

# «ИСПОЛЬЗОВАТЬ ТЕРРИТОРИЮ МОСКВЫ КАК ПЕРЕГРУЗОЧНЫЙ ЦЕНТР КРАЙНЕ НЕЭФФЕКТИВНО»

ПРАВИТЕЛЬСТВО МОСКВЫ ВЫДЕЛИЛО ПОЧТИ 50 МЛРД РУБ. ИЗ БЮДЖЕТА НА СТРОИТЕЛЬСТВО ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ПУТЕЙ ДЛЯ ПРИГОРОДНЫХ ПЕРЕВОЗОК. ВЗАМЕН ГОРОД РАССЧИТЫВАЕТ, ЧТО МОСКВИЧИ БУДУТ ЕЗДИТЬ НА НОВЫХ КОМФОРТАБЕЛЬНЫХ ПОЕЗДАХ, НО НА ЗАКУПКИ ПОДВИЖНОГО СОСТАВА У ПРИГОРОДНЫХ КОМПАНИЙ ДЕНЕГ НЕТ. ЗАМЕСТИТЕЛЬ РУКОВОДИТЕЛЯ ДЕПАРТАМЕНТА ТРАНСПОРТА И РАЗВИТИЯ ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ ГАМИД БУЛАТОВ ОБЕЩАЕТ, ЧТО РЕШЕНИЕ ПРОБЛЕМЫ НАЙДЕТСЯ.

**BUSINESS GUIDE:** Насколько принятые городскими властями программы по развитию железнодорожного транспорта помогут решить транспортные проблемы города?

**ГАМИД БУЛАТОВ:** Нужно отметить, что транспортное обеспечение Москвы невозможно кардинально улучшить за счет развития какого-то одного вида транспорта. Поэтому мы начали свою работу с анализа того, как эффективно сочетать все виды общественного транспорта, чтобы преодолеть существующие транспортные проблемы, и разработать перечень мероприятий для каждого из них. Пригородный железнодорожный транспорт попал в число главных приоритетов потому, что сегодня главная проблема находится на въезде в город и выезде из него в часы пик, так называемая маятниковая миграция. Мы определили пять направлений, которые оказались критичными для решения проблемы перегрузки транспортной системы: Курское, Горьковское, Казанское, Ярославское и Савеловское.

Однако мы пришли к выводу, что на этих направлениях имеющаяся инфраструктура технически не может обеспечить необходимую периодичность пригородного сообщения. В прошлом году мы подписали с ОАО РЖД соглашение по развитию именно этих главных направлений, где будут построены дополнительные главные пути, что, в свою очередь, позволит обеспечить рост количества пригородных электричек. При этом наша главная задача состоит в том, чтобы сформировать новое качество услуги пригородного транспорта, обеспечить комфорт и удобство для пассажиров. Только при этом условии мы сможем частично разгрузить автомагистрали и перераспределить поток на железную дорогу.

**ВГ:** Каковы расходы на эту программу и кто ее финансирует?

**Г. Б.:** Общие расходы на строительство дополнительных путей и платформ составляют 85,9 млрд руб. Около 47,5 млрд руб. потратит бюджет Москвы, а остальные средства обеспечивает ОАО РЖД за счет собственной инвестпрограммы.

**ВГ:** ОАО РЖД постоянно жалуется на нехватку средств. Как удалось убедить монополию инвестировать в эту инфраструктуру?

**Г. Б.:** Действительно, инвестиции в инфраструктуру пригорода не являются для ОАО РЖД приоритетом, поскольку это убыточный вид деятельности. За счет собственных средств компании следует развивать именно коммерчески привлекательные виды бизнеса, в частности сегмент грузовых перевозок. Но существуют и социально значимые проекты, реализуемые с участием государства, которое, как правило, полностью компенсирует эти затраты через взносы в уставный капитал или прямые субсидии. Но в нашем случае мы нашли оптимальный баланс интересов, который позволил обеспечить безубыточность этого проекта для ОАО РЖД.

Во-первых, получая эту новую инфраструктуру в собственность, компания получит и дополнительную тарифную выручку от ее использования не только за счет пригородных поездов, но и благодаря росту возможностей для поездов дальнего следования и грузовых перевозок. Во-вторых, ОАО РЖД не меньше городских властей заинтересовано в том, чтобы расширить узкое место в московском транспортном узле, увеличить пропускные способности на этом участке и обеспечить равномерность движения. Кроме того, Москва взяла на себя обязательства по



синхронной реконструкции городской инфраструктуры, которая примыкает к полосе отвода железнодорожных путей. В частности, мы подписали соглашение по строительству путепроводов, десять из них будут построены в первоочередном порядке. На очереди — пешеходные переходы через железнодорожные пути и так далее. Все это как раз и создаст новое качество пригородных перевозок, начиная с самого подхода к станции.

**ВГ:** Не секрет, что в Москве много железнодорожных путей и инфраструктурных объектов ОАО РЖД, которые скорее осложняют транспортную ситуацию. Будут ли выноситься за пределы города грузовые дворы?

**Г. Б.:** Безусловно, любая инфраструктура по прошествии длительного времени нуждается в корректировке: что-то нужно строить, а что-то — закрывать. Нынешняя железнодорожная инфраструктура создавалась под командно-административный тип экономики, а за последние 20 лет структура экономики и, соответственно, перевозок кардинально изменилась. Сейчас совместно с ОАО РЖД мы завершаем аудит всех грузовых дворов, которые находятся в черте города. Но наши коллеги предупреждают, что полностью закрыть все эти терминалы нельзя, поскольку мы можем лишиться целого ряда продуктовых каналов, по которым идет снабжение мегаполиса. В результате могут подняться транспортные издержки и стоимость товаров для москвичей, чего допустить не хотелось бы.

Но следует признать и то, что сегодня в Москве есть огромное количество транзитных грузов, и это является чрезмерной нагрузкой для столицы. Я лично объехал большинство грузовых дворов и видел реальную картину: как правило, пути, складская и перегрузочная инфраструктура занимают только половину территории, а остальное — натуральный пустырь. Ясно, что использовать территорию Москвы как транзитный и перегрузочный центр с точки зрения развития агломерации крайне неэффективно. Речь идет о десятках таких грузовых дворов, каждый из них занимает от 10 до 20 га земли. Мы считаем, что от трети до половины всех этих территорий можно освободить.

Но здесь тоже нужно очень внимательно посмотреть, куда эту деятельность выносить. Ведь у нас в стране никогда не было избытка инфраструктуры: поверьте, никто не поехал бы в центр Москвы разгружаться, если бы это можно было сделать где-то в другом месте. Сейчас мы уже собираем предложения от инвесторов, которые предлагают построить такую инфраструктуру вне городской черты.

**ВГ:** Одна из проблем пригородного транспорта — изношенный подвижной состав. Будут ли закупаться новые электрички?

**Г. Б.:** Общеизвестно, что пригородный транспорт много лет находился в состоянии недофинансирования. Сегодня ни инфраструктура, ни подвижной состав не соответствуют тому уровню потребительских характеристик, которым должен обладать пригородный транспорт в крупном мегаполисе. Наша задача состоит в том, чтобы подвижной состав стал более комфортным для пассажира. С учетом строительства новых главных путей, о которых мы уже говорили, потребуется в полтора раза увеличить количество пригородных поездов. Это довольно большие деньги — порядка 100 млрд руб. до 2025 года.

**ВГ:** И кто понесет эти расходы? Ведь ясно, что у пригородной компании нет таких денег.

**Г. Б.:** Мы исходим из концепции, что приобретение подвижного состава — это прямая обязанность и ответственность перевозчика. Согласно целевой модели рынка, правительство Москвы является заказчиком перевозок и платит за это деньги перевозчику. Сегодня мы формируем долгосрочный заказ, чтобы перевозчик мог планировать свои расходы по приобретению нового подвижного состава. Как заказчик город определяет объемы и качество перевозок, а перевозчик формирует под этот заказ свою инвестпрограмму. Мы видим ее объемы и совместно определяем источники финансирования. Частично эти расходы могут покрываться ежегодной индексацией тарифа, но стоимость проезда не может расти быстрее, чем растут реальные доходы населения. Поэтому оставшаяся часть расходов перевозчика должна либо покрываться прямой целевой субсидией города, либо какими-то другими методами — все это решается путем переговоров с перевозчиком.

**ВГ:** И что это за методы?

**Г. Б.:** Активные закупки подвижного состава нужно производить в течение пяти-семи лет, а дальше этот темп будет снижаться. Если эти инвестиции распределить в долгосрочном периоде, сформировать программу лизинга и применить систему контрактов жизненного цикла, то ежегодные расходы можно несколько снизить. Поэтому здесь идет речь о стратегическом партнерстве на 10–15 лет, в котором кроме города и перевозчика будут участвовать и производитель подвижного состава, и кредитные организации.

**ВГ:** Как на это реагируют производители?

**Г. Б.:** В этом вопросе мы, безусловно, активно взаимодействуем с промышленностью. Могу сказать, что с учетом всех программ по развитию общественного транспорта мы формируем заказ на строительство порядка 5,5 тыс. единиц транспортной техники до 2020 года. Сопоставимые инвестиции есть только в Китае, но нужно учитывать, что там транспортные системы фактически создаются заново. Мы осознаем, что такой заказ для промышленности будет иметь мультипликативный эффект, который подстегнет

общий рост экономики города и всей страны в целом. Поэтому мы сейчас ведем переговоры с Министерством промышленности и государственными банками, чтобы они также предусмотрели меры господдержки реализации этой программы. Для производителя это тоже выгодно, поскольку он полностью загружает свои мощности и получает совсем другую экономику производства. Здесь мы тоже планируем получить какой-то разумный дисконт к цене, чтобы снизить нагрузку на бюджет и инвестпрограмму перевозчика.

**ВГ:** Самый амбициозный железнодорожный проект в Москве — запуск пассажирского движения по Малому кольцу в 2015 году. Насколько укладывается в заявленные сроки?

**Г. Б.:** Проект МКЖД — один из главных приоритетов правительства Москвы, поскольку новая пассажирская система должна принять на себя порядка 280 млн пассажиров. Динамика положительная, но для выполнения заявленных сроков ее, конечно, нужно наращивать. Планы 2012 года не вполне выполнены из-за того, что лимиты финансирования были доведены с существенным опозданием. В этом году все 100% финансирования мы получили в конце 2012 года — начале 2013 года, что позволяет ОАО РЖД без задержек завершить проектирование и начать строительство. Главное преимущество этого проекта в том, что значительная часть инфраструктуры уже построена. Таким образом, эффективность инвестиций в расчете на количество перевозимых пассажиров оказывается в четыре раза выше, чем, например, в строительстве новой ветки метро с сопоставимым пассажиропотоком.

Но сам проект очень сложный, его параметры корректируются практически в реальном времени. И здесь самое важное — обеспечить синхронность работы всех участников. Федеральное правительство обеспечивает финансирование, город решает вопросы землеотвода и интеграции Малого кольца с метрополитеном и другими видами общественного транспорта, ОАО РЖД осуществляет строительство непосредственно железнодорожной инфраструктуры и электрификацию линии. За проектирование и строительство транспортно-пересадочных узлов отвечает наше совместное с железнодорожниками предприятие, которое привлекает в этот процесс и частных инвесторов. От этой компании мы ожидаем, что она прежде всего обеспечит взаимодействие всех участников процесса, а также сможет реализовать в проекте самые современные инженерные и дизайнерские решения. Мы хотим, чтобы этот проект был не только коммерчески эффективным и полезным для москвичей, но и красивым.

Интервью взял АЛЕКСЕЙ ЕКИМОВСКИЙ

**С УЧЕТОМ СТРОИТЕЛЬСТВА НОВЫХ ГЛАВНЫХ ПУТЕЙ ПОТРЕБУЕТСЯ В ПОЛТОРА РАЗА УВЕЛИЧИТЬ КОЛИЧЕСТВО ПРИГОРОДНЫХ ПОЕЗДОВ**

