железнодорожный транспорт

Малое кольцо большого города

проект

Пассажирское движение по Малому кольцу Московской железной дороги пытались открыть без малого 100 лет назад, но безуспешно. В новом совместном проекте московских властей и железнодорожников предполагается решить эту задачу за четыре года. О том, как Малое кольцо поможет разгрузить столичное метро и автодороги города, в интервью "Ъ" рассказал генеральный директор ОАО «Московская кольцевая железная дорога» (МКЖД) и ОАО «Центральная пригородная пассажирская компания» **Михаил Хромов**.

— Каково нынешнее состояние инфраструктуры Малого кольца Московской железной дороги?

— Сейчас там только грузовое и технологическое движение. Электрификации на этих путях нет — движение осуществляется тепловозами. Инфраструктура, мосты и другие инженерные сооружения находятся в рабочем состоянии, но пассажирской инфраструктуры как таковой нет: если и есть платформа, пусть даже в исправном состоянии, она не рассчитана на тот пассажиропоток, который сегодня необходим.

— То есть все станции будут строиться заново?

— Да, их будет 31. Дорога будет полностью электрифицирована. Пассажирское движение будет организовано на существующих путях, а для грузового и технологического будет построен третий путь на большей части кольца. На участке от Пресни до Ленинского проспекта его решили не возводить, потому что там нет промышленных зон и грузовое движение несущественное. Но к нам грузовая составляющая не относится: наша задача — запустить пассажирское движение.

— Каковы сроки реализации проекта?

— По бизнес-плану в конце 2015 года мы должны запустить движение по всему кольцу. Учитывая такие сжатые сроки, мы отказались от пробных запусков на отдельных участках, сконцентрировав усилия на том, чтобы и проектировать, и вводить в строй Малое кольцо полностью. ОАО РЖД сейчас ведет активную работу по проектированию инфраструктуры. К июню-июлю с правительством Москвы должны окончательно пройти согласования по земельным вопросам, и тогда мы приступим к проектированию транспортно-пересадочных узлов. Проектирование всех составляющих проекта должно завершиться в конце года.

— Сколько пассажиров планируется перевозить по Малому кольцу?

— По нашим подсчетам, МКЖД возьмет на себя около 200–250 млн пассажиров в год. Сразу мы, конечно, вряд ли сможем обеспечить заявленные объемы перевозок, но уже через год эксплуатации, уверен, вполне сможем выйти на годовой объем в 200 млн пассажиров. Это, конечно, не метро (свыше 3 млрд пассажиров в год.— **„Ъ“**), но цифры уже сопоставимы с пригородным сообщением: там годовой пассажиропоток около 500 млн человек. Основной объем будет приходить с метрополитена и пригородных электричек, которые находятся на пересечении с Малым кольцом.

— Сколько в целом будет пересадок с метро?

— У нас спроектировано 12 пересадок с радиальных направлений пригорода и 7 пересадок с метро. Они будут сопрягаться через транспортно-пересадочные узлы. На всех таких узлах предусмотрены перехватывающие парковки, которые помогут разгрузить автомобильную инфраструктуру Москвы. Если кто-то и прорвался от МКАД до такого пересадочного узла Малого кольца, то он сможет оставить там машину и поехать дальше по своим делам общественным транспортом. К тому же если будет единый билет на все виды транспорта в Москве, то это будет очень удобно.

Хотел бы подчеркнуть, что транспортно-пересадочные узлы — это в первую очередь технология, а не коммерция, как многие считают. Для нас на первом месте стоит удобство пешеходных связей между разными видами транспорта, а коммерческие объекты будут устанавливаться только в том случае, если это не создает напряженности для потока людей. Если установка коммерческого объекта возможна, то это будет инвестиционный проект, если нет — чисто инфраструктурный.

СХЕМА МАЛОГО КОЛЬЦА МОСКОВСКОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ И МЕТРОПОЛИТЕНА

— В чем разница?

— Инфраструктурные вложения если и окупаются, то только косвенно. Представьте: создание фактически новой транспортной системы, электрификация на всей протяженности дороги, строительство станций, подвижной состав — такой проект напрямую никогда не окупится. Вернее, сроки возврата инвестиций уходят за 20 лет и инвесторам это не интересно. Первоначально проект планировали окупить за счет масштабного освоения прилегающих территорий. Но московские власти пересмотрели свои приоритеты, и от этого варианта было решено отказаться.

— Какова стоимость проекта?

— Могу назвать цифры в ценах 2008 года, актуализировать данные мы сможем в конце года, когда завершится проектирование. Общая стоимость проекта — 102 млрд руб. Из них на строительство транспортно-пересадочных узлов приходится около 30 млрд руб. Остальные 70 млрд руб.— инфраструктура, подвижной состав и эксплуатационные депо. 42 млрд руб.— строительство третьего пути и электрификация всего кольца. Около 16 млрд руб.— 30 остановочных пунктов без учета пересадочных узлов, и где-то 12 млрд руб. уйдет на эксплуатационное депо и подвижной состав.

— Кто будет управлять этой дорогой?

— В инфраструктуру МКЖД вкладывается ОАО «Российские железные дороги», которое останется ее собственником и будет получать плату за использование инфраструктуры по установленным тарифам. Перевозчик будет выбран на конкурсе, он должен прийти со своим подвижным составом и обеспечить эксплуатацию этой линии в соответствии с проектными показателями. По предварительным подсчетам, эта деятельность будет для оператора окупаемой.

— Какой будет подвижной состав — отечественный или иностранный?

— Мне, конечно, хотелось бы, чтобы на этой дороге работала отечественная техника. ЗАО «Трансмашхолдинг» заявило о своей готовности разработать и произвести подвижной состав для Малого кольца. Но вопрос, на каких условиях это будет делаться и кто это сделает лучше, будет решаться через процедуру конкурса.

— Какие там должны быть поезда? Будут ли они отличаться от обычной электрички?

— Нам важно, чтобы учитывался ускоренный пассажирообмен, который происходит в пиковые нагрузки: промежутки между остановками должны быть в пределах пяти минут, а вход и выход пассажиров из вагона должен осуществляться в течение 30 секунд. Соответственно, это как минимум три двери в вагоне, желательно бестамбурное решение и, самое важное, показатель ускорения поезда. Нынешние пригородные электропоезда не соответствуют этим параметрам.

Интервью взял Алексей Екимовский

Себе в убыток

финансы

С 2011 года в пригородном комплексе России началась новая эра: все пригородные перевозки осуществлялись не ОАО «Российские железные дороги» (РЖД), а специально созданными пригородными пассажирскими компаниями (ППК). Таким образом, структурная реформа в пригородном комплексе вроде бы завершилась, но всех проблем с финансированием перевозок пассажиров так и не решила.

Доходы и расходы

«Пригородные перевозки всегда были, есть и будут убыточными» — эта похожая на заклинание фраза уже много лет звучит из уст руководителей железной дороги. Причем ссылаются они не столько на собственный «раздельный учет доходов и расходов», сколько на международную практику, где пассажирский железнодорожный транспорт бурно развивается исключительно благодаря государственной поддержке. «В Германии соотношение доходов к расходам в пригородных перевозках уже 1 к 7. И у нас тоже так будет, потому что нерешенных вопросов в пригороде очень много»,— отмечает начальник центра по корпоративному управлению пригородным комплексом ОАО РЖД Максим Шнейдер. Сегодня, по его словам, расходы на организацию пригородных пассажирских перевозок в России превышают доходы примерно в два раза, но поводов для радости очень немного.

В 2011 году расходы по пригородному комплексу составили почти 90 млрд руб., а доходы — почти 41 млрд руб., рассказывает господин Шнейдер, округляя для простоты миллионы. «Разница в 49 млрд руб.— это и есть выпадающая часть. Из них около 30 млрд руб.— расходы на инфраструктуру, 45 млрд руб.— подвижной состав и его обслуживание, примерно 15 млрд руб.— собственные расходы пригородных компаний на организацию перевозок, продаж и контроля билетов, выплату зарплаты сотрудникам и так далее»,— поясняет он. Чтобы покрыть эту гигантскую разницу, правительство РФ приняло постановление, по которому снизило для пригородных компаний в 2011 году плату за инфраструктуру на 99%, сократив операционный убыток ППК на 25 млрд руб. Эти деньги были перечислены из федерального бюджета напрямую в ОАО РЖД в качестве компенсации этой части затрат монополии.

По фактическим результатам в 2011 году расходы ОАО РЖД по инфраструктурной части немного превысили расчетные величины, но в итоге убытки ОАО РЖД от пригородного комплекса сократились с 29,9 млрд до 4,9 млрд руб. «Еще 9 млрд руб. мы не предъявили ППК сами, установив нулевой уровень собственной рентабельности, взяв на себя часть административных расходов и т. д. И если бы оставшиеся непокрытыми убытки пригородных компаний были компенсированы субъектами федерации, то вся система вышла по этому году на безубыточность»,— говорит Максим Шнейдер, добавляя, что итоговая дебиторская задолженность ППК перед ОАО РЖД по 2011 году составляет порядка 8,5 млрд руб.

По его словам, только 25 из 73 регионов приняли на себя ответственность за пригород и выделили нужную сумму для полного возмещения выпадающих доходов. «Татарстан — более 300 млн руб., Башкортостан — более 300 млн руб., Свердловская область целый 1 млрд руб. в прошлом году выделила!» — восхищается господин Шнейдер сознательностью бывшего губернатора последней Александра Мишарина. В результате, по его словам, 10 из 23 перевозчиков в прошлом году операционно вышли на безубыточный уровень, а 6 компаний в результате обнуления инфраструктурной составляющей даже оказались в плюсе. «Прибыль образовалась в Москве, Подмосковье, Санкт-Петербурге, Ленинградской области, в Астрахани и Адыгее, то есть там, где много пассажиров, меньше удельные расходы и хорошие доходы»,— рассказывает топ-менеджер ОАО РЖД.

Большинство же ППК остались в значительном минусе, который был лишь частично компенсирован платежами региональных администраций, а ряд ППК столкнулся с убытками, которые пока не собирается компенсировать никто. По словам Максима Шнейдера, учитывая нынешнее состояние договоров с региональными администрациями, по 2012 году прогнозируется непокрытый убыток ППК на уровне 10 млрд руб.

Цены и объемы

Некоторые губернаторы, воспользовавшись своим правом регулировать тарифы на проезд в пригороде, приняли решение поднять цены за проезд. «Цена проезда в электричке стала неконкурентоспособна в большинстве регионов, но это не вина пригородных компаний. Цены повысились там, где были попытки регионов снизить убытки за счет этого инструмента»,— поясняет Максим Шнейдер. Поначалу ростом цен и усилиями по контролю безбилетного проезда удавалось перекрыть падение числа перевезенных пассажиров, но отток неизбежно произошел. «Например, в Омске в 2009 году тариф подняли на 50%. За два полных года платный пассажир упал в три раза»,— констатирует господин Шнейдер.

Другой путь, которым регионы пытаются сократить убытки своих ППК,— это снижение расходов за счет сокращения числа поездов на маршрутах. По словам Максима Шнейдера, среднее снижение вагонокилометровой работы составило 20%. «Фактически был отменен каждый десятый поезд, а и с каждого состава был отцеплен один вагон»,— иллюстрирует ситуацию топ-менеджер ОАО РЖД. Но такой подход идет в разрез с интересами пригородных компаний: если электричка будет ходить не раз в полчаса, а раз в три часа, то пассажирам станет неудобно и они будут искать альтернативные виды транспорта, считает он.

Третий, наиболее распространенный подход губернаторов по экономии бюджетных затрат — просто не платить ОАО РЖД, ссылаясь на то, что расходы монополии непрозрачны. Действительно, на первый взгляд получается, что львиная доля и без того скромных доходов ППК уходит обратно в ОАО РЖД за аренду и обслуживание подвижного состава с бригадами машинистов. «Если мы передадим поезда в собственность пригородных компаний и локомотивные бригады — в их штат, то экономического чуда не произойдет,— парирует Максим Шнейдер.— Им самим придется работать с подвижным составом по нормативам, которые утверждены Минтрансом. Уверяю вас, ни одна компания, кроме Москвы и Петербурга, не сможет выплачивать зарплату вовремя и вообще сводить концы с концами. Потому что доходов, которые они получают, будет недостаточно на собственные затраты»,— поясняет он позицию монополии.

Долги и субсидии

Из оказанных, но не оплаченных ППК услуг ОАО РЖД формируется дебиторская задолженность, которая хоть и не отражается пока в балансе монополии как убытки, но подпадает под термин сомнительных долгов, под которые необходимо создавать финансовый резерв. В 2011 году такой резерв по долгам пригородных компаний был сформирован на уровне 22,8 млрд руб. «Губернаторы предпочитают тратить деньги на автобусы и автодороги, надеясь на то, что ОАО РЖД как возило пассажиров, так и будет возить. Но правительство России распорядилось иначе, и фактически сейчас эти решения не выполняются. Мы не исключаем, что по результатам 2011 года часть пригородных компаний будет вынуждена обратиться в суд»,— грозит нерадивым губернаторам господин Шнейдер.

Однако в ходе совещания по вопросам железнодорожных перевозок в Приволжском федеральном округе 25 апреля министр транспорта РФ Игорь Левитин фактически повторил сказанные еще в конце прошлого года неутешительные для пригородных компаний слова: в федеральном бюджете уже с 2013 года субсидирования пригородных перевозок не предусмотрено. Он подчеркнул, что к концу 2012 года и регионы, и ОАО РЖД должны оптимизировать доходы и расходы пригородных пассажирских компаний так, чтобы они работали только с учетом дотаций субъектов РФ.

Тем не менее в ОАО РЖД не видят другого выхода, нежели масштабная господдержка отрасли. «Мы благодарны тем 25 субъектам, которые выполнили свои обязательства, но нужно понимать, что год от года объем затрат и выпадающих доходов будет неуклонно расти. И через 10, и через 20 лет проблема не разрешится сама собой, а запас прочности, за счет которого мы сейчас живем, будет исчерпан окончательно»,— говорит Максим Шнейдер. Он подчеркивает, что только модернизация пассажирских платформ тянет на 150 млрд руб., что почти в два раза превышает сегодняшние расходы на весь пригородный комплекс.

Алексей Екимовский

VII МЕЖДУНАРОДНЫЙ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ БИЗНЕС-ФОРУМ
СТРАТЕГИЧЕСКОЕ ПАРТНЕРСТВО 1520
30 мая - 1 июня 2012
СОЧИ, отель Radisson Lazurnaya
КЛЮЧЕВАЯ ТЕМА ФОРУМА
Пространство 1520: формула роста в системе экономических и торговых союзов
Генеральный партнер — ОАО «Российские железные дороги»
Стратегический международный партнер — Siemens AG (ООО "Сименс")
Официальный международный партнер — Deutsche Bahn AG (Дойче Бан АГ)
Международный партнер — ОАО "НПК "Уралвагонзавод"
Стратегический партнер — ООО "Объединенная Вагонная Компания"
Генеральная строительная компания — ОАО "РЖДстрой"
Партнер — ОАО "СТРОЙ-ТРЕСТ"
Партнер — ОАО "ТД РЖД"
Партнер — ОАО "ТрансКредитБанк"
Партнер — ОАО "Вторая грузовая компания"
Партнер — ООО "Русэнергосбыт"
Партнер — ОАО "Первая грузовая компания"
Генеральный IT-партнер — ЗАО «Компания ТрансТелеКом»
Спонсор круглого стола — ООО "Коттон Вэй"
Спонсор круглого стола — ОАО "ЖАСО"
Спонсор круглого стола — ОАО "Аэроэкспресс"
Спонсор круглого стола — ЗАО «ВТБ Капитал»
Спонсор круглого стола — ЗАО "Группа компаний "ИСКАНДЕР"
Спонсор кофе-брейка — НП "СОА"
Генеральные информационные партнеры
Организатор
тел.: +7 (495) 988 1800 | www.forum1520.ru
Реклама

«Тематическое приложение к газете «Коммерсантъ» («Железнодорожный транспорт»). **Демьян Кудрявцев** — генеральный директор | **Азер Мурсалиев** — шеф-редактор | **Эдвард Опп** — директор фотослужбы | **Валерия Любимова** — директор по рекламе. **Рекламная служба:** Тел. (499) 943-9108/10/12, (495) 101-2353 | **Алексей Харнас** — руководитель службы «Издательский синдикат» | **Алексей Екимовский** — выпускающий редактор | **Наталия Дашковская** — редактор | **Сергей Цомык** — главный художник | **Виктор Куликов** — фоторедактор | **Екатерина Бородулина** — корректор | **Анатолий Гусев** — автор макета | **Адрес редакции:** 125080, г. Москва, ул. Врубеля, д. 4. Тел. (499) 943-9724/9774/9198