

КОЛЬЦЕВОЕ РАЗВИТИЕ

В ПРОЕКТЕ СТРОИТЕЛЬСТВА НОВОЙ ТРАНСПОРТНОЙ СИСТЕМЫ НА МАЛОМ КОЛЬЦЕ МОСКОВСКОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ (МКЖД) СУЩЕСТВЕННУЮ ДОЛЮ ФИНАНСИРОВАНИЯ ПРЕДПОЛАГАЕТСЯ ОБЕСПЕЧИТЬ ЗА СЧЕТ ЧАСТНЫХ ИНВЕСТОРОВ. ИМЕНА ИХ ЕЩЕ НЕ ИЗВЕСТНЫ, НО ПРЕДЛОЖЕНИЕ ИМ УЖЕ СФОРМИРОВАНО. ПОТРАТИВ ДЕНЬГИ НА СТРОИТЕЛЬСТВО ТРАНСПОРТНО-ПЕРЕСАДОЧНЫХ УЗЛОВ, ОНИ СМОГУТ ЗАНЯТЬСЯ КОММЕРЧЕСКОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТЬЮ НА ПРИЛЕГАЮЩИХ К КОЛЬЦУ МОСКОВСКИХ ТЕРРИТОРИЯХ.

АЛЕКСЕЙ ЕКИМОВСКИЙ

Все задействованные в проекте стороны: чиновники, железнодорожники, коммерсанты — разговор об МКЖД начинают со слов: «Это не просто проект — это проект развития!» При этом имеются в виду не столько масштабы расходов и неправдоподобные сроки строительства, сколько механизм реализации грандиозной затеи. Создание новой транспортной системы, которая свяжет скоростным сообщением крупнейшие районы города и уже в 2016–2017 годах возмет на себя 280 млн пассажиров, станет новым источником развития прилегающих территорий. Возникновение деловой и социальной активности ожидается в тех районах города, где сегодня в буквальном смысле царят разруха и запустение.

На встрече с президентом РФ Владимиром Путиным в конце января мэр Москвы Сергей Собянин просил из федерального бюджета 160–170 млрд руб. на железнодорожные проекты в Москве, которые включают не только МКЖД, но и строительство главных путей для пригородных электричек на радиальных направлениях железной дороги. Президент и раньше обещал поддержку этим проектам и оказался щедр. По последним данным, на строительство третьего главного хода и полную электрификацию Малого кольца федеральная казна выделит 54,8 млрд руб., развитие радиальных направлений профинансирует бюджет Москвы на сумму 47,5 млрд руб. Осваивать этот бюджет будут строители ОАО «Российские железные дороги» (РЖД), которое добавит в общую стоимость реконструкции радиальных направлений свои 38,4 млрд руб. из инвестпрограммы. Общая же стоимость железнодорожных проектов в столице и пригороде, включая инвестиции ООО «Аэроэкспресс», — 274 млрд руб., говорится в материалах мэрии.

ЛИЧНОЕ ДЕЛО Перевозчиком на новой кольцевой линии станет отдельная компания, которую предполагается определить на конкурсной основе. Не нужно быть глубоким аналитиком железнодорожного рынка, чтобы представлять себе результаты этого конкурса. Если основываться, например, на критерии опыта работы в пассажирском железнодорожном транспорте в крупном мегаполисе, то вне конкуренции окажется ОАО «Центральная пригородная пассажирская компания» (ЦППК), которое осуществляет почти все пассажирские перевозки в Московском регионе. Потенциальным претендентом на право заниматься перевозками по Малому кольцу можно назвать ОАО «Московско-Тверская пригородная пассажирская компания», полигон работы которого захватывает участок Московской железной дороги на Ленинградском направлении, а в основном располагается в Тверской области и на части Ярославской и Новгородской областей. Пригородными перевозками в Москве занимается также ООО «Аэроэкспресс» — правда, эта компания нацелена на развитие интермодальных перевозок в аэропорты, хотя не исключает того, что поборется за право оперировать и на новой инфраструктуре.

Все три компании уже давно имеют общих частных акционеров — бизнесменов Искандера Махмудова и Ан-

дрея Бокарева, совладельцев «Кузбассразрезугля». Они же являются совладельцами «Трансмашхолдинга» — крупнейшего производителя локомотивов, пассажирских и грузовых вагонов (13 заводов и проектно-конструкторский институт). Кстати сказать, входящий в «Трансмашхолдинг» Демидовский машиностроительный завод — один из главных производителей электричек ЭД4М, которыми сейчас заменяется парк еще советских электропоездов ЭР2Т, он же производит модернизированные электропоезда для «Аэроэкспресса».

Крупные доли в пригородных компаниях сохраняют за собой администрации субъектов федерации и ОАО РЖД. Сотрудничество с железнодорожной монополией у бизнесменов давнее и тесное. И это объяснимо: «Кузбассразрезуголь» — один из крупнейших грузоотправителей по железной дороге, а ОАО РЖД массово закупает продук-

цию «Трансмашхолдинга» — локомотивы и электрички. Частные владельцы никогда не скрывали, что заинтересованы в приобретении всех долей в московских пассажирских компаниях: и государственных, и принадлежащих ОАО РЖД. Монополия, в свою очередь, пообещала лояльность. Причем тоже не бесплатно: в свое время частные акционеры позволили ОАО РЖД войти в капитал «Трансмашхолдинга» с 25-процентным пакетом акций. ОАО РЖД уже одобрило свой поэтапный выход из капитала ООО «Аэроэкспресс», приватизируются и крупные машиностроительные активы. Например, в прошлом году структуре «Трансмашхолдинга» был продан контрольный пакет ОАО «Желдорреммаш» — это десять локомотиворемонтных заводов и инжиниринговый центр.

Одним из основных собственников всех этих компаний был и Максим Ликсутов, который после назначения на

пост заместителя мэра Москвы заявил, что в соответствии с законом продал или отдал в управление все свои активы и акции. Зато теперь он обеспечивает полное взаимопонимание московских властей и пригородных компаний. Для него проект МКЖД, по существу, принципиальный: политические амбиции успешного бизнесмена в сфере госуправления могут не реализоваться, если что-то пойдет не так. А запустить движение поручено до конца 2015 года, причем на всем протяжении Малого кольца.

СТРОИТЕЛЬСТВО ВСЕМ МИРОМ За это невероятно короткое время каждому участнику процесса нужно успеть выполнить умопомрачительную по сложности работу. А прежде всего федеральный бюджет должен не только пообещать, но и выделить деньги без опозданий, лучше заранее. По признанию заместителя руково-

СХЕМА МАЛОГО КОЛЬЦА МОСКОВСКОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ

