

# 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 магистрали 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 располагает 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 заключения кон-

влекения 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 Свияжского мультимодального логистического центра в Татарстане и Новомосковского логистического центра — здесь помимо автодорог и подземных 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 продвигаются 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 российский систему», — заявил Геннадий Голант.

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 продвигать 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 Группы Андрея Швырева, доля транспорта 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 автопарке 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 значительные 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 процедура 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 (МКЖД) со столичным 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 МКЖД. Теперь же, когда кольцо предполагается сделать полностью пассажирским, грузы будут выведены за пределы кольца. Кроме того, относительно самостоятельной является программа развития Московского авиационного узла (МАУ). Впервые за годы современной России МАУ 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 обеспеченность 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 МКЖД 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 МКЖД.

«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 рассчитывали 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 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 стоило уделить развитию Московской кольцевой железной дороги и созданию транспортно-пересадочных узлов в районах пересечения МКЖД со столичным метро. А ситуацию с автомобильными пробками 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 пассажирооборот 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 главных ходов на железнодорожных магистралях, которые понадобятся уже через пять-шесть лет.

**Константин Мозговой**