

18 Резервирование земли может оказаться главной причиной срыва ввода в эксплуатацию ЦКАД в Подмосковье

19 Правительство признало, что БАМу и Транссибу не справится с растущим грузопотоком без денег Фонда национального благосостояния

19 Как только газовым компаниям потребовались новые экспортные маршруты, оказалось, что можно построить новый порт даже в Арктике

Деловую часть ежегодной «Транспортной недели 2013» открыло пленарное заседание «Контуров инвестиционной политики». На нем участники попытались понять, почему при огромном спросе на инвестиции и той работе, которую за последние годы провел Минтранс по совершенствованию законодательства, российская инфраструктура так и не пользуется популярностью ни у иностранных, ни у отечественных инвесторов.

Плацдарм или провал?

— инвестиции —

Основным инвестором в транспортную инфраструктуру в стране по-прежнему являются государство и госкомпании. Частные инвестиции заметны преимущественно в сфере развития портов и авиаобъектов.

В первый же день работы форума на нем были подписаны соглашения о создании комплекса береговой и морской инфраструктуры в морском порту Геленджик, о строительстве специализированного терминала (угольные грузы) морского порта Ванино в районе мыса Бурный, а также о строительстве морского угольного терминала в районе мыса Открытый в Приморском крае.

В то же время частные инвестиции особенно необходимы в железнодорожном и автодорожном секторах, а также на внутренних водных путях. Как заметил помощник президента РФ Игорь Левитин, новые соглашения мы подписали, но у нас есть трудности с железнодорожным проездом как на восток, так и на юг.

Напомним, ожидания от привлечения частных инвесторов именно в эти секторы у авторов программ развития высокие. К примеру, председатель правления госкомпании «Росавтодор» Сергей Кельбах говорит, что инвестиционная программа его компании в ближайшие десять лет составляет 1,4 трлн руб., при этом 28% от этой суммы (почти треть) должно быть внебюджетное финансирование. Но руководитель «Росавтодора» уверен, что сможет привлечь эти деньги, потому что в отрасли появился понятный механизм — дорожные фонды. В результате можно заключать долгосрочные договоры и интерес у инвесторов появился.



Инфраструктура морских портов пока самый заметный результат реализации государственно-частного партнерства на транспорте

Совершенно иная ситуация на железной дороге, где подобного механизма нет и даже принятая в этом году методика долгосрочного тарифа не заработала. Там чиновники и инвесторы еще только планируют взаимодействовать между собой.

Генеральный директор Российского фонда прямых инвестиций Кирилл Дмитриев говорит, что сейчас в Госдуме готовится к окончательному принятию новое законодательство по государственно-частному партнерству. Появятся в нем такие элементы, как возможность брать в залог денежные потоки будущих периодов. Это фактически проектное финансирование, которое позволит обосо-

бить проекты железнодорожной инфраструктуры от РЖД и даст возможность работать с компанией.

Министр транспорта Максим Соколов признал, что ответственность за создание дееспособных инвестиционных инструментов лежит именно на государстве. Однако, с другой стороны, те проекты за государственный счет по созданию транспортных коридоров, которые будут реализованы, сработают как катализаторы для рынка.

«Практически все очереди Центральной кольцевой дороги, да и большинство участков трасы М-11, будут реализованы именно в формате государственно-частного партнерства», — говорит Максим Соколов. — Мы уже можем говорить и о том, что регионы активно включились в этот процесс. Помимо Санкт-Петербурга мы можем уверенно говорить о том, что один из та-

ких проектов будет реализован в Якутии, есть проекты в Новосибирске, в Татарстане, в Хабаровске, в Удмуртии запускается проект по строительству моста на принципах ГЧП.

По мнению председателя совета директоров InfraONE Альберта Егяняна, на российском рынке сейчас мало «летающих» проектов, которые готовы и подходят под наши условия. «Но на рынке существует мнение, связанное с тем, что в предыдущие годы фундаментально были заложены какие-то основы, позволяющие выпустить на рынок значительное количество таких проектов», — полагает Альберт Егянян. — Существующий рынок может проинвестировать значительное количество подобных строек.

Управляющий партнер инвестиционной компании Altera Capital Кирилл Андронов считает, что у нас немного частных инвестиций пото-

му, что из-за рисков и инфляционных ожиданий цена капитала составляет не менее 10% годовых. В результате к нам приходят только те, кого удовлетворяет доходность в 12–13%, а таких инвесторов немного. Хотя при улучшении экономической ситуации их число будет расти.

В целом за шесть следующих лет государство планирует инвестировать в транспорт 10 трлн руб. Это обеспечивает огромный рынок для частных инвестиций.

Однако мировая конъюнктура остается непредсказуемой и скорее имеет тенденцию к ухудшению. Вряд ли в этом случае инвесторы готовы будут снижать свои требования к качеству инвестиций. Тезис о том, что деньги есть, а качественных проектов нет, повторяется уже который год, но решить эту проблему так и не удается.

Сергей Плетнев

Мне сверху видно все

— результат —

Спрос на спутниковый мониторинг безопасности транспортных объектов и перевозок быстро растет. За два года работы спутниковой группировки ГЛОНАСС успели себя зарекомендовать двухсистемные чипы (совместно с американской системой GPS). Их уже выпускают многие зарубежные компании, в итоге чипы дешевеют и становятся доступнее потребителям. Результат они могут оценить уже через два месяца работы со спутниковым прибором.

Скоро запуск

Министерство транспорта и федеральный сетевой оператор НП ГЛОНАСС провели успешные комплексные испытания государственной системы экстренного реагирования при авариях ЭРА-ГЛОНАСС. Эксперименты состоялись в Нижнем Новгороде и Калининграде. Как сообщили в ведомстве, система помогает сохранить жизнь и здоровье пострадавших в ДТП, а также в иных чрезвычайных ситуациях. Совмещаются телекоммуникационные, информационные и спутниковые технологии навигации. Это сокращает до нескольких секунд время доведения информации о координатах и обстоятельствах происшествия до «Системы 112» и экстренных оперативных служб.

В испытаниях в Нижнем Новгороде принял участие директор департамента программ развития Минтранса Алексей Семенов. По его словам, испытания показали полную работоспособность системы.

Тесты коснулись и базовой услуги системы экстренного реагирования при авариях: получение экстренного вызова из автомобиля, оборудованного терминалом ЭРА-ГЛОНАСС, его обработка и передача в экстренные оперативные службы. К 30 ноября закончилось проведение комплексных испытаний во всех 83 регионах страны.

В Нью-Йорке оценили

«Сейчас, когда организуется любой диспетчерский центр, муниципаль-

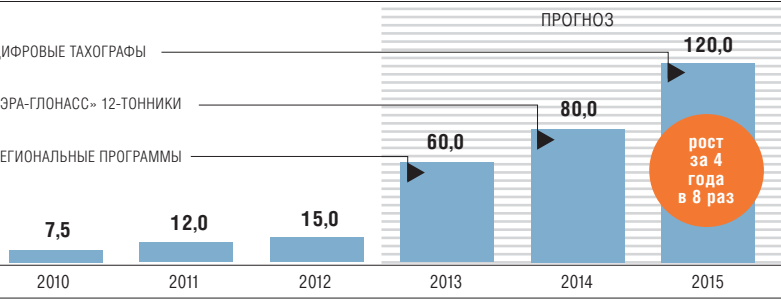
ный или коммерческий транспорт оснащается спутниковыми устройствами российского производства. Диспетчеры видят время выезда на маршрут, скорость движения, равномерность, соблюдение графика, расход топлива, окончание работы», — говорит заместитель генерального директора по техническому развитию ОАО «Навигационно-информационные системы» (НИС-ГЛОНАСС) Геннадий Голант. Помимо аварийных ситуаций всегда можно отследить добросовестность исполнения контрактов, появляется огромное количество новой информации, что позволяет контролировать корректность выполнения победителями тендеров своих обязательств.

Топ-менеджер ГЛОНАСС-оператора привел в пример отлаженную работу по мониторингу школьных автобусов в Татарстане — строгое соблюдение графиков и правил на маршрутах. В конечном итоге, по его словам, обеспечивается снижение потенциальной угрозы аварии.

«Сейчас у грузоотправителя появилась возможность видеть картину работы подразделений. А если на минутку предположить, что исполнители на транспорте иногда отклоняются от непосредственных обязанностей и тратят рабочее время, к примеру, на решение каких-то личных проблем, то в случае спутникового мониторинга количество таких ситуаций стремится к нулю, что способствует оптимизации работы транспорта», — уверен Геннадий Голант. — Добавлю, что в настоящее время в области оснащения транспорта системами ГЛОНАСС наблюдается интересный процесс — переход от оснащения транспортных средств в отдельных компаниях к массовому продукту. Как ближайшую аналогию можно привести мобильную связь — раньше сотовые телефоны были редкостью, теперь же они прочно вошли в нашу жизнь. Также и со спутниковыми системами — изначально высокотехнологичная армейская разработка для целей обороны стала доступна гражданским пользователям».

c20

РАЗВИТИЕ РОССИЙСКОГО НАВИГАЦИОННОГО РЫНКА НА АВТОТРАНСПОРТЕ. СИСТЕМЫ, РЕШЕНИЯ, ОБОРУДОВАНИЕ, УСЛУГИ (МЛРД РУБ.)
ИСТОЧНИК: НП «ГЛОНАСС», 2012.



Поднялись со строкой в бюджете

— субсидии —

Правительство намерено продолжить финансирование проектов по поддержке авиаперевозок в регионах. На некоторых направлениях компаниям—участникам пилотных программ удалось добиться почти полной загрузки лайнеров. Теперь они предлагают государству взять на себя труд и по пропаганде успехов.

Оценка результата

Своими силами авиакомпания не спешили развивать региональную сеть, поскольку рейсы в большинстве своем оставались нерентабельными без господдержки. Сейчас в стране реализуется несколько программ софинансирования: субсидирование внутренних региональных перевозок в Приволжском федеральном округе (ПФО) на период 2013–2025 годов, субсидирование перевозок в четырех федеральных округах (Северо-Западном, Сибирском, Уральском и Дальневосточном) и программа прямого субсидирования региональных перевозок. Последняя действует только с июля. Она призвана поддерживать любые региональные рейсы и обеспечить формирование региональной маршрутной сети РФ. Правительство признало все программы удачными, поэтому их практика продолжится в 2014 году.

Как рассказал директор Центра стратегических разработок в гражданской авиации (ЦСР ГА) Антон Корень, в основе программы в ПФО соединение авиасообщением всех региональных центров в округа. Как прямыми рейсами, так и приме-

нием трансфертных и транзитных схем обслуживания с целью экономии бюджетных средств. Они выделяются на субсидирование выпадающих доходов авиаперевозчиков.

В ЦСР уверены, что начало реализации проекта можно считать успешным, так как на некоторых первых рейсах загрузка составляла 80%. Пассажиры оценили экономию во времени при сокращении поездки с восьми часов наземными видами транспорта до часа на самолете. Среднее время полета в рамках субсидируемой маршрутной сети в соответствии с расчетами ЦСР составляет около часа.

«Впервые в рамках программ субсидирования не применяются возрастные ограничения, а также ограничения по региону проживания пассажиров. Данный подход позволяет дать равные условия для передвижения всех граждан. Повышается экономическая активность населения, снижаются транспортные барьеры для скоростного перемещения», — считает Антон Корень.

По расчетам центра, при реализации программы и выходе ее на полную мощность пассажиры ПФО смогут сэкономить до 1,5 млн часов в пути в год. При разработке программы впервые за 25 лет ЦСР применил модели прогнозирования спроса на региональные авиаперевозки. В расчетах применялся анализ воздушного, междугородного железнодорожного и автобусного видов транспорта. Два последних остаются главными конкурентами авиакомпаний. И при отсутствии региональных маршрутов забрали существенную долю пассажиропотока.

Программа финансово сказалась не только на госбюджете. Аэропорты в ПФО предоставили скидки на сборы и услуги по наземному обслуживанию в размере от 40% до 100%.

В пресс-службе Минтранса уточнили, что исполнителем госпрограмм является Росавиация. Ведомство организует конкурсы по субсидированию региональных полетов, а также следит за их исполнением и выплачивает авиакомпаниям средства.

В рамках этих программ в 2013 году выделено 5,2 млрд руб. В 2014 году в бюджете 4,2 млрд руб. Субсидии будут выплачиваться ежемесячно, исходя из количества выполненных рейсов.

Уже открыто порядка 100 новых региональных маршрутов. По прогнозам ведомства, в 2013 году дополнительно будет перевезено порядка 500 тыс. пассажиров. Всего аэропорты страны за 2013 год обслужат порядка 100 млн пассажиров (иностранцами и российскими авиакомпаниями). Как ранее сообщил министр транспорта Максим Соколов, в дальнейшем будет перевезено порядка 500 тыс. пассажиров. Всего аэропорты страны за 2013 год обслужат порядка 100 млн пассажиров (иностранцами и российскими авиакомпаниями). Как ранее сообщил министр транспорта Максим Соколов, в дальнейшем будет перевезено порядка 500 тыс. пассажиров. Всего аэропорты страны за 2013 год обслужат порядка 100 млн пассажиров (иностранцами и российскими авиакомпаниями).

c18

Причал для газа

— грузовая база —

Новый порт Сабетта за полярным кругом уже готов принять первые грузы для строительства объектов проекта «Ямал СПГ». Но участники рынка утверждают, что если к моменту полного окончания строительства к нему удастся провести железную дорогу, то у Сабетты будет гораздо больше перспектив. Потенциальная грузовая база у проекта уже есть.

Выгодный холод

Проект «Ямал СПГ», в рамках которого строится порт, осуществляется на основе государственно-частного партнерства.

«Государство строит подходный канал, создавая условия для развития портового бизнеса: возведения причальной инфраструктуры и соответствующих терминалов. В результате мы получаем мощнейший мультипликативный эффект: на частные инвестиции строится не только порт, но и завод по производству сжиженного природного газа (СПГ), а также аэропорт, причем не только аэровокзал, но и взлетно-посадочная полоса», — так оценил проект министр транспорта Максим Соколов.

Частным инвестором проекта выступает ОАО «Ямал СПГ». Объекты порта будут частично находиться в собственности государства, частично — в собственности инвестора. Причем к объектам инвестора относятся технологические причалы по перевалке сжиженного природного газа, газового конденсата и нефти, причалы накатных грузов, строительных грузов,

складские помещения, административно-хозяйственная зона, инженерные сети и коммуникации. В федеральной собственности будут находиться подходный канал операционной акваторией, морской канал протяженностью 50 км, системы управления движением судов и навигационного обеспечения, здания морских служб.

Вся стоимость строительства порта оценивается на уровне 75 млрд руб., из них государственный бюджет в 2012–2016 годах выделит 47 млрд руб.

● **ОАО «Ямал СПГ»** — газодобывающая компания, созданная для освоения Южно-Тамбейского газоконденсатного месторождения (владеет лицензией на разработку), включая строительство завода по сжижению природного газа. 80% акций компании принадлежит ОАО НОВАТЭК, 20% у французской Total. Ведутся переговоры по продаже 20% акций ОАО НОВАТЭК китайской компании CNPC. Сделку уже одобрило правительство РФ, и ее планируется закрыть до 1 декабря.

С грузом вокруг света

Перевалка СПГ через новый морской порт начнется в 2017 году, а в 2019-м планируется выйти на проектную мощность 15–16 млн тонн.

«Если будет разведана ресурсная база и мы сумеем получить долю рынка, возможно увеличение мощности до 25–30 млн тонн в год», — заявил на форуме «Газ России» председатель совета директоров компании НОВАТЭК Александр Наталенко.

В теплую половину года в Арктике — с июля по ноябрь — НОВАТЭК, по данным Минтранса, плани-

рует поставку российского природного газа с полуострова Ямал в страны Азиатско-Тихоокеанского региона, Западной Европы и Южной Америки по восточному маршруту — через Берингов пролив, оставшиеся семь месяцев — по западному маршруту — через Атлантический океан. Объем контрактов на поставку сжиженного природного газа с проекта «Ямал СПГ» на текущий момент составляет уже 70% от планируемого объема производства, сообщил ранее финансовый директор НОВАТЭКа Марк Джетвей. В эти 70% входит соглашение с испанской газовой компанией Fenosa, заключенное в начале ноября, на поставку 2,5 млн тонн СПГ ежегодно и соглашение с CNPC на поставку не менее 3 млн тонн СПГ в год в течение не менее 15 лет.

Суровый подготовительный

Строится порт будет в два этапа. Заказчиком выступает ФГУП «Росморпорт». Пресс-секретарь предприятия Наталья Жихарева сообщила, что работы подготовительного периода завершились в текущем году. Это значит, порт уже готов принимать крупногабаритные грузы модулей завода СПГ. Строительство объектов основного этапа, которые обеспечат транспортировку и переливку продукции завода СПГ, начнется в 2014 году. На подготовительный период в результате проведенного тендера был выбран генеральный подрядчик — ОАО «Межрегионтрубопроводстрой» (МРТС), а двногубительные работы в акватории выполняет ОАО «УСК „Мост“».

c19

Review форум «транспорт россии»

Без левых поворотов

В 2014 году планируется приступить к строительству первого участка Центральной кольцевой автодороги (ЦКАД) в Подмоскovie. Власти намерены построить трассу на два года быстрее утвержденного ранее срока. Но вопросы резервирования земель, цена которых в регионе высока, и выделения дополнительных средств для ускорения строительства пока открыты.

— проект —

Размер и ценность

Центральная кольцевая автодорога — федеральная трасса категории 1А с количеством полос от четырех до восьми. Расчетная скорость движения по ней составит 120 км/ч, прогнозная интенсивность движения — 40 тыс. автомобилей в сутки. Общая протяженность трассы — 521 км. Она пройдет по территории Московской области и частично по территории Новой Москвы на расстоянии от 10 до 50 км от МКАД. В целях проектирования трасса была разделена на пять пусковых комплексов. Четыре из них, образуя круг протяженностью 339 км, пройдут параллельно Малому бетонному кольцу (МБК; см. карту). Они будут построены до 2018 года. Строительство еще одного участка, расположенного в районе Большого Московского кольца (БМК), — от трассы М-1 «Беларусь» до скоростной автомобильной дороги Москва—Санкт-Петербург — начнется после 2020 года.

Как рассказали „Ъ“ в государственной компании «Автодор», в тех местах, где МБК проходит по населенным пунктам, ЦКАД пойдет в обход. Исключением является участок непосредственно трассы Московского малого кольца, который будет реконструирован. Будут построены железнодорожные переезды, убраны все левые повороты, но съезды и выезды из населенных пунктов останутся.

Вся трасса, кроме пятого участка, проходящего по МБК, и участка №5 второго пускового комплекса, будет платной. Предполагается, что тариф составит 1 руб. за 1 км.

● ЦКАД строится в соответствии с федеральной целевой программой «Модернизация транспортной системы России (2002–2010 годы)», утвержденной постановлением правительства РФ в декабре 2001 года. Проект ставит перед собой задачи создать на территории Московской области автодорожную составляющую междугородных транспортных коридоров (МТК) №2 (Лондон—Берлин—Варшава—Минск—Москва—Нижний Новгород), №9 (Хельсинки—Санкт-Петербург—Москва—Киев—Юго-Восточная Европа) и проходящих через территорию Московской области МТК Север—Юг и Хельсинки—Москва—Нижний Новгород. За счет мультипликативного эффекта от строительства должны быть сформированы условия комплексного развития инфраструктуры и территорий Москвы и Московской области, а также смежных областей — Тверской, Ярославской, Владимирской, Рязанской, Калужской, Тульской и Смоленской.

● В числе важнейших задач трассы — разгрузка радиальных выходов из Москвы, ее уличной сети от движения большегрузного и транзитного

транспорта, снижение себестоимости перевозок и уровня транспортных издержек для грузоотправителей.

В том, что проект ЦКАД действительно может существенно изменить ситуацию с грузовым трафиком, увеличить скорость транзита через Москву, энергоэффективность работы коммерческого транспорта и понизить простои в пробках среди автоперевозчиков, мало кто сомневается.

«Наконец проект получил у властей объективную оценку его высокой значимости», — говорит генеральный директор «Совтрансавтоэкспедиции» Леонид Шляпников. — ЦКАД давно, уже лет как пять-семь, очень нужна региону для освобождения устаревшей дорожной системы региона, перегруженных бетонных колец, выходов на МКАД и основных магистралей».

«Когда вводилось ограничение въезда в Москву и на МКАД грузовых автотранспортных средств, мы проводили исследование путей транзитных грузов, которые следуют через Московский регион», — рассказывает вице-президент Российского автотранспортного союза Валерий Алексеев. — Оказалось, что самый выгодный путь — через МКАД. У нас есть транзитные коридоры Санкт-Петербург—Юг и Санкт-Петербург—Казань—Восток и есть альтернативный путь через Володу, где качество дороги довольно плохое. Ее реконструкция государству обойдется дороже, чем строительство ЦКАД. У нас так построена система дорог, что все пути ведут через Москву. Важно, что трасса не увеличивает путь по сравнению с МКАД».

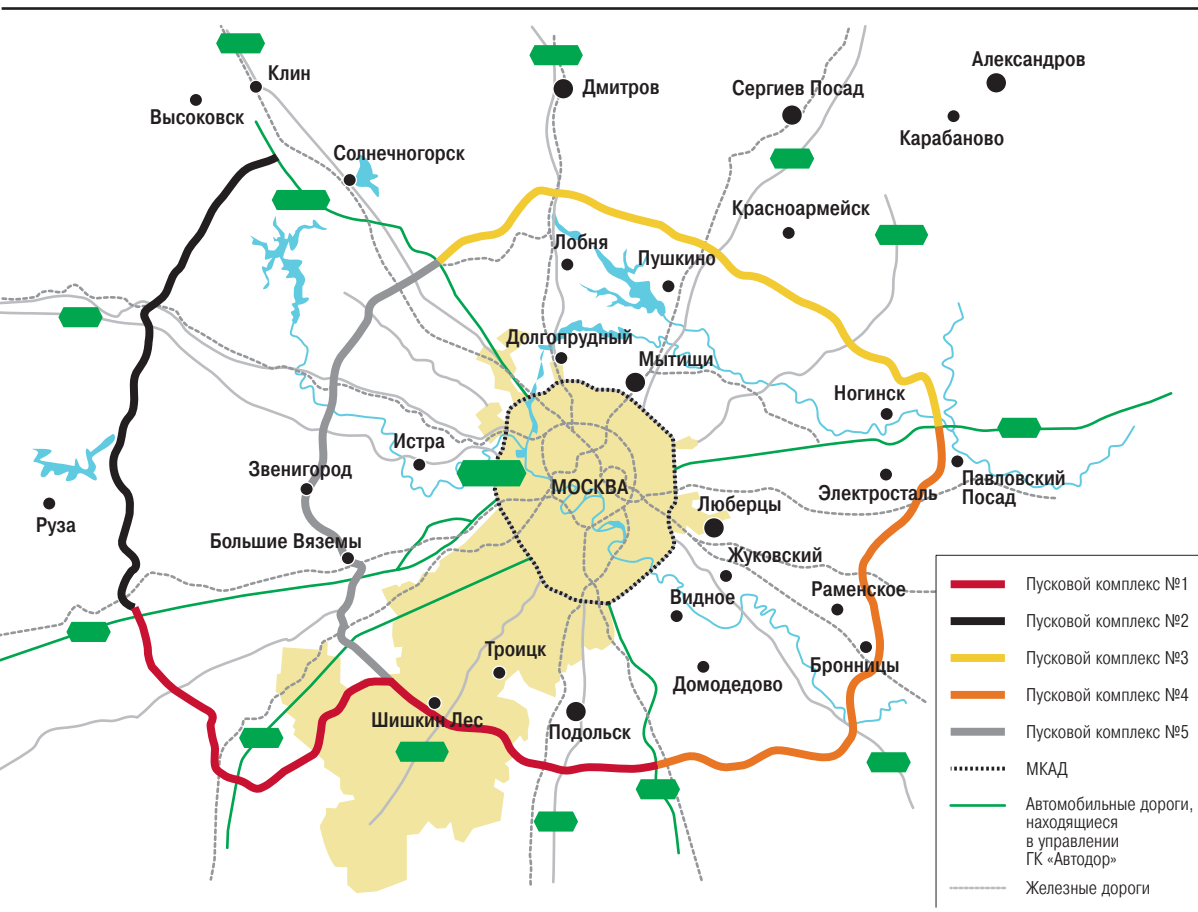
В экспертном центре Probok.net считают, что кроме улучшения условий для транзита легче станет обстановка на дорогах Подмоскovie. На МБК и БМК, также используемых для транзита, существует большая проблема с железнодорожными переездами, что приводит к загруженности бетонки.

«ЦКАД, с одной стороны, позволит убрать транзитный трафик, оставив МБК и БМК для местного трафика. С другой стороны, что важно, на них также реализуются мероприятия по расширке узких мест: прежде всего строится несколько путепроводов в местах железнодорожных переездов. Таким образом, улучшатся условия для транзита и местного трафика», — сказал заместитель руководителя и начальник аналитического отдела Probok.net Андрей Мухортиков.

Также ЦКАД должна помочь решить задачи по созданию крупных логистических центров для реализации транзитного потенциала Московской области. В экспертном центре Probok.net видят в этом выгоду не только с точки зрения экономики.

«Это даст мощный стимул выносу логистики из ближайших к МКАД районов как раз в зону 30–40 км от

СТРОИТЕЛЬСТВО ЦЕНТРАЛЬНОЙ КОЛЬЦЕВОЙ АВТОДОРОГИ В МОСКОВСКОЙ ОБЛАСТИ



столицы. Это создаст массу рабочих мест, что изменит ситуацию, когда половина Подмоскovie едет в Москву на заработки», — считает господин Мухортиков.

В ГК «Автодор» рассказали, что в настоящее время идет подготовка территорий под строительство третьего и четвертого участков. В частности, изъятие земель, вынос коммуникаций, разминирование, перезахоронение останков. На 2014 год запланировано начало строительства первого участка первого пускового комплекса ЦКАД, который пройдет по территории городского округа Домодедово, Подольского района Московской области, Троицкого административного округа Москвы и Наро-Фоминского района Московской области. Этот участок протяженностью 49,5 км планируется построить к 2018 году. При его строительстве будут возведены 4 развязки на разных уровнях, 14 мостов, 24 путепровода и 3 эстакады. Современные развязки и иные проектно-технические решения позволят достичь расчетной скорости движения 140 км/ч. Прогнозная интенсивность движения по участку составит от 33 тыс. до 39 тыс. автомобилей в сутки для первых трех лет платной эксплуатации.

Строительство и эксплуатация участка дороги будут осуществляться в соответствии с долгосрочным инвестиционным соглашением, подписание которого запланировано на конец декабря. Сейчас проходит конкурс на право заключения инвестсоглашения, срок действия которого рассчитан на 23 года. Максимальная цена строительства, согласно конкурсной документации, составит 57,79 млрд руб., из них 45,64 млрд руб. — средства государства, 6,77 млрд руб. — инвестиции исполнителя.

А кольцо-то непростое

Всего же для строительства ЦКАД, без учета удаленного участка, потребует-

ся порядка 325 млрд руб., финансирование будет осуществлено путем государственно-частного партнерства. Из них 74 млрд руб. — средства федерального бюджета, 76 млрд руб. — средств частных инвесторов, еще 150 млрд руб. планируется взять из Фонда национального благосостояния (ФНБ).

Решение поимствовать средства ФНБ связано с поручением президента РФ Владимира Путина, данным в августе этого года на совещании «О реализации проектов развития транспортной инфраструктуры Москвы и Московской области», ускорить сроки реализации проекта (изначально завершить строительство планировалось к 2020 году). Для этого потребуются дополнительные средства. Расширить финансирование предполагается за счет внесения изменений в госпрограмму «Развитие транспортной системы», утвержденную Минтрансом РФ в декабре 2012 года. Сейчас ведомство планирует увеличить финансирование программы с утвержденных 12,5 трлн руб. до 13,1 трлн руб., из них 300 млрд руб. — средства ФНБ. Деньги фонда в равной доле предусмотрены в качестве дополнения в 2014–2016 годах к прямым инвестициям на строительство двух крупных проектов, один из которых — ЦКАД. Заместитель директора департамента государственной политики в области дорожного хозяйства Минтранса России Ольга Марченко сообщила, что, несмотря на объем работы, до конца года проект, скорее всего, будет принят.

«ЦКАД и внесение изменений в части финансирования за счет ФНБ будет одним из направлений корректировки программы. Это длительный процесс, ее параметры нужно приводить в соответствие с бюджетом 2014–2016 годов. Когда этот проект будет подготовлен, пока сказать сложно», — рассказала Ольга Марченко.

Министр транспорта РФ Максим Соколов в августе сообщил, что в ка-

честве возвратности или обеспечения возвратности средств ФНБ предусматривается выпуск корпоративных облигаций госкомпаниями «Автодор», которые полностью соответствуют нормативным требованиям в отношении гарантий возвратности средств фонда. Источниками этого возврата станут доходы от сбора платы за проезд по автомобильной дороге.

С небес на землю

Исходя из того, что задача по ускорению строительства и дополнительно для этого финансирования поставлена главой государства, думается, что дополнительные средства из ФНБ все же будут выделены. Однако кроме финансового вопроса перед исполнителями стоят другие, зависящие только от них задачи. Среди которых и экологические, и наиболее сложные для крупных мегаполисов вопросы выделения земель.

Согласно сведениям, представленным ГК «Автодор» в информационном меморандуме о строительстве первого участка ЦКАД, «в результате проведенного технико-экономического сравнения вариантов проложения трассы был выбран оптимальный, наиболее полно удовлетворяющий целям проекта», который отвечает требованиям минимального воздействия на окружающую природную среду, обеспечивает сохранение сложившихся транспортных связей внутри Московской области и учитывает перспективное развитие транспортной инфраструктуры Москвы и области». Тем не менее эксперты не исключают повторения опыта Химкинского леса.

По словам Андрея Мухортикова, при вырубке леса для прокладки ЦКАД экологическая ситуация может получить не отрицательные, а положительные стороны. Хотя это и может показаться странным.

«Уменьшатся пробки, в которых автомобиль вырабатывает от двух до

десяти раз больше газов, чем когда едет со скоростью от 50 км/ч. При увеличении скорости экологическая обстановка улучшается. А учитывая, что ЦКАД строится с запасом по ширине, то в целом баланс будет положительным», — отмечает эксперт.

Однако эксперты уверены, что властям следует поторопиться с резервированием земель, заблокировав возможность всех операций со свободной землей, расположенной рядом с трассой. Это позволит избежать ситуации, когда люди до начала строительства скупают земли с целью их дальнейшей продажи по завышенной цене.

Об этой же проблеме говорят и в общероссийской общественной организации малого и среднего предпринимательства «Опора России».

«В Финляндии строительство километра дороги в три раза дешевле, а качество значительно выше, хотя климатические условия схожи с российскими. Строители нам отвечают, что половина средств, а иногда и больше, идет на выкуп этих земель», — говорит член президиума «Опоры России» Юрий Савельев.

От решения этих вопросов зависит, будет ли ЦКАД построена в намеченный срок. Тем более уже есть опыт строительства двух крупных проектов — Москва—Дон и Москва—Санкт-Петербург. По словам Юрия Савельева, если сделать выводы из этих проектов, строительство ЦКАД может пойти быстрее.

«Если строительство первого занялось на 10–15 лет, то сроки строительства дороги Москва—Санкт-Петербург уже уменьшены почти вдвое», — говорит эксперт.

В государственном унитарном предприятии пассажирского автомобильного транспорта «Мострансавто» рассказали, что пока открыт вопрос, какая из транспортных организаций обслужит строительство. По словам начальника управления организации грузовых перевозок и транспортно-туристской деятельности предприятия Александра Корнева, для этого потребуются значительное количество транспорта. Его привлечение для выполнения этих работ, например, из других областей скажется на стоимости. В частности, для стороннего транспорта нужно делать стоянки, а налоги будут поступать не в Московскую область.

«Чтобы было меньше чужого транспорта, мы могли бы обслуживать строительство: наши производственные базы находятся по всей территории области. Хотя наше предприятие специализируется на пассажирском транспорте, но также имеет опыт использования грузового, и он у нас есть. Мы уже обратились в Минтранс, но пока никаких движений нет», — рассказал Александр Корнев.

В «Совтрансавтоэкспедиции» считают, что для реализации такого проекта поставлены очень сжатые сроки. Там рассчитывают, что в процессе стройки будут учтены все особенности текущего трафика, при этом не пострадают перевозчики и гонка не скажется на качестве магистралей.

«Нужен действительно жесткий контроль над проектом в отношении расходов и полученного результата», — отметил Леонид Шляпников.

Мария Штаева

Поднялись со строкой в бюджете

— субсидии —

На договорной основе в проекте участвуют также компании «ЮТэйр», «Международный аэропорт Оренбург» и «Авиа Менеджмент Групп» (авиатаксы Dexter). Государство компенсирует 50% от стоимости каждого билета (25% оплачивает федеральный бюджет, 25% — региональные). Это позволило сделать полеты для потребителей вдвое дешевле. По данным Минтранса, в рамках этой программы по состоянию на 1 ноября перевезено порядка 70 тыс. пассажиров. При этом за весь 2012 год (до начала реализации программы) в ПФО рейсами в регионах воспользовались 40 тыс. пассажиров. В 2014 году на ее софинансирование из федерального бюджета будет направлено 450 млн руб. и 300 млн руб. — из бюджетов субъектов.

Принцип хаба

Получив субсидии на развитие авиационного транспорта в четырех федеральных округах на востоке страны действует лишь с 20 апреля. Сейчас в ней осуществляется 28 маршрутов. Результаты автопрограммы уже обнадеживают: до 1 ноября перевезены 117 тыс. пассажиров.

Субсидии выделяются согласно постановлению правительства «Об утверждении Правил предоставления субсидий организациям воздушного транспорта в целях развития региональных перевозок пассажиров воздушным транспортом на



Далеко не все аэропорты в малых городах готовы к росту пассажиропотока

территории РФ и формирования региональной маршрутной сети Российской Федерации в 2013 году». В документе также отмечается, что он направлен на развитие внутренних региональных перевозок и создания новой маршрутной сети. Принципиальное новшество программы в том, что вся сеть перевозок основана на формировании региональных хабов.

В качестве узловых выбраны аэропорты с пассажиропотоком не менее 1,3 млн человек в год: Санкт-Петербург, Екатеринбург, Новосибирск, Красноярск, Иркутск, Хаба-

ровск, Ростов-на-Дону, Краснодар, Минеральные Воды. Субсидируются маршруты из этих узлов в региональные аэропорты, находящиеся на удалении до 1,2 тыс. км. Исключение сделано для Дальневосточного федерального округа: там субсидии распространяются на полеты дальностью до 1,8 тыс. км.

Добавить маркетинга

«Учитывая интенсивные темпы развития регионального бизнеса, авиaperелеты становятся более востребованными», — говорит руководитель пресс-службы ОАО «Авиакомпания „Татарстан“» Гульназ Минниханова. — Для стимулирования дальнейшего развития сегмента авиaperевозок следует направить усилия регио-

нальных властей на увеличение информированности о них населения региона. А также развивать транспортную инфраструктуру областей, чтобы сделать аэропорты областного центра более доступными».

Кстати, база аэропортов оказалась не слишком готова к росту региональных полетов. По оценкам компаний — победителей конкурсов необходимы средства и для развития аэропортов. Оснащение их современным информационным и вспомогательным оборудованием для облегчения процедур регистрации авиапассажиров, досмотра личных вещей и багажа, процедур таможенного оформления, модернизация аэродромных комплексов.

«На федеральном уровне необходимо продолжение субсидирования рейсов, анализ потенциального и реального пассажирского спроса на конкретные направления с целью оценки целесообразности увеличения частот на наиболее востребованных направлениях и открытия новых направлений», — отметила Гульназ Минниханова.

По ее мнению, «население регионов (ПФО. — „Ъ“) только начинает привыкать к регулярным внутрирегиональным перелетам, поэтому пассажиропоток на некоторых направлениях пока недостаточно высок».

Пресс-секретарь ОАО «Авиакомпания „ЮТэйр“» Елена Галанова полагает, что «необходимо больше внимания уделять популяризации такого авиасообщения на федеральном и

региональном уровнях и маркетингу. В основном затраты на рекламу и продвижение рейсов возлагаются на сами авиакомпании. На самом деле глобальный и дорогостоящий проект, который должен поменять самосознание целого поколения людей, которые сейчас выбирают автотранспортные средства, а не самолет. Люди стали опять привыкать летать на небольшие расстояния внутри региона».

Директор ЦСР с таким предложением солидарен. Аэропорты и субъекты федерации в ПФО, по его мнению, могут обеспечить существенную поддержку за счет предоставления рекламных возможностей для продвижения проекта.

Отметим, что «ЮТэйр» и без программ софинансирования оставался вторым по величине перевозчиком на внутренних рейсах (после «Аэрофлота»). При этом есть более 40 направлений, по которым, кроме «ЮТэйр», не летает никто.

И все равно в компании считают, что субсидирование перевозок плюс социальная ответственность государства. При этом во многих регионах (например, ХМАО) давно существует собственная программа субсидирования внутрирегиональных рейсов. «Если бы не было субсидий, данные рейсы не выполнялись бы, поскольку на них нет достаточно пассажиропотока для покрытия затрат компании на выполнение рейса. Тем не менее внутри России есть популярные направления, например Сургут—Уфа, которые функциониру-

ют без субсидий. Так что все зависит от региона и направления», — говорит госпожа Галанова.

Председатель совета директоров «Авиа Менеджмент Групп» (авиатаксы Dexter) Антон Генералов отметил, что с появлением программ поддержки началось возрождение региональной авиации. «Открылись новые маршруты и частично были восстановлены старые», — заявил он. — Поэтому рост перевозок в этом году вполне ожидаем. Региональные перевозки не просто стали популярнее, а появились как таковые. Большинство маршрутов, обслуживаемых нашей авиакомпанией, сейчас являются новыми, не эксплуатирующимися со времен СССР. Наш опыт показывает, что некоторые из них являются весьма популярными и удобными для пассажиров».

При этом «Авиа Менеджмент Групп» одним из первых для рейсов по программе в ПФО купил четыре дополнительных самолета. «Государство сделало большие шаги на встречу авиакомпаниям, в том числе участникам федеральных программ, в вопросах финансирования. Без помощи государства, к сожалению, реализация подобных программ была бы невозможна. Но в дальнейшем господдержка может быть ограничена при определенном показателе загрузки маршрута. Это логично, ведь государство не должно содержать авиакомпании», — резюмировал Антон Генералов.

Ольга Осипова

Review форум «транспорт россии»

«У Минтранса есть контрактные формы привлечения инвестиций»

В 2014 году начнется привлечение средств Фонда национального благосостояния для финансирования различных проектов в транспортной отрасли. Однако всем ясно, что фонд не резиновый и на все начинания его попросту не хватит. Об альтернативных источниках инвестиций в транспортные проекты, а также о развитии крупных мультимодальных логистических центров „Ъ“ пообщался с помощником министра транспорта России **Дмитрием Твардовским**.

— **управление** —

— **Правительство утвердило транспортные проекты, которые могут претендовать на средства Фонда национального благосостояния (ФНБ). Однако на строительство высокоскоростной магистральной придется искать иные источники инвестиций. У Минтранса есть понимание, какие инструменты сейчас актуальны для привлечения средств в отрасль?** — В данном случае все зависело от стадии, на которой находится тот или иной проект. Проектная документация по Центральной кольцевой автодороге (ЦКАД) уже была готова, и правительство РФ соответствующим распоряжением выделило необходимые средства на его реализацию из ФНБ. В частности, по первому участку ЦКАД уже объявлен конкурс на строительство и эксплуатацию. В то же время проект высокоскоростной магистрали Москва—Казань пока еще не готов на 100%, и по этой причине решение, как в случае с ЦКАД, принято не было.

Что касается привлечения средств частных инвесторов, Минтранс предполагает достаточным количеством необходимых механизмов. В первую очередь у Минтранса, как федерального органа исполнительной власти, есть контрактные формы привлечения инвестиций — все, что связано с различными типами контрактов. Есть возможность заключение кон-

цессионных соглашений в соответствии с законом № 115 «О концессионных соглашениях». В сфере автомобильных дорог у нас есть госкомпания «Автодор», которая помимо концессий имеет право заключать долгосрочные инвестиционные соглашения с бизнес-структурами в соответствии с принятым порядком закупокной деятельности и законом о госкомпаниях и госкорпорациях. Кроме этого возможно создание совместных компаний с частными инвесторами, которые будут туда вносить деньги либо при создании компании, либо в качестве займов и привлеченного финансирования. По такой схеме, кстати, реализуется проект «Тамань»: создана компания (учредители — «Росморпорт» и администрация Краснодарского края), и она планирует привлекать частные инвестиции. Плюс ко всему есть инструмент выпуска инвестиционных облигационных займов, им активно пользуются ОАО РЖД и ГК «Автодор»: они выпускают облигации, которые выкупают либо государство за счет ФНБ, либо заинтересованные частные инвесторы. В то же время госкомпания могут привлечь средства за счет продажи части акций и, наконец, за счет лизинговых сделок — этот механизм активно используется как Государственной транспортно-лизинговой компаний, так и частными транспортными предприятиями.

— **Какие законодательные инициативы потребуются для при-**

влечения внимания частных инвесторов к дорожным инфраструктурным объектам?

— В первую очередь необходимо упростить схему изъятия земельных участков по линейно протяженным объектам, к которым относятся, и авто-, и железные дороги. Сейчас процесс изъятия осложняется большим количеством собственников (как земель, так и проведенных коммуникаций) и требованиями, которые собственники коммуникаций предъявляют дорожникам и железнодорожникам. Процесс становится длительным и малопредсказуемым как по срокам, так и по стоимости. В связи с этим сейчас готовятся поправки по сокращению сроков рассмотрения и упрощению всей процедуры. В настоящее время поправки находятся на рассмотрении в Госдуме РФ.

— **Есть ли у Минтранса инициативы по поддержке проектов крупных логистических центров, мультимодальных объектов, которые будут обслуживать грузопотоки нескольких видов транспорта?**

— Такие инициативы есть. Как ближайший пример могу привести программу Московского транспортного узла по выносу грузовых дворов из столицы на территорию области, где сейчас создается вся необходимая инфраструктура. Кроме этого реализуются проекты Свиляжского мультимодального логистического центра в Татарстане и Новомосковского логистического центра — здесь помимо автодорог и подъездных железнодорожных путей присутствует возможность перехода на речной транспорт. Роль государства заключается в финансировании строительства транспортной инфраструктуры для этих центров, а бизнес, в свою очередь, вкладывает средства в строительство терминальных мощностей, как это происходит, к примеру, в том же Таманском порту, который, по своей сути, также является мультимодальным логистическим центром.

Интервью взял Константин Мозговой

Мне сверху видно все

— **результат** —

● Пока что в мире действуют только две глобальные спутниковые группировки — американская и российская. Быстрыми темпами в этой области проводятся китайские разработчики — система «Компас» уже работает на территории КНР, но пока еще не имеет глобального статуса. Кроме того, европейцы развивают систему «Галилео», но из-за довольно высокой стоимости проект остается далек от завершения. Первоначально планировалось, что в 2014 году европейская система будет функционировать в полном объеме, позднее назывались 2017–2018 годы. Не вызывает сомнения, что в итоге и китайская, и европейская системы будут функционировать в полном объеме. И производители чипов уже готовятся поддерживать все четыре системы.

«По нашим оценкам, к 2018–2020 годам проект „Галилео“ будет завершен, и на рынке к тому времени могут появиться чипы всех четырех систем. И к этому времени России необходимо максимально усовершенствовать свою систему и продвинуть ее на зарубежные рынки. В противном случае, если наша система будет использоваться только внутри РФ и, соответственно, спрос на чипы с нашей системой будет недостаточен для массового производства, конкуренты смогут нас „подсидеть“, и в какой-то момент из чипов могут исключить российскую систему», — заявил Геннадий Голянт.

По мнению аналитика «Инвесткафе» Кирилла Маркина, оснащение различных видов транспорта навигационно-информационной системой носит сейчас несколько хаотичный характер. Пока что это можно свести к пилотным проектам.

«Своеобразное признание от наших основных конкурентов мы уже получили», — говорит представитель НИС-ГЛОНАСС. — Сначала США рассматривали нашу разработку со скептицизмом, однако их точку зрения несколько изменил эксперимент в Нью-Йорке в 2011 году, в момент испытаний iPhone-4S, — именно тогда выяснилось, что совместное использование GPS и ГЛОНАСС дает более высокую точность показаний. Но повторюсь: конкуренция имеет место и рискует обостриться после завершения глобализации „Компаса“



Покупатели чипов уже через три месяца почувствовали экономию от возможности контролировать нерадивых водителей

и „Галилео“. До той поры российскую систему необходимо продвинуть на всевозможные рынки. Самыми очевидными вариантами выглядят страны СНГ и сосед РФ по БРИКС Индия, кроме того, страны Латинской Америки (Бразилия, Аргентина).

Для гибкости бизнес-процессов

«Нельзя не отметить, что систему все чаще используют в своей работе частный бизнес», — говорит эксперт „Инвесткафе“. — Причем она применяется как в целях оптимизации работы логистических служб, так и с целью точечного контроля над рабочими единицами. Для частного бизнеса использование ГЛОНАСС способно обеспечить экономии ГСМ за счет контроля и надзора за единицами рабочей техники и оптимизацию транспортно-логистических потоков, что ведет к росту экономической эффективности».

По оценке руководителя таможенного оформления сети АСЕХ Гтоир Андрея Швырева, доля автопарка в РФ, на котором установлена ГЛОНАСС (как грузового, так и пассажирского), составляет около 5%, однако цифры растут с каждым годом. Масштабы внедрения таких систем на железнодорожный и водный транспорт, по мнению экспертов рынка, вообще находятся в рамках статистической погрешности.

Главной целью внедрения ГЛОНАСС является сокращение расхо-

дов, связанных с содержанием и эксплуатацией автопарка, и избавление владельца предприятия от необходимости привлечения дополнительных человеческих ресурсов, составления дорожных карт, разработки маршрутов и их оптимизации», — отметил директор по послепродажному обслуживанию компании «Ауди Центр Восток» Алексей Кирдяшов. «Уменьшение затрат на бензин после внедрения в автопарках системы контроля и учета расхода топлива и снижения расходов на сервисное обслуживание достигает ежемесячных показателей в 10-50% и 30-50% соответственно. Цена на оснащение автопарка такой системой рассчитывается индивидуально для каждой компании и включает в себя установку датчиков и трекеров, передающих и получающих сигналы со спутников. Для примера: установка ЭРА-ГЛОНАСС на личный автомобиль обойдется владельцу примерно в 4,5 тыс. руб.»

По словам руководителя отдела корпоративных продаж компании «Автолокатор» Юрия Михеева, оснащение одного транспортного средства системой мониторинга на основе ГЛОНАСС обходится компаниям в среднем от 10 тыс. до 27 тыс. руб., включая оборудование, программное обеспечение, установку и годовое обслуживание, — стоимость зависит от выбранной комплектации и необходимого набора функций.

По мнению эксперта, внедрение такой системы мониторинга в среднем окупается за первые два месяца, после чего приносит дополнительную прибыль компании и продлевает срок службы техники.

Константин Мозговой

Узел на карте



— **прогноз** —

Проблема развития Московского транспортного узла (МТУ) давно перестала быть исключительно городской темой. И «переехала» на федеральный уровень: в этом году правительство РФ поручило провести актуализацию «Программы развития транспортного комплекса Московского региона до 2020 года». Ее авторы постарались связать проблемы отрасли с быстрым ростом мегаполиса.

Синхронизация с метро

Как сообщил генеральный директор АНО «Дирекция московского транспортного узла» Виктор Еремин, несмотря на то что программа работает сравнительно недавно — с 2011 года, за это время произошли значимые изменения, потребовавшие ее обновления.

«Среди этих изменений: увеличение территории Москвы, необходимость актуализации генеральной схемы развития железнодорожного транспорта и корректировка прогнозов показателей социально-экономического развития РФ. Тем не менее работа выполнена, в настоящее время проходит процедуру согласования с причастными органами исполнительной власти. Последние изменения связаны с принятием бюджета РФ на трехлетний период», — подчеркнул Виктор Еремин.

По его словам, «документ уже можно назвать полноценной новой программой по сравнению с редакцией 2011 года. Сделан резкий крен в сторону приоритета развития пассажирского городского транспорта. Цель — превращение пригородного железнодорожного сообщения в гармоничный элемент пассажирского транспорта с соответствующими интервалами движения и соответствующим уровнем комфорта для пассажиров».

Развитие железнодорожного транспорта в рамках МТУ до 2020 года обойдется в 236 млрд руб. В частности, в рамках железнодорожной составляющей предстоит привести к общему знаменателю Московскую кольцевую железную дорогу (МЖКД) со стиличными метрополитеном.

«Чтобы решить задачу, действуют вспомогательные программы: по развитию транспортно-пересадочных узлов с одного вида транспорта на другой, а также по развитию системы парковок личного транспорта, — рассказал глава АНО. — Предстоит изменение логистики грузового движения для грузов, обслуживающих Москву. Основные объемы грузов приходились как раз на МЖКД. Теперь же, когда кольцо предполагается сделать полностью пассажирским, грузы будут выведены за пределы кольца. Кроме того, относительно самостоятельной является программа развития Московского авиационного узла (MAU). Впервые за годы современной России MAU рассмотрен в программном документе не просто как инфраструктура аэропортов и аэродромов, а как все основные составляющие: воздух (все возможные ограничения и пропускная способность), аэродромная инфраструктура, терминальные комплексы, кроме того, отчасти затрагиваются вопросы, связанные с транспортной безопасностью».

Консервативный сценарий программы развития МТУ (а именно этот вариант построен под обеспечение реальными деньгами) обойдется в сумму порядка 3,5 трлн руб. В том числе порядка 730 млрд руб. будет выделено из госбюджета, примерно 2 трлн руб. — из бюджета субъектов РФ (Москва и область) плюс еще около 700 млрд руб. придется на различные внебюджетные источники.

«Надо сказать пару слов о некоторых приоритетных компонентах сце-

нария. В первую очередь будет сделан рывок, связанный с ликвидацией пересечений автомобильных и железных дорог на одном уровне. Злободневная тема, я бы сказал, социально обостренная, поэтому мы ее выделили в отдельную подпрограмму. В Московской области в первоочередном порядке будут решаться вопросы по 17 железнодорожным переездам», — сообщил Виктор Еремин.

В 2014 году мероприятия по МЖКД фактически будут выполнены на 80%, а запуск поездов по кольцу планируется в 2015 году. Закупкой поездов будет заниматься совместное предприятие ОАО РЖД и столичной мэрии ОАО МЖКД.

«Многие потенциальные поставщики уже проявили интерес к этому проекту, так что тендер обещает быть оживленным», — уверены в АНО.

Бизнес в помощь

Генеральный директор ОАО «Институт экономики и развития транспорта» Федор Пехтерев обозначил ряд сложностей в организации работы Московского железнодорожного узла: «В будущем Малое железнодорожное кольцо призвано стать полноценным дублером кольцевой линии Московского метрополитена и существенно разгрузить другие виды транспорта. Однако на этом фронте работ мы сталкиваемся с типичной московской проблемой — земельной. Зачастую земельные участки, на которых предполагалось возвести необходимую инфраструктуру, оказываются занятыми, подчас — незаконно, в том числе автомобильными гаражами».

«Но могу отметить, что на сегодняшний день совместными усилиями удалось отвести транзитные потоки от столицы, что существенно позволило снизить нагрузку на сортировочные станции», — подчеркнул господин Пехтерев.

«Вряд ли можно говорить о каких-то существенных недочетах проекта. Учитывая, что он перед утверждением проходил через множество самых разных экспертиз, получал массу согласований, неоднократно обсуждался профессиональными сообществами, вряд ли в нем могли остаться какие-то недочеты», — уверен ведущий эксперт УК „Финан Менеджмент“ Дмитрий Баранов. — Скорее проблема здесь может быть в другом. Есть риск того, что абсолютно все пункты этого плана выполнить не удастся, а некоторые выполнены будут, но позднее намеченного срока. Объясняется все это несколькими причинами. Во-первых, город — это живой организм, он постоянно развивается, меняется достаточно быстро, и транспортные планы могут вступать в противоречие с этими изменениями. Во-вторых, не исключено, что уже проводимые изменения в транспортной отрасли могут дать не те результаты, на которые рассчитывают авторы проекта и городские власти, и последующие этапы могут быть либо отменены вовсе, либо существенно сокращены. В-третьих, не стоит забывать, что любые изменения требуют денег и не исключено, что из-за состояния экономики и того, как будет складываться городской бюджет, отдельные пункты программы развития МТУ могут быть пересмотрены».

По мнению аналитика «Финан», коль скоро данный проект считается важным и нужным для города, все, в том числе бизнес и жители города, а не только власти, должны принять активное участие в его реализации. Бизнес может поучаствовать различными ресурсами, а горожане могут высказывать свое мнение по различным аспектам работы транспорта в городе, главное, чтобы власти отнеслись к ним с должным вниманием.

Два кольца

Эксперт-аналитик отдела исследований железнодорожных пасса-

Развитие города может легко опередить самые богатые и «радужные» программы властей

жирских перевозок ИПЕМ Лев Рузавин полагает, что в случае грамотной реализации программы развития МТУ до 2020 года в столице будут созданы все благоприятные условия, обеспечивающие высокую транспортную подвижность населения и активизацию социально-экономического развития столичного региона.

«Полная реализация всех мероприятий позволит улучшить ситуацию с ускорением движения пригородных электричек. Но при этом необходимо вести реализацию гармонично, чтобы железнодорожный блок развивался одновременно с московским городским транспортом, со строительством транспортно-пересадочных узлов и возведением путей в местах пересечения железнодорожных путей и автомобильных дорог федерального и регионального значения», — считает господин Рузавин.

Вице-президент ООО «Покровка Финанс» Алексей Вязовский назвал главными выгодами от реализации МТУ увеличение провозной и пропускной способности транспортных магистралей (как в отношении грузов, так и пассажиров) и реализацию планов московского правительства по увеличению доли общественного транспорта в общей структуре перевозок.

«Не стоит забывать и о мультипликативном эффекте для экономики. Например, развитие МТУ даст рост занятости в соответствующих отраслях, а также рост налоговой базы», — отметил господин Вязовский. «На наш взгляд, особое внимание стоит уделить развитию Московской кольцевой железной дороги и созданию транспортно-пересадочных узлов в районах пересечения МЖКД со столичным метро. А ситуацию с автомобильными проблемами должно улучшить скорейшее строительство и запуск ЦКАД».

По мнению Алексея Вязовского, сейчас надо отнестись к поднятой теме соизидательно — поменьше времени тратить на поиск недочетов программы по развитию МТУ и по больше внимания уделять изучению дальнейших перспектив.

«За прошлый год введено 2,5 млн кв. м жилья в Москве и 6,9 млн кв. м в Подмосковье, что дает, по нашим оценкам, дополнительно 250 тыс. пассажиров общественного транспорта. По данным ОАО „Центральная пригородная пассажирская компания“, за 2012 год пассажиропопток вырос на 12%, при этом вагоно-километровая работа практически не изменилась. Как отмечал губернатор Московской области Воробьев, портфель одобренных проектов строительства жилья составляет 17 млн кв. м, то есть в скором времени мы получим еще 1 млн жителей Подмосковья», — уверен эксперт.

Он также напомнил, что в границах Старой Москвы в 2012 году Градостроительно-земельная комиссия утвердила строительство 30 млн кв. м недвижимости. Таким образом, несмотря на прикладываемые усилия и рекордные бюджетные траты на развитие МТУ, темпы решения транспортной проблемы Москвы и Московской области остаются ниже темпов создания новых пассажиропотоков. А это, в свою очередь, означает, что уже сейчас при проектировании тех же пассажирских платформ стоит закладывать на дополнительные вагоны поездов, планировать развязки и эстакады с учетом будущих новых железных ходов на железнодорожных магистралях, которые понадобятся уже через пять-шесть лет.

Константин Мозговой