

«ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ ТРАНСПОРТ АПРИОРИ БЫСТРЕЕ, НО ПОКА НЕ ВСЕГДА КОМФОРТНЕЕ»

ЗАМЕСТИТЕЛЬ РУКОВОДИТЕЛЯ ДЕПАРТАМЕНТА ТРАНСПОРТА И РАЗВИТИЯ ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ ГОРОДА МОСКВЫ ГАМИД БУЛАТОВ РАССКАЗАЛ ВВ, КАК СТОЛИЧНЫЕ ВЛАСТИ ПЛАНИРУЮТ ПЕРЕСАДИТЬ БЕЛЫХ ВОРОТНИЧКОВ С ЛИЧНОГО АВТОМОБИЛЯ И ТАКСИ НА ПРИГОРОДНЫЕ ЭЛЕКТРИЧКИ.

BUSINESS GUIDE: Каковы перспективы большей интеграции пригородного железнодорожного транспорта в общую транспортную систему Москвы?

ГАМИД БУЛАТОВ: Пригородный транспорт, на мой взгляд, сегодня уже окончательно стал неотъемлемой частью общей транспортной системы большой московской агломерации, которая образована Москвой и Подмосковьем. Дело в том, что ежедневно в пределах этой единой агломерации происходят массовые миграции людей — так называемая маятниковая миграция, когда пассажиры утром едут на работу в Москву, а вечером — обратно. Сегодня это свыше 600 млн пассажиров в год, причем в последние годы это количество выросло с 450 млн человек, то есть практически на треть. К 2020 году мы прогнозируем еще больший рост, поскольку надеемся, что через увеличение качества обслуживания в пригороде люди будут пересаживаться на электричку с других видов транспорта. Железнодорожный транспорт априори быстрее, но сегодня он пока не всегда оказывается комфортнее, чем автомобильный, например.

В Москве и области реализуется масштабная программа по строительству дополнительных главных путей, без чего невозможно качественное развитие пригородного сообщения. 1 октября, например, уже был запущен в эксплуатацию четвертый главный путь на Октябрьском ходу, что позволило запустить скоростной поезд «Ласточка», который теперь ходит между Зеленоградом и Ленинградским вокзалом. Это проект с новым качеством: поезд разгоняется до 150 км/ч и преодолевает 39 км за 25 минут. Фактически доступность Зеленограда стала выше, чем некоторых окраин Москвы. Едва ли за те же 25 минут можно доехать до центра города, например, с «Щелковской», из Марьино или Мякинино. . .

При этом люди получили комфортный поезд, плавный ход по бесстыковому пути, кондиционирование — жители Химок и Зеленограда просто в восторге! В первый же день мы перевезли на новом поезде порядка 10 тыс. человек, из которых почти половина — новые пассажиры, которые добавились к обычному пассажиропотоку на этом направлении. Откуда? С других видов транспорта. Так что на многих других направлениях нам предстоит сделать то же самое.

ВВ: Но наверняка «Ласточка» дороже, чем обычные электрички. Будет ли все это укладываться в экономику пригородных перевозчиков?

Г. Б.: Все зависит от того, какие будут предложены условия эксплуатации. Московско-Тверская пассажирская компания получила такие условия от РЖД, которые позволяют обеспечивать перевозки.

«Ласточка» действительно дороже электропоездов Демидовского завода, но нужно понимать, что это совершенно новая услуга по качеству. Если мы хотим дать альтернативу личным автомобилям, то «Ласточка» и есть такая услуга, которая не уступает по комфорту, но при этом обеспечивает большую скорость при низкой цене. Стоимость проезда в ней установлена на уровне обычного экспресса — 160 руб., тогда как проезд на обычной электричке по тому же маршруту, но с большим количеством остановок стоит 95 руб.

ВВ: Для большинства жителей Подмосковья стоимость проезда — очень важный аспект, и возможность переплатить есть не у многих. На каких направлениях будет востребована такая услуга?

Г. Б.: Это очень гибкая история — в каждом случае нужно смотреть по пассажиропотоку и профилю пассажира. Мы обсуждаем с ЦППК такие направления, как, например, Сколково. Мы же понимаем, какие там могут появиться пассажиры — по сути, это так называемые белые воротнички, люди, достаточно обеспеченные и требовательные к комфорту. И туда логично ставить «Ласточку».



ДМИТРИЙ ДУДИН

Вообще у ЦППК уже много экспрессов, которые как раз созданы для тех пассажиров, которые торопятся на работу. Эти люди могут позволить себе заплатить немного больше, но проехать без остановок, быстро и комфортно. Стоимость месячного абонемента в пересчете на количество рабочих дней обойдется в районе 100 руб., тогда как поездка на автомобиле с учетом стоимости бензина и парковки обойдется значительно дороже.

ВВ: Хорошо. Но вот представим, что этот белый воротничок оставил свою машину на перехватывающей парковке, сел в комфортабельный поезд и доехал до Москвы, где оказался, например, на станции «Выхино» и попал в давку на входе в метро. Учитывая перегруженность подобных станций, как вы думаете, поедет ли этот пассажир на электричке еще раз?

Г. Б.: Несомненно, мы прекрасно понимаем, что история с белым воротничком стоит на трех китах. Во-первых, должен быть обеспечен необходимый уровень пропускной способности железнодорожной инфраструктуры для организации тактового движения поездов (когда поезд приходит на станцию, например, каждые десять минут). До тех пор пока невозможно добиться скорости и регулярности движения, сформировать качественную услугу будет невозможно. Для решения этой проблемы сейчас строятся дополнительные главные пути на основных магистральных направлениях пригородного движения.

Вторая главная вещь — это новый подвижной состав, о котором мы уже немного говорили.

И третье — это комфортная пересадка. Без всех этих составляющих в комплексе система работать не будет. Но если мы все это объединим, то пригородный транспорт будет востребован практически всеми категориями населения, как мы видим это сейчас в Европе.

Несомненно, проблема перегруженности транспортной системы еще есть, и мы прекрасно понимаем, что без ее решения не сможем получить лояльного пассажира. У нас сейчас идет масштабная программа модернизации пассажирских обустройств, строительства современных транспортно-пересадочных узлов, в которых заложены необходимые параметры для комфортного перемещения пассажиров. Часть этих проблем в 2015 году снимет МКЖД благодаря новым станциям пересадок с радиальными направлениями железных дорог: пассажиры пригорода не будут все разом выходить на ближайшей станции пересадки с метрополитеном, а будут ехать дальше до пересадки на МКЖД, потому что так добраться до пункта назначения будет быстрее.

ВВ: Насколько увязаны планы развития различных транспортных систем между собой? Не получится ли так, что пассажиры с МКЖД будут спускаться в метро и там в час пик будут не протолкнуться?

Г. Б.: Нет, не получится. Можно с уверенностью предположить, что МКЖД значительно разгрузит Кольцевую линию метрополитена, которая сейчас действительно перегружена. Дело в том, что в московском метро число пассажиров в поезде постепенно нарастает от конечных станций по на-

правлению к центру, при этом порядка 70% людей выходят на станции пересадки с Кольцевой линией. По этой причине в метро используется понятие «критический перегон» — в пределах одной-двух станций метро на радиальных линиях перед пересечением с кольцом. К примеру, на зеленой ветке это перегон «Коломенская»—«Автозаводская»—«Павелецкая», на фиолетовой — «Волгоградский проспект»—«Пролетарская»—«Таганская», или на той же ветке «Беговая»—«Улица 1905 Года»—«Баррикадная». В этих местах плотность загрузки вагона составляет до семи человек на 1 кв. м — это очень много.

Сейчас Кольцевая линия метро перевозит порядка 200–220 млн пассажиров в год, а МКЖД и Третий пересадочный контур метрополитена будут снимать лишних пассажиров на этих критических перегонах. Так что здесь мы практически уверены в том, что запуск МКЖД только разгрузит другие виды общественного транспорта, и прежде всего Кольцевую линию метро.

Вообще, должен сказать, что сейчас у нас нет задачи наращивать пассажиропоток синхронно с темпами строительства новой инфраструктуры. Наоборот, мы хотим, чтобы пропускная способность инфраструктуры опережала рост трафика. Нужно создать такой запас по пропускной способности, чтобы даже в часы пик загруженность не превышала предел в три-четыре человека на 1 кв. м.

ВВ: ТПУ МКЖД планировалось строить на принципах государственно-частного партнерства (ГЧП), но инвесторы в эти проекты так и не пошли. Сейчас снова говорится о возможности привлечь в развитие ТПУ до 40 млрд руб. частных инвестиций. Есть ли риск повторения ситуации?

Г. Б.: Сейчас система гораздо проще, чем раньше. Мы определили те участки прилегающих площадей и территорий, которые могут быть отданы под девелопмент, и будем эти участки продавать на аукционах. Первые торги пройдут уже в текущем году, остальной объем будет разыгран в 2016 году. В отличие от прежней схемы, сейчас инвестору не нужно будет привлекать кредиты под строительство технологической инфраструктуры, а нужно построить только коммерческие площади и сразу начать на них зарабатывать. Это стандартная схема при строительстве коммерческой недвижимости, поэтому мы не ожидаем недостатка желающих.

ВВ: То есть это уже не ГЧП?

Г. Б.: Как сказать. Юридически — нет, но по духу это настоящее ГЧП. За счет доходов от передачи участков под девелопмент мы сможем компенсировать затраты, которые несет город в связи со строительством и содержанием технологической инфраструктуры ТПУ, необходимой для функционирования транспортной системы. Инвесторы приобретут близлежащие земельные участки в непосредственной близости от этих технологических узлов, где будет генерироваться мощный поток людей, в которых как раз заинтересованы коммерсанты. Фактически это способ монетизации того пассажиропотока, который обеспечивает государство на новых, ранее не освоенных коммерсантами площадках.

ВВ: Инвесторам будут предложены площадки с уже утвержденными к строительству объектами или инвестор сам решит, что ему строить на этом участке?

Г. Б.: На проектах планировки территорий вокруг ТПУ МКЖД у нас специально работали авторитетные международные консультанты, которые оценили, что будет пользоваться наибольшим спросом у пассажиров МКЖД. Каждый инвестор сможет воспользоваться уже готовыми расчетами фирмы с мировым именем, но при этом может попытаться выйти в правительство города с предложением поменять назначение земельного участка. Это можно сделать как до проведения торгов, так и после. Часто инвесторы уже по готовым ГПЗУ просят внести изменения, и город идет им навстречу.

Но, как правило, инвесторы в общем и целом согласились с функционалом объектов, которые мы им предложили.

ВВ: Какой подвижной состав будет использоваться на Малом кольце?

Г. Б.: Сейчас продолжают конкурсные процедуры, которые проводит ЦППК по выбору поставщика электропоездов. Поезд, который по техническим характеристикам точно сможет поехать по кольцу, — это «Ласточка» совместного предприятия группы «Синара» и Siemens. Есть и специально созданный под этот проект поезд «Иволга» «Трансмашхолдинга». Поезд, кстати, сделан очень эргономично для пассажира — мне лично очень понравилось, как сделан вагон именно изнутри. Технические характеристики поездов должны показать испытания.

ВВ: А скоростная «Ласточка» разве подходит по техническим характеристикам для движения на МКЖД?

Г. Б.: На МКЖД очень важен такой специфический параметр, как разгон-торможение. Так как расстояния между станциями не очень большие, все зависит от того, насколько быстро поезд сможет разогнаться и останавливаться. Насколько я знаю, производитель специально доводил для этого конструкцию «Ласточки».

ВВ: Летом ЦППК заключила с Москвой и Московской областью долгосрочный контракт на пригородные перевозки, что должно было помочь компании привлекать кредиты на закупку подвижного состава на приемлемых условиях. Можно ли уже подвести какие-то итоги?

Г. Б.: Для нужд ЦППК гораздо более важен не процент кредитной ставки, а срок контракта. Благодаря заключению долгосрочного договора на транспортное обслуживание сегодня компания может пойти за так называемыми длинными деньгами. Такие деньги есть у РФПИ, ВЭБа, пенсионных фондов, с которыми сейчас и ведет переговоры ЦППК. Есть и альтернативный вариант финансирования — через лизинг подвижного состава, об этом ведутся переговоры с ВТБ.

ВВ: И все же какие ставки обсуждались до и после заключения 15-летнего контракта?

Г. Б.: Сейчас обсуждается ставка привлечения денег в диапазоне 13–13,5%. Без длинного контракта на обслуживание ставку меньше 20% банки предоставлять отказывались.

ВВ: Этого достаточно для заключения контрактов на поставку электропоездов?

Г. Б.: Не совсем. Теперь нам важно зафиксировать на такой же длительный срок объемы федерального субсидирования пригородного транспорта, о чем мы ведем переговоры с центром. Разработанная нами модель, которая получила название «ответственный перевозчик», означает, что Москва в течение 15 лет доверяет компании право перевозить пассажиров, а ЦППК, в свою очередь, модернизирует подвижной состав и приведет в нормативное состояние инфраструктуру пассажирских станций и платформ. Эта модель работает очень эффективно, но только при наличии льгот, прежде всего по тарифу на инфраструктуру.

Нам понятен пассажиропоток, и мы знаем, что он будет расти. Стоимость проезда будет регулярно индексироваться, что обеспечит гарантированный денежный поток. И тогда именно федеральная субсидия, по сути, станет той инвестиционной составляющей, которую можно будет пустить на модернизацию и обновление подвижного состава. По нашим подсчетам, за 15 лет инвестиционный потенциал ЦППК в этом случае составит 250 млрд руб. Из них 150 млрд руб. предполагается на инвестиции в подвижной состав, еще 100 млрд руб. — на модернизацию платформ. В части подвижного состава инвестпрограмма предполагает закупку порядка 350 поездов, из которых 250 компания получит уже в первые семь лет реализации программы.

Интервью взял АЛЕКСЕЙ ЕКИМОВСКИЙ