

ПОСТ-РЕЛИЗ

Москва, 27 августа. – В российской столице создается новая транспортная система на базе Московской кольцевой железной дороги (МКЖД), заявил гендиректор ОАО МКЖД Алексей Зотов во время организованного ИД «Коммерсантъ» бизнес-бранча «Развитие и обновление транспортной инфраструктуры Москвы». Это мероприятие было завершающим в серии бизнес-бранчей, которую «Коммерсантъ» проводит второй год подряд специально для девелоперов. «МКЖД – новая транспортная система с точки зрения перевозки пассажиров», – уточнил господин Зотов. По словам замначальника по стратегическому развитию и инвестициям ГУП «Московский метрополитен» Романа Латыпова, руководство предприятия сейчас активно работает над тем, чтобы максимально интегрировать МКЖД в систему метро. «Предполагается, что для пассажиров будет единый билет, что позволит пользоваться услугами МКЖД и метро, – добавил господин Латыпов. – Мы считаем, что более половины пассажиропотока МКЖД – во всяком случае, при запуске этой транспортной системы – придет из московского метро». Для пассажиров МКЖД не должно отличаться от линий метро, отметил Роман Латыпов. «Кроме единого билета будет навигация в едином стиле», – сообщил замначальника ГУП «Московский метрополитен».

До 2020 года в Москве запланировано строительство новых 66 станций метро протяженностью 145 километров, заявил советник начальника ГУП «Московский метрополитен» по вопросам капитального строительства Владимир Моисеев. «Это мегапроект не только в пределах России, – отметил он. – По объему строительства новых линий метро наряду с Москвой сейчас лидируют такие китайские города, как Пекин и Шанхай». В некоторые проекты планируется привлечь инвесторов, добавил эксперт. «Многие частные инвесторы, конечно, готовы вкладываться в инфраструктурные проекты на основе частно-государственного партнерства (ЧГП), но, учитывая большие сроки окупаемости и серьезные вложения, компании хотят получить объект или какие-то части объекта в собственность», – добавил глава практики инфраструктуры, энергетики и ГЧП Hogan Lovells Александр Долгов.

Представители «Московского метрополитена» также затронули вопрос привлечения инвесторов в строительство транспортно-пересадочных узлов (ТПУ) на землях, находящихся в управлении у столичной подземки. «Инвесторы активно

рассматривают такие проекты, - напомнил партнер Colliers International Владимир Сергунин. - Но вопрос - в дальнейшей коммерциализации этих проектов, учитывая, что сегодня ставки аренды, в частности, на рынке ритейла, мягко говоря, не двигаются». Безусловно, будут успешные проекты, но на тех станциях, где огромный пассажиропоток и метрополитен пересекается с МКЖД, добавил эксперт. Для девелоперов офисной недвижимости близость к метро также имеет большое значение. «Как показывают наши исследования, которые мы проводим в течение десяти лет, одна лишняя минута пешей доступности от метро - это минус 8 долларов от арендной ставки», - привел свои данные партнер, руководитель отдела исследований Cushman & Wakefield Денис Соколов.

Глава совета директоров «НДВ Групп» Александр Хрусталеv заявил во время бизнес-бранча «Коммерсантъ», что его компания интересуется участием в строительстве ТПУ Москвы и области. «Где-то в качестве девелоперов, где-то как инвесторы», - резюмировал он.