

«АЭРОЭКСПРЕССУ» ПОВЫСЯТ ПЛАНКУ

ПРОВОЗНЫЕ СПОСОБНОСТИ «АЭРОЭКСПРЕССА» ПОЧТИ НА ПРЕДЕЛЕ: КУРСИРУЮЩИЕ СЕГОДНЯ ПОЕЗДА В СКОРОМ ВРЕМЕНИ МОГУТ НЕ СПРАВИТЬСЯ С БЫСТРОРАСТУЩИМ ПАССАЖИРОПОТОКОМ. ФАКТИЧЕСКИ РЕШЕНИЕ ПРОБЛЕМЫ УЖЕ НАЙДЕНО: «АЭРОЭКСПРЕСС» ЗАКАЗАЛ У ШВЕЙЦАРСКОЙ КОМПАНИИ STADLER 25 ДВУХЭТАЖНЫХ ПОЕЗДОВ. ВПРОЧЕМ, ПЕРЕВОЗЧИК ЕЩЕ ПЛАНИРУЕТ ПОСТРОИТЬ ТРИ НОВЫХ ТЕРМИНАЛА. НАДЕЖДА МЕРЕШКО

ЕСЛИ ДОХОДЫ, ТО БЕЗ ЛЬГОТ

Уже в следующем году «Аэроэкспресс» ожидают изменения: помимо привычных экспрессов перевозчик начнет эксплуатировать двухэтажные поезда. К 2016 году Stadler должен поставить «Аэроэкспрессу» 25 поездов из четырех и шести вагонов. Предполагается, что первые поезда будут собраны в Швейцарии, а остальные — в белорусском Фаниполе. О необходимости закупки двухэтажных поездов для увеличения своей провозной способности «Аэроэкспресс» заявлял неоднократно. Сейчас парк перевозчика состоит из электропоездов серии ЭД4МКМ-Аэро, разработанных по специальному заказу на Демидовском машиностроительном заводе (входит в «Трансмашхолдинг»). Они способны развивать скорость до 130 км/ч. У «Аэроэкспресса» 7 своих поездов, и еще 18 взяты в аренду у ОАО РЖД. На московских маршрутах компании они совершают 195 рейсов в сутки. Но, по оценке перевозчика, при имеющемся парке уже к 2015 году он перестал бы справляться с быстрорастущим пассажиропотоком. В 2013 году объем перевозок в Москве вырос на 13%, до 16,8 млн человек, а с учетом других регионов «Аэроэкспресс» перевез 20,1 млн пассажиров. К 2020 году пассажиропоток аэроэкспрессов в Москве может достичь 25–30 млн пассажиров. Но с двухэтажными поездами это вполне реально: их вместимость будет на 30–40% больше обычных.

Приобретению новых составов предшествовал длительный процесс выбора поставщика: конкурс проводился с июля 2012 года по февраль 2013 года и проходил в два этапа. В результате победителями были признаны швейцарцы, которые предложили наиболее выгодные условия. Как объяснял позже гендиректор «Аэроэкспресса» Алексей Криворучко, в первую очередь Stadler взял техническими параметрами и ценой: сумма контракта составила €685 млн, включая НДС и стоимость двух опционов (срок окупаемости — 12,9 года).

Финансировать сделку планируется за счет кредитов. Еще в декабре 2013 года «Аэроэкспресс» для оплаты первого взноса привлек у Газпромбанка кредит на 2 млрд руб. Обязательства по договору с банком будет обеспечивать залог, состоящий из долей частных акционеров «Аэроэкспресса» (на 50% принадлежит структуре «Трансгрупп АС», еще 25% — у Андрея Бокарева и Искандера Махмудова). Финансирование осуществляется на 15 лет со страховым покрытием швейцарского экспортного кредитного агентства SERV. С формами оплаты оставшейся суммы перевозчик обещал определиться позже, допуская при этом лизинговые схемы. Впрочем, летом стало известно, что «Аэроэкспресс» претендует на средства Фонда национального благосостояния (ФНБ). По неофициальным данным, компания подала заявку на предоставление ей 25 млрд руб. Эти средства оператор планирует инвестировать не только в подвижной состав, но и в строительство трех терминалов. Но реакция правительства на просьбу «Аэроэкспресса» до сих пор не ясна. В октябре исполнительный директор «Аэроэкспресса» Алексей Сорокин признался, что ответ от Минэкономики пока не поступал. При этом он отметил, что «неполучение денег из ФНБ не будет критичным, так как у компании есть альтернатива в виде заемных средств». Но помимо трат на закупку самих поездов «Аэроэкспресс» инвестирует в модернизацию депо имени Ильича, в котором они будут обслуживаться. Общий объем инвестиций в модернизацию депо в 2012–2014 годах составит примерно 1,147 млрд руб.

А КАК ВСЕ БЫЛО... Компания «Аэроэкспресс» была создана в 2005 году и сначала работала на желез-



ПЕРВЫЕ ДВУХЭТАЖНЫЕ ЭЛЕКТРИЧКИ «АЭРОЭКСПРЕСС» НАЧНЕТ ЭКСПЛУАТИРОВАТЬ УЖЕ В 2015 ГОДУ

нодорожном маршруте Лобня—аэропорт Шереметьево. Акционерами компании выступили «Трансгрупп АС» (ее совладельцем тогда был нынешний вице-мэр Москвы Максим Ликсутов) и Шереметьево, причем у транспортной группы был контрольный пакет — 74%. Вскоре идея с запуском комфортабельных поездов на маршрутах, связывающих центр города со столичным аэропортом, заинтересовала ОАО РЖД. Монополия присоединилась к проекту в 2008 году, выкупив 50% пакета «Аэроэкспресса». Тогда же было запущено сообщение с Савеловского вокзала, а через год, после строительства терминала, — с Белорусского вокзала. В первый год пассажиропоток в этом направлении составил чуть более 560 тыс. человек, а в 2009-м вырос до 1,5 млн человек. В 2010 году у оператора появились новые акционеры: бизнесмены Андрей Бокарев и Искандер Махмудов приобрели у «Трансгрупп АС» 25%.

Комфорт в пути и четкий график движения поездов на фоне московских пробок оказались востребованы пассажирами. К 2008 году аэроэкспрессы начали курсировать во все три столичных аэропорта. Добившись успеха в столице, акционеры «Аэроэкспресса» решили распространить проект и на другие российские города. В 2012–2013 годах аэроэкспрессы появились во Владивостоке, Сочи и Казани. Например, за прошлый год «Аэроэкспресс» перевез 721,5 тыс. пассажиров во Владивостоке и 41,9 тыс. — в Казани. Но от оперирования в Сочи «Аэроэкспресс» отошел еще год назад, и компания выполняет там только функции агента: отвечает за продажу билетов и предоставляет свой персонал. В Казани «Аэроэкспресс», напротив, даже увеличивает число поездов, что объясняется частичной компенсацией расходов перевозчика. В другие регионы «Аэроэкспресс» пока не собирается, разве что компания по-прежнему заинтересована в запуске проекта в Санкт-Петербурге. Перевозчик даже вызвался инвестировать 4,5 млрд руб. в подвижной состав и строительство терминала и создал совместную компанию с «ВТБ Капиталом». Но местные

власти до сих пор не определились, какой вид транспорта запустить до аэропорта Пулково: то ли железнодорожные экспрессы, то ли легкое метро, а может, и вовсе скоростные трамваи.

Так что пока дальнейшее развитие «Аэроэкспресса» можно связывать в первую очередь с Москвой. Именно для столицы задуманы закупка новых поездов и строительство новых терминалов. Это сопровождается внедрением современных систем продаж и новыми тарифами. Как результат доходы компании от перевозочной деятельности стабильно растут: если в 2012 году выручка оператора составила 4,1 млрд руб. (с учетом доходов от терминалов — 4,4 млрд руб.), то в 2013 году — 4,8 млрд руб. (с учетом доходов от терминалов — 5,3 млрд руб.). Чистая прибыль в 2012 году составила 441,6 млн руб., а в 2013-м — 634,8 млн руб.

«Аэроэкспресс», как и все пригородные железнодорожные перевозчики, освобожден от платы за пользование инфраструктурой. Эта льгота предоставляется с целью дать перевозчикам возможность высвободить средства для инвестирования в модернизацию подвижного состава. Но «Аэроэкспресс» в первую очередь коммерческий проект, и целесообразность его субсидирования «наряду с другими перевозчиками» нередко вызывает вопросы. По словам главы «Аэроэкспресса» Алексея Криворучко, благодаря льготному тарифу перевозчик два года не повышал стоимость проезда и реализует крупную инвестиционную программу. При этом, отмечал господин Криворучко, эффект от применения льготного тарифа только на 20% покрывает расходы «Аэроэкспресса». «Ни одна пригородная компания не инвестировала столько средств в инфраструктуру: 15 млрд руб. мы уже вложили и еще 25 млрд руб. — планируем», — говорил он еще год назад. Для сравнения: в 2013 году в модернизацию подвижного состава и развитие инфраструктуры компания инвестировала 3 млрд руб.

В МОСКВУ, В МОСКВУ! Но одной лишь закупкой подвижного состава инвестпрограмма «Аэроэкспресса» не ограничится. В первую очередь планы компании сопряжены с развитием Московского авиационно-

го узла (MAU), включающего в себя семь проектов (в том числе три железнодорожных — строительства дополнительных линий в направлении аэропортов). По итогам их реализации рост пассажиропотока в пределах MAU к 2020 году прогнозируется до 111,8 млн человек (сейчас около 75 млн), а к 2030 году — до 145,7 млн человек. Пропорционально планирует нарастить свои провозные способности и «Аэроэкспресс», а в долгосрочной перспективе перевозчик рассчитывает обслуживать свыше 30% пассажиров MAU (сейчас 23,9%).

Но для этого компании предстоит увеличить свои терминальные мощности — в первую очередь построить терминал в аэропорту Домодедово, на долю которого приходится почти половина всех перевозимых «Аэроэкспрессом» пассажиров в Москве. Объем инвестиций в этот проект оценивается в 2 млрд руб. Предполагается, что после ввода терминала в эксплуатацию интервал движения поездов сократится до 15 минут. Еще два терминала будут построены на Белорусском вокзале и в аэропорту Шереметьево в рамках масштабного проекта аэропорта по развитию его северной зоны. Сейчас все аэроэкспрессы идут с Белорусского вокзала в южную часть аэропорта, из нового же терминала планируется запустить поезда как к южному комплексу, так и к северному. Правда, специалисты Евразийского банка реконструкции и развития предупреждают, что в дальнейшем темпы притока пассажиров будут снижаться, что обусловлено замедлением рынка международных авиaperевозок. ■

К 2020 ГОДУ «АЭРОЭКСПРЕСС» ПЛАНИРУЕТ ПЕРЕВОЗИТЬ В МОСКВЕ 25–30 МЛН ПАССАЖИРОВ. С ДВУХЭТАЖНЫМИ ПОЕЗДАМИ ЭТО ВПОЛНЕ РЕАЛЬНО: ИХ ВМЕСТИМОСТЬ БУДЕТ НА 30–40% БОЛЬШЕ

