

По информации Сергея Собянина в 2015 году на поезда нового поколения полностью перейдет Серпуховско-Тимирязевская ветка метро

28.07.2014

В ходе осмотра реконструируемого электродепо «Владыкино», обслуживающего Серпуховско-Тимирязевскую линию Московского метрополитена, Мэр Москвы отметил, что уже в 2015 году на ветке прекратится эксплуатация вагонов предыдущих поколений.

«Мы приняли программу обновления подвижного состава Московского метрополитена. И за последние годы заменено уже 27 процентов вагонов метро. Каждый год прибывает около 300 новых вагонов, причём мы постепенно меняем и систему закупок. Впервые в этом году заключён контракт жизненного цикла, который означает не только поставку вагонов, но и ответственность производителя за всё время их работы на метрополитене и поддержание их в надлежащем состоянии», — сообщил Мэр Москвы.

Он напомнил, что обновление парка вагонов является одним из приоритетов программы развития Московского метрополитена. Появление новых вагонов повысит комфорт перевозки пассажиров.

«Мы планируем в следующем году поменять весь подвижной состав в этом депо на совершенно новый тип. Это одна из самых загруженных веток, в напряжённый час пик количество пар поездов здесь почти 40. Это максимальный объём. Поэтому, конечно, новый подвижной состав будет самым качественным, самым надёжным», — заявил заместитель Мэра Москвы, руководитель Департамента транспорта и развития дорожно-транспортной инфраструктуры Максим Ликсутов.

Вагоны оборудованы новыми системами кондиционирования и торможения, местами для пассажиров с ограниченными возможностями, световой и звуковой сигнализацией закрытия дверей и видеонаблюдением. В отделке салона применены современные экологически чистые материалы. Головные вагоны составов оборудованы специальным быстроразбирающимся трапом для экстренной эвакуации пассажиров.

Заммэра подчеркнул, что закупка новых составов направлена на повышение безопасности, комфорта пассажиров, а также надёжности. По его словам, вагоны будут оборудованы информативными табло, дополнительными сиденьями и специальными местами для перевозки маломобильных граждан.

Также Максим Ликсутов продемонстрировал Мэру Москвы тестовую версию программы мониторинга состояния поезда.

«Это приборная доска, которую видит машинист, скорость на спидометре, вход-выход пассажиров, все параметры поезда снимаются в онлайн-режиме», — отметил заммэра.

Сергей Собянин отметил, что в 2010 — 2013 годах для метро было приобретено 987 вагонов нового поколения. Доля вагонов новых серий в общем парке возросла до 1360, или 27 процентов от общего парка, который составляет 5040 вагонов.

В то же время Мэр Москвы предложил в сентябре объявить конкурс на поставку вагонов следующего поколения, которые будут ещё более комфортными, долговечными и менее шумными.

«У нас есть техническое задание для основных потенциальных участников: и международных компаний, которые обязались локализовать производство здесь, и наших отечественных производителей. Производители нас заверили, что все те высокие стандарты, которые мы закладываем, по безопасности, по надёжности, они осуществимы. Мало того, мы решили (и нас поддержали здесь): мы не увеличиваем цену, которая есть на сегодняшний день. Предложения нам уже все прислали, подтвердили участие в этом конкурсе и даже подготовили некоторые эскизные проекты, которые позволят пассажирам, сотрудникам метрополитена оценить, в каком виде подвижной состав будет, что он из себя будет представлять», — подчеркнул генеральный директор ЗАО «Трансмашхолдинг» Андрей Андреев.

По поручению Мэра Москвы с 2014 года покупку новых вагонов метро совершают по контрактам жизненного цикла (КЖЦ). Так, производитель вагонов обязуется не только поставить, но и своими силами обслуживать вагоны на протяжении 30 лет их эксплуатации.

В случае обнаружения неисправности подвижного состава и при нарушении режима работы метрополитена из-за поломки поездов производитель будет оштрафован. Такой подход повышает его ответственность за качество поставляемой техники и чёткое соблюдение всех стандартов сервисного обслуживания.

Система закупки вагонов по КЖЦ хорошо зарекомендовала себя и в контексте мирового опыта. Так, например, вагоны для пассажирских перевозок закупаются и обслуживаются по контракту жизненного цикла в Лондоне, Мадриде, Сиднее, Сингапуре и ряде других крупнейших городов мира.

Первый в России КЖЦ на поставку 832 вагонов метро (104 поезда) был заключён с ОАО «Метровагонмаш» в 2014 году. Согласно контракту 264 вагона метрополитен получит до конца года, а остальные — до 2017 года. Сейчас уже поступило 112 вагонов нового поколения.

Всего до 2020 года Московский метрополитен планирует закупить порядка 2,4 тысячи новых вагонов, на поставку которых будут объявлены конкурсы с участием ведущих отечественных и мировых производителей вагонов метро.

С финансовой точки зрения использование КЖЦ позволит Правительству Москвы в 2014 году сэкономить 20 миллиардов рублей, которые будут использованы для развития инфраструктуры. Причём экономия на обслуживании вагонов за весь период контракта составит примерно 20 процентов.

