

«ПРИГОРОДНОЕ СООБЩЕНИЕ И МЕТРОПОЛИТЕН НЕОБХОДИМО РАЗВИВАТЬ КАК ЦЕЛОСТНУЮ СИСТЕМУ»

МОСКВА ВЗЯЛА КУРС НА ИНТЕГРАЦИЮ ОБЩЕСТВЕННЫХ ПЕРЕВОЗОК В ЕДИНУЮ ТРАНСПОРТНУЮ СИСТЕМУ. ДЛЯ ЭТОГО ГОРОД СОВМЕСТНО С ОАО РЖД ПЛАНИРУЕТ ПОСТРОИТЬ ТРАНСПОРТНО-ПЕРЕСАДОЧНЫЕ УЗЛЫ. ПЕРВЫЙ ЗАМЕСТИТЕЛЬ РУКОВОДИТЕЛЯ ДЕПАРТАМЕНТА ТРАНСПОРТА МОСКВЫ ГАМИД БУЛАТОВ РАССКАЗАЛ ВГ О ТОМ, КАК ПРОДВИГАЕТСЯ РЕАЛИЗАЦИЯ ПРОЕКТА И КАКИЕ РЕЗУЛЬТАТЫ ОЖИДАЕТ ПОЛУЧИТЬ ГОРОД.

BUSINESS GUIDE: Какие у Москвы планы по развитию системы наземного городского транспорта?

ГАМИД БУЛАТОВ: Это приоритетный для нас проект. Необходимо привести систему общественного транспорта в соответствие с требованиями мировых стандартов. Поездка, которая начинается еще в пригороде, должна быть комфортной.

ВГ: Что необходимо сделать?

Г. Б.: Это строительство транспортно-пересадочных узлов, плоскостных и капитальных, парковки — целый комплекс мероприятий, который должен упростить, облегчить путешествие пассажиров. Например, на станциях Новопеределкино и Солнечная транспортно-пересадочный узел уже введен в работу, открыта перехватывающая парковка. Теперь можно подъехать к станции, оставить машину на парковке и уже с комфортом, в современном подвижном составе добраться до Киевского вокзала за 20 минут. На отдельных направлениях также запущены новые электрички. Но развитие пригородного сообщения, метрополитена — это не отдельные задачи, необходимо развивать их как целостную систему, которая должна обеспечить качественную перевозку пассажиров.

ВГ: Развитие пригородного сообщения поддержано на уровне правительства страны. Какие работы уже ведутся в рамках этой программы?

Г. Б.: Планы по развитию пригородного сообщения были утверждены еще два года назад председателем правительства РФ. Программа рассчитана до 2020 года и включает в себя строительство дополнительных главных путей на десяти радиальных направлениях. Всего на программу до 2020 года будет выделено 236 млрд руб., из них 141,6 млрд руб. — из федерального бюджета. Четыре из десяти радиальных направлений — Курское, Казанское, Горьковское и Ярославское — ключевые из-за плотности пассажиропотока и интенсивности движения. Для строительства дополнительных главных путей на этих направлениях мы совместно с ОАО РЖД вне зависимости от того, будут федеральные деньги или нет, выделили на проект 85 млрд руб. на 2013–2015 годы. На каждом направлении есть определенное количество главных путей, по которым осуществляется и пассажирское, и грузовое движение. При этом инфраструктура способна в пиковые часы пропустить только определенное максимальное количество поездов. Нельзя просто добавить новые поезда, чтобы улучшить качество обслуживания и перевезти больше пассажиров. Чтобы снизить наполненность электричек, нам нужно строить дополнительные главные пути. Практически на всех направлениях, но особенно на этих четырех.

ВГ: Проект Малой кольцевой железной дороги (МКЖД) поможет решить эту проблему?

«НАШЕ ОСНОВНОЕ ТРЕБОВАНИЕ — СУТОЧНЫЙ ОБЪЕМ ПОЕЗДОВ: ИХ ДОЛЖНО БЫТЬ 100 ПАР. ЭТО ЗНАЧИТ, ЧТО ИНТЕРВАЛ МЕЖДУ ПОЕЗДАМИ БУДЕТ СОСТАВЛЯТЬ 5–6 МИНУТ»



Г. Б.: Мы планируем интегрировать Малую кольцевую железную дорогу в транспортную систему города, связав через нее все радиальные пригородные направления. Всего на проект по модернизации МКЖД выделено 54 млрд руб. для электрификации кольца, модернизации оборудования и строительства третьего главного пути на участке Пресня—Угрешская. Запуск движения по МКЖД позволит сделать пункты оборота по некоторым направлениям и не гонять некоторые электрички до главных вокзалов. Городом уже определены границы зон, где будут размещены ТПУ. Узлы сконструированы так, чтобы можно было комфортно перемещаться с одного вида транспорта на другой. Это лифты, травалаторы и пр. Для того чтобы пересесть с МКЖД на метро, нужно не просто построить железные лестницы, а возвести крытые галереи, для того чтобы процесс пересадки был удобным.

ВГ: Когда будет запущено движение по кольцу?

Г. Б.: Сроки, которые утверждены на уровне правительства РФ, — это 1 января 2016 года. Работы уже ведутся, должны успеть.

ВГ: Итоги конкурса на перевозчика на МКЖД обещали подвести осенью. Когда будут объявлены результаты?

Г. Б.: Это очень сложный конкурс, но до конца года мы должны подвести итоги. Конкурсом интересовались многие ключевые игроки рынка — ОАО РЖД, ЦППК, «Аэро-

экспресс». Но я не исключаю, что могут прийти и иностранцы.

ВГ: Какой принцип заложен в основу работы перевозчика?

Г. Б.: Мы выбрали механизм гросс-контракта. То есть город заказывает по такому соглашению определенный объем перевозок. Например, 100 пар в сутки, и за это мы будем платить 3,8 млрд руб. в год на обслуживание подвижного состава, заработную плату, текущие расходы. То есть общая сумма расходов составит 58 млрд руб. за 15 лет, если считать в текущих ценах.

ВГ: Какие требования у Москвы к услуге?

Г. Б.: Наше основное требование — суточный объем поездов: их должно быть 100 пар. Это значит, что интервал между поездами будет составлять 5–6 минут. Кроме того, немаловажным является качество оказываемой услуги. Проект интересный, но в первый год пассажиров может быть очень мало. Например, наши коллеги из «Аэроэкспресса» в первый год работы, несмотря на неполную занятость вагонов, сознательно не снижали интенсивность движения, чтобы не ломать график. Пассажиры должны привыкнуть к регулярному, с понятной частотой движения расписанию. Поэтому мы эту парность будем держать высокой, но при необходимости, когда пассажиропоток на МКЖД вырастет, можем сократить интервал движения.

ВГ: Перевозчик будет сам покупать подвижной состав?

Г. Б.: В рамках нашей модели контракта предусмотрено оба варианта. Перевозчик может прийти и закупить подвижной состав, и, соответственно, мы ему будем выплачивать ежегодно средства. Но может прийти и со своими поездами.

ВГ: А что с территорией, прилегающей к станциям МКЖД?

Г. Б.: Мы планируем развивать эти участки, но сначала на уровне города необходимо провести общественные слушания, жители должны высказать свое мнение о планируемых преобразованиях. Если договориться получится, то в первом полугодии 2015 года эти объекты начнут возводиться.

ВГ: Москва передала в аренду ЦППК всю прилегающую к путям инфраструктуру, территорию. Вы довольны такой моделью взаимодействия?

Г. Б.: Перевозчик отвечает за процесс перевозки, то есть когда пассажир вышел из вагона — это уже не его зона ответственности. Но когда случаются несчастные случаи на прилегающей территории — на платформах, в залах ожидания, на подъезде к станции, в первую очередь страдает репутация перевозчика, Это сильно снижает качество самого сервиса и отталкивает людей. Поэтому логично, что все составляющие процесса предоставления услуги будет контролировать оператор. Так что мы поддерживаем в этом вопросе ЦППК. Пилотный проект на Курском вокзале был удачный. По плану ЦППК приведет в надлежащее состояние все объекты транспортной инфраструктуры — платформы, подходы к ним и т. д.

ВГ: У ЦППК масштабные планы по обновлению поездов. Вы планируете помогать компании в этом вопросе?

Г. Б.: Общий объем инвестиций в обновление подвижного состава пригородных поездов составляет свыше 150 млрд руб. до 2020 года. Это огромный проект, поэтому мы подписали соглашение с Московской областью о выборе и подписании контракта с перевозчиком на пригородных направлениях. В рамках этого контракта город и область гарантируют, что перевозчик будет работать на выбранных направлениях в течение 15 лет. Пассажиропоток — вещь подтвержденная: всем понятно, что люди будут ездить по маршруту Москва—область—Москва и здесь ничего не поменяется. При этом перевозчик обязуется предоставлять услуги согласно условиям конкурса (количество поездов в сутки, качество сервиса и т. д.). После подписания контракта победитель конкурса сможет обратиться в кредитные организации для получения средств на покупку или обновление подвижного состава. Банк понимает, что длинные правила игры установлены и что будет с закупленными поездами в течение ближайших 15 лет.

ВГ: Как вы относитесь к планам ЦППК участвовать в конкурсе на выбор автобусного перевозчика?

Г. Б.: ЦППК старается предоставить полный цикл услуг для своих пассажиров, сделать услугу перевозки интермодальной, фактически «от двери до двери». Возможно, это будет ЦППК или какая-то другая компания, главное, что победитель должен предложить пассажирам лучший сервис, лучшее качество.

ВГ: Когда будет объявлен конкурс?

Г. Б.: Право работы на маршрутах будет разыграно на конкурсах, где будет выбран перевозчик, соответствующий всем требованиям правительства Москвы и предложивший минимальную стоимость осуществления перевозок. Первый лот на 200–250 автобусов планируется разыграть до конца года.

Интервью взяла ЯНИНА БАШИРОВА