, более высоких стандартов качества, доступа к более крупным рынкам (Hamilton and Rodriguez-Pose, 2001).

Вероятно, создание станции высокоскоростной магистрали усилило этот тренд и способствовало процветанию региона за счет распространявшихся транспортных связей с другими частями Европы. Железнодорожная линия является своего рода связующим звеном между центральными городами региона — Таррагона, Льйона, Сарагоса и Калатауд. «Camp de Tarragona» — пример создания станции ВСМ, обслуживающей региональный город, хорошо обеспеченный различными видами транспорта, и который находится под влиянием крупной столицы.



КИТАЙ

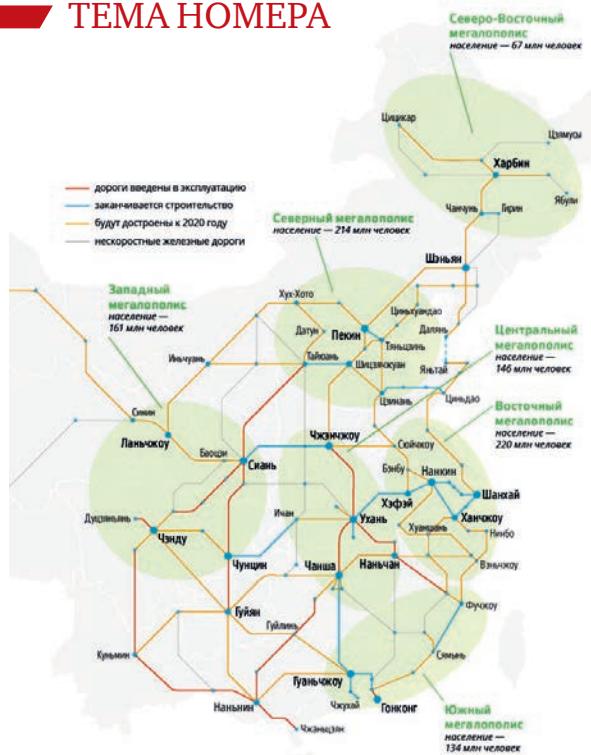
В Китае строительство высокоскоростных магистралей продолжается уже более 15 лет. За этот период было создано около 20 тыс. километров высокоскоростных магистралей, и страна уверенно занимает первое место в мире не только по объемам строительства, но и обладает крупнейшей в мире сетью ВСМ. Развитие высокоскоростных магистралей позволит постепенно сокращать пассажирские перевозки по обычным железным дорогам. К 2020 году в Китае планируется увеличить протяженность ВСМ до 30 000 км. Это даст возможность значительно увеличить скорость поездов и объем перевозимых грузов. Активное развитие сети железных дорог также позволит сократить потребление энергии, что для китайского руководства является одним из новых приоритетов в развитии экономики. Как пассажирские, так и грузовые поезда являются более энергоэффективными транспортными средствами, нежели



доминирующие в экономике автобусы и грузовые автомобили.

С развитием высокоскоростных магистралей влияние региональной промышленности существенно возрастает. ВСМ играет незаменимую

▲ ТПУ ВСМ
«Вухань»



◀ Карта-схема
BCM KHP

▲ ТПУ ВСМ «Ханчжоу», вид на зал ожидания

роль в обрабатывающей и высокотехнологичной промышленности, в сфере услуг. Особенно заметен этот эффект для химической промышленности, производства стройматериалов, бумаги, пищевой, сталелитейной промышленности. Развитие сферы услуг и транспорта тесно связано. ВСМ увеличивает эффективность и диверсификацию регионального землепользования за счет привлечения новых видов бизнеса на территорию станций ВСМ.

Линия Вухан — Гуанчжоу демонстрирует собой практику развития ВСМ в Китае, а именно — влияние на пространственную организацию территорий: сначала улучшаются характеристики местоположения, а затем это улучшение оказывает аналогичный эффект на окружающие территории. Скорость экономического роста на этих территориях ускоряется относительно окруже-



▲ ТПУ ВСМ «Ханчжоу»

ния. Таким образом, вначале улучшаются транспортные функции, т. е. строятся автомобильные дороги, улучшаются или строятся железные дороги, станции метро, а уже затем застраиваются прилегающие к ВСМ территории. Именно ВСМ является катализатором в развитии территории и экономики региона в целом.

В Китае, в самой большой по численности населения стране мира, ТПУ на высокоскоростных железнодорожных магистралях призваны генерировать огромные пассажиропотоки, что предопределило необходимость не только принять соответствующее количество пассажиров, но и обеспечить их комфортное обслуживание. В связи с этим характерен пример самого крупного в Китае ТПУ — восточного вокзального узла города Ханчжоу. Прежняя станция, существовавшая на месте узла, была построена в 1992 году. В январе 2010 года она была закрыта и снесена. Поезда были временно перенаправлены на две другие станции — Ханчжоу и Ханчжоу-Юг. ТПУ Ханчжоу-Восток открылся 1 июля 2013 года. Строительство ТПУ Ханчжоу-Восток дало мощный толчок развитию прилегающей к нему территории. Общая площадь ТПУ составляет 1,13 млн кв. м, освоение прилегающих территорий позволило построить еще более 9 млн кв. м недвижимости (отели, магазины, офисы, рестораны и т. д.), а также разбить парки и создать общественные пространства. ТПУ охватывает восточный железнодорожный вокзал, две станции городского метрополитена «Восточный вокзал», автовокзал,

остановки городских автобусов и такси, а также комплекс зданий на восточной и западной площадях узла.

Верхний уровень ТПУ — это огромный зал ожидания и отправления с множеством магазинов, ресторанов и кафе. Нижний уровень отдан для прибывающих пассажиров. С него осуществляется переход к двум привокзальным площадям, где находятся остановки наземного транспорта, стоянки такси, парковки. Эскалаторами уровень соединен со станциями метро. Здесь также находится зона шопинга и ресторанов. Данный ТПУ имеет общую площадь 1,13 млн кв. м и может

обслуживать около 450 тыс. пассажиров в день. В ходе сооружения ТПУ были применены современные энергосберегающие и экологически эффективные технологии, в частности на крышах зданий вокзала установлены панели солнечных батарей общей мощностью 10 мегаватт. Необходимость комфортного обслуживания большого количества пассажиров обуславливает значительные размеры зала ожидания и зоны кафе и ресторанов и в других китайских ТПУ. При этом для Китая обычной практикой является расположение железнодорожных вокзалов не в центре, а на окраинах городов.



ЯПОНИЯ

Необходимо отметить, что схожий с китайским эффект от создания высокоскоростных железнодорожных магистралей наблюдался в Японии, которая является первой страной в мире, построившей такие магистрали. Предпосылкой



▲ Вид на Токио

строительства магистралей стал экономический подъем, начавшийся в Японии в 50-е годы XX века. Строительство высокоскоростной железнодорожной магистрали между крупнейшими городами Токио и Осака стало одним из факторов, интенсифицировавших дальнейший экономический рост, а также развитие прилегающих территорий.

Характерен пример развития города Какэгава в связи со строительством высокоскоростной железнодорожной магистрали Токио — Осака. Этот город находился в 230 км от Токио и примерно в 50 км от Сидзуока — центрального города префектуры. Несмотря на открытие в 1964 году высокоскоростной железнодорожной магистрали, долгое время через город ходили обычные, а не высокоскоростные поезда. Однако, так как расстояние в 71,5 км между соседними станциями было самым длинным в Японии, а на станции Какэгава был расположен филиал сети местных линий обычной железной дороги, было принято решение построить в нем новую станцию для приема высокоскоростных поездов.

Станция оказала большое влияние как на развитие всего города, так и на развитие территорий, непосредственно к ней прилегающих. В городе за первые четыре года после создания станции на 8% увеличилась занятость населения и на 37% вырос объем местного производства. Рядом со станцией вначале были построены две городские гостиницы, а впоследствии еще три современных бизнес-отеля с конференц-залами, в которых регулярно проходят симпозиумы и конференции национального уровня.

