

«МЫ НЕ МОЖЕМ ЕЗДИТЬ НА ПОЕЗДАХ ИЗ ПРОШЛОГО ВЕКА»

ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЕ СООБЩЕНИЕ ГОРОДОВ С АЭРОПОРТАМИ — ПРИЗНАК ВЫСОКОГО ЭКОНОМИЧЕСКОГО РАЗВИТИЯ ТЕРРИТОРИИ И ИМИДЖ ДЛЯ МЕСТНЫХ ВЛАСТЕЙ, СЧИТАЕТ ГЕНДИРЕКТОР ООО «АЭРОЭКСПРЕСС» АЛЕКСЕЙ КРИВОРУЧКО. В ИНТЕРВЬЮ ВГ ОН РАССКАЗАЛ ОБ ИНВЕСТИЦИЯХ КОМПАНИИ В РАЗВИТИЕ СЕРВИСА И ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЕ ДЕПО, А ТАКЖЕ О СУДЬБЕ ПРОЕКТОВ В РЕГИОНАХ.

BUSINESS GUIDE: Каковы производственные и финансовые итоги работы компании в 2012 году?

АЛЕКСЕЙ КРИВОРУЧКО: В прошлом году наш пассажиропоток вырос на 24%, до 17,4 млн человек. Это можно назвать уверенным ростом: год назад было 22%. В московском авиаузле мы перевезли почти 15 млн пассажиров, чуть меньше половины из них — около 7 млн — на маршруте от Павелецкого вокзала до аэропорта Домодедово. В Сочи с момента запуска движения с февраля по декабрь мы перевезли 143 тыс. человек, а во Владивостоке, где мы работаем с середины июля, объем составил 53 тыс.

Если говорить о финансовых итогах, то они тоже положительные: уже два года мы получаем прибыль. Но для того чтобы наш бизнес стал прибыльным, мы провели огромную работу: прежде всего в проект были сделаны огромные инвестиции. Вложения нашей компании в инфраструктуру вокзалов и поездов составили порядка 15 млрд руб. Потребовалось время, чтобы пассажиры привыкли к этому сервису и стали им пользоваться. Сейчас они стали понимать, что это сервис, который не просто помогает добраться в аэропорт без пробок, но и позволяет сделать это быстро и с комфортом.

ВГ: И все же какова прибыль в деньгах?

А. К.: За девять месяцев прошлого года наша прибыль составила 335 млн руб. Это ниже, чем в 2011 году, но это связано с тем, что у нас появились новые маршруты, по которым мы еще несем убытки. Кроме того, повторюсь, мы продолжаем инвестировать в инфраструктуру и подвижной состав, что тоже увеличило финансовую нагрузку на компанию, в том числе долговую. Но чтобы и дальше этот бизнес оставался прибыльным, нужны еще большие инвестиции. У нас долгосрочная стратегия, и сейчас не стоит задача сиюминутного увеличения прибыли.

ВГ: А в Московском регионе уже сделаны все необходимые инвестиции?

А. К.: Московский узел тоже требует больших инвестиций. Пассажиропоток растет, и он будет расти дальше. И чтобы выполнять весь объем перевозок, нам надо закупать больше поездов, вкладываться в инфраструктуру. В частности, мы развиваем собственное депо и уже вложили в него порядка 700 млн руб. Мы взяли депо в долгосрочную аренду у ОАО РЖД и сейчас проводим крупную модернизацию, покупаем новое современное оборудование. Уже более полугода мы сами обслуживаем собственные поезда и готовим цех под появление нового подвижного состава. Фактически мы сегодня переходим на другой уровень развития, а потому без инвестиций не обойтись.

ВГ: Вы инвестируете собственные средства в арендованное имущество?

А. К.: Мы нашли форму сотрудничества, при которой будем возвращать сделанные инвестиции в том числе через арендные платежи. Сегодня мы в большей степени ориентируемся на обслуживание собственных поездов, но обслуживаем также поезда ЦППК. Конечно, если мощности будут позволять, мы будем готовы обслуживать и других заказчиков.

ВГ: Говоря о реконструкции депо под новую технику, вы имеете в виду швейцарские двухэтажные электропоезда?

А. К.: Конечно, как раз сейчас мы проводим второй этап реконструкции депо под новые поезда, которые получим через полтора года — их поставку в феврале выиграла швейцарская компания Stadler. Тендер шел больше года, у нас было много критериев, по которым определяли победителя. Помимо качества и стоимости самого продукта нам была важна стоимость обслуживания и ремонта поездов в течение всего жизненного цикла. Немаловажную роль играли и условия финансирования сделки. Все участники предложили вполне хорошие продукты, но по всем критериям победила компа-



АЛЕКСАНДР ШЕВЯК

ния Stadler. Эти поезда больше всего подходили под требования инфраструктуры, например, по длине платформы. И по цене это предложение оказалось оптимальным, с учетом предложения швейцарских кредитных агентств, которые являются финансовыми партнерами компании.

ВГ: До сих пор эта фирма не поставляла подвижной состав в Россию. Нет ли рисков в этой связи?

А. К.: Да, в России компания еще не так известна, но на пространстве железнодорожной колеи 1520 мм эти поезда уже работают. Вагоны Stadler поставляются в Минск, компания также выиграла тендер в Эстонии и Финляндии. Они полностью сопоставимы с нашими требованиями к эксплуатации, в том числе по климатическим условиям.

ВГ: Необходимость закупки двухэтажных вагонов объяснялась ограниченностью инфраструктуры для перевозок. Что это за ограничения?

А. К.: К сожалению, сегодня мы не можем ездить чаще, чем раз в 30 минут. Пути заняты: помимо наших аэроэкспрессов по ним курсируют электрички ЦППК, поезда дальнего следования, грузовые поезда. По нашим подсчетам, уже к 2015 году мы достигнем критических показателей по населенности поездов, то есть аэроэкспрессы будут ходить переполненными, а частоту рейсов мы увеличить не сможем. Поэтому на данном этапе мы нашли единственный выход — запуск двухэтажных вагонов, которые до 2018 года решат эту проблему. Но после 2018 года она снова станет актуальной. Сейчас правительство Москвы и ОАО РЖД запланировали масштабное расширение пропускной способности на наших направлениях, и мы надеемся, что в результате сможем сократить промежутки между рейсами до 20 минут. И тогда до 2035 года у нас не будет никаких проблем с предоставлением комфортной услуги для пассажиров.

ВГ: Может быть, можно повысить скорость движения?

А. К.: Нам, конечно же, хотелось бы увеличить скорость, тем более что технологически это возможно. Сегодня средняя скорость аэроэкспресса составляет около 60 км/ч, хотя конструкционно новые поезда могут достигать 160 км/ч. Если увеличить скорость хотя бы до 90 км/ч, это будет большой плюс для пассажиров, поскольку дорога в аэропорт существенно сократится. Но хотелось бы добавить, что в вопросе закупки подвижного состава помимо технологических ограничений есть еще и аспект восприятия нашей услуги пассажирами. Мы предоставляем качественный сервис международного уровня и прекрасно понимаем, что не можем ездить на поездах из прошлого века. Они уже морально устарели, а нашим пассажирам важно чувствовать комфорт, и для нас это крайне важно.

ВГ: Когда у компании закончится инвестиционный период?

А. К.: Я думаю, что к 2019 году, когда мы полностью обновим подвижной состав, будет полностью реконструирована терминальная инфраструктура прежде всего на направлении Павелецкий вокзал—Домодедово, и мы сможем спокойно работать и получать прибыль примерно до 2035 года.

ВГ: Как и все пригородные перевозчики, ваша компания является получателем государственной субсидии за проезд по инфраструктуре общего пользования. Есть мнение, что для прибыльной компании это не вполне логично. Как вы могли бы это прокомментировать?

А. К.: Такие вопросы действительно звучат, но они возникают от непонимания ситуации. Во-первых, нужно учитывать, что ни одна пригородная компания — ни частная, ни государственная — не инвестировала столько средств в инфраструктуру пригородных перевозок. 15 млрд руб. мы уже вложили, а наша инвестпрограмма на ближайшие несколько лет предполагает еще 25 млрд руб. — это гигантские средства! При этом нужно понимать, что тот объем субсидии, который мы получаем, всего лишь 20% наших расходов. Наличие этой субсидии, в частности, позволило запустить пассажирское движение в аэропорты Сочи и Владивостока, что было просьбой государства. Кроме того, благодаря субсидии мы два года подряд не поднимали стоимость проезда. Одна из задач такой государственной субсидии состояла в том, чтобы сдерживать рост тарифов на пригородные перевозки, что мы и выполнили. А сами средства пошли на компенсацию убытков от региональных проектов, которые, кстати, только растут.

ВГ: Каковы убытки от региональных проектов?

А. К.: Речь идет о сотнях миллионов рублей в год — немалые деньги. И это больше той субсидии, которую мы физически получаем. Данные проекты будут всегда убыточны в силу того, что пассажиропотоки региональных аэропортов очень маленькие. По нашим подсчетам, если аэропорт обслуживает меньше 10 млн пассажиров в год, то железнодорожное сообщение не будет рентабельным. В таком случае оно должно субсидироваться — либо местными властями, либо федеральными в зависимости от того, кто из них является инициатором проекта. Сейчас эти вопросы обсуждаются, и если не будет принято какого-то приемлемого решения, мы будем передавать эти региональные проекты местным перевозчикам. При нашей колоссальной инвестпрограмме субсидировать еще и такие перевозки просто нереально.

ВГ: Если даже ваша компания отказывается их содержать, то как это смогут потянуть местные перевозчики?

А. К.: Вопрос ничем не отличается от ситуации в пригородном транспорте в целом. Если регионы хотят иметь у себя эту инфраструктуру и перевозить пассажиров, то они и должны взять на себя ответственность за ее содержание и компенсировать выпадающие доходы перевозчику. Здесь ничего нового нет: нужно договариваться с региональными властями. А у нас к концу года долговая нагрузка вырастет настолько, что мы просто не сможем эти перевозки содержать. Поэтому решение нужно найти в текущем году обязательно.

ВГ: А как же инвестиции, которые были уже сделаны в эту инфраструктуру?

А. К.: Думаю, мы найдем способ, как их вернуть. Может быть, не сразу, но ведь инфраструктура уже создана — нет никакого смысла ее хоронить.

ВГ: То есть о грядущей экспансии «Аэроэкспресса» в регионы говорить больше не приходится?

А. К.: Почему же? Просто все зависит от позиции региональных властей. Например, весной мы открываем интермодальное сообщение в Казани. Для правительства Татарстана этот проект оказался важен, и мы находим полное понимание. Местные власти понимают, что аэропорт — это лицо региона, лицо города, это показывает уровень развития. Мы получили уверения властей, что в той или иной форме получим компенсацию убытков по этому проекту.

ВГ: А в Сочи нет такого понимания?

А. К.: В Сочи мы как перевозчик, по всей видимости, работать не будем. Возможно, останемся агентом по прода-

же билетов, оставим свой бренд, но осуществлять перевозки при наличии некомпенсируемых убытков наша компания не может.

ВГ: Единственный аэропорт в России с более чем 10-миллионным пассажиропотоком, который остался без железнодорожного сообщения, — это Пулково в Санкт-Петербурге...

А. К.: Мы, безусловно, заинтересованы в проекте, но пока нам до конца не понятна позиция местной власти. Честно говоря, я не понимаю, почему до сих пор этот проект не реализован. Со своей стороны мы уже предложили инвестировать порядка 5 млрд руб. в подвижной состав и строительство терминала, готовы этим заниматься. По сути, город получит качественный сервис, не потратив на это ни копейки. Причем это не значит, что нужно отменять городские планы по строительству метро или скоростного трамвая: они друг друга не исключают, поскольку это разные виды транспорта. Например, в Лондоне вы можете добраться в аэропорт на экспрессе, можете — на метро. Кому-то будет удобно ехать 20 остановок на трамвае, а кто-то хочет доехать быстро и с комфортом на экспрессе. Это в интересах жителей Петербурга, и я надеюсь, что решение будет в конце концов принято. Причем в этом случае мы не собираемся обращаться за субсидиями к правительству города: мы знаем, как этот проект сделать рентабельным.

ВГ: Аэропорт на вашей стороне?

А. К.: Да, у нас даже уже создана совместная компания с «ВТБ Капиталом», которая планирует этот проект реализовывать, но окончательное решение должно быть принято правительством Санкт-Петербурга. Я буду искренне удивлен, если город откажется от проекта.

ВГ: В Москве погодаривают о том, чтобы соединить все три аэропорта железнодорожным сообщением. Каково ваше мнение по поводу этой идеи?

А. К.: На мой взгляд, острой необходимости в запуске поезда между Домодедово, Внуково и Шереметьево, конечно же, нет. Количество пассажиров, которым может пригодиться такая услуга, — не более 2% от общего пассажиропотока. Сейчас каждый аэропорт обладает развитой маршрутной сетью и стыковками международных рейсов с региональными, так что почти всегда вы можете купить нужный билет из того аэропорта, в который вы прилетели. В любом случае и сегодня аэропорты имеют транспортную связь между собой: можно проехать по кольцевой линии метро между терминалами «Аэроэкспресса», фактически не выходя в город.

ВГ: А еще говорят о создании единого вокзала для аэроэкспрессов на Каланчевке. Насколько такой проект востребован?

А. К.: Сейчас много возникает предложений по реконструкции транспортной инфраструктуры Москвы, в том числе для аэроэкспрессов. Такой вариант обсуждается, но пока там очень много нерешенных вопросов. Во-первых, такой проект предполагает масштабное строительство, что сопряжено с огромными затратами. Во-вторых, нужно отрабатывать какую-то внятную модель отправки поездов в аэропорты, чтобы пассажиры не путались, какой поезд пойдет в какой аэропорт. Ну и, конечно, остро стоит вопрос сопутствующих видов транспорта. Станция метро «Комсомольская» уже сейчас перегружена сверх всякого предела, а что будет если туда добавятся еще и наши 15 млн пассажиров? Это может привести к полнейшему коллапсу. Поэтому этот вопрос пока еще не находится в практической плоскости, есть различные идеи, но они только обсуждаются. На мой взгляд, это потребует гигантских затрат на инфраструктуру, причем не только железнодорожную, а целесообразность таких инвестиций пока сомнительна.

Интервью взял АЛЕКСЕЙ ЕКИМОВСКИЙ