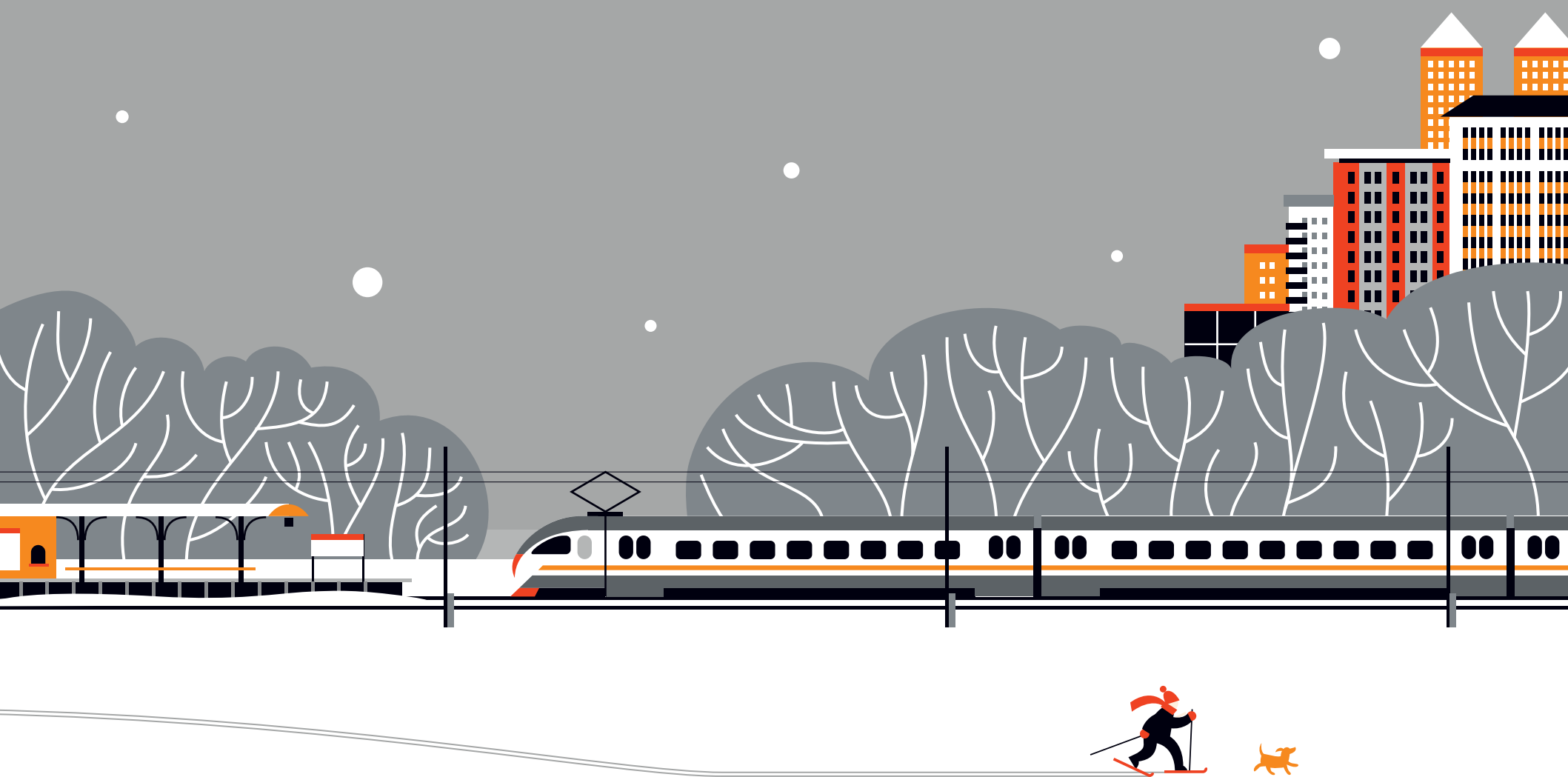


ПРИГОРОДНЫЙ ТРАНСПОРТ

ПРИГОРОДНЫМ КОМПАНИЯМ
ПРОДЛИЛИ ЛЬГОТЫ.
НО ТОЛЬКО ДО КОНЦА 2016 ГОДА / 3
ТРАНСПОРТ ДЛЯ «БЕЛЫХ
ВОРОТНИЧКОВ». ЦППК РАСШИРЯЕТ
ПАРК УСКОРЕННЫХ ПОЕЗДОВ
ПОВЫШЕННОЙ КОМФОРТНОСТИ / 11
АВТОБУСНАЯ АЛЬТЕРНАТИВА.
ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИКИ
НАМЕРЕНЫ ВОЙТИ В БИЗНЕС
АВТОПЕРЕВОЗОК / 14
МКЖД ЗОВЕТ ИНВЕСТОРОВ.
ПЕРВЫЕ АУКЦИОНЫ
ПО ПРОДАЖЕ ЗЕМЕЛЬ
ПОД ЗАСТРОЙКУ
ПРОЙДУТ ДО КОНЦА ГОДА / 15



Четверг, 26 ноября 2015
Тематическое приложение
к газете «Коммерсантъ» №38

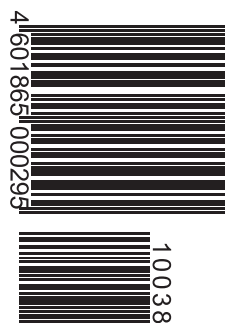
Коммерсантъ

BUSINESS GUIDE

ГЕНЕРАЛЬНЫЙ ПАРТНЕР
ВЫПУСКА



ОАО «Центральная ППК»



реклама

KOMMERSANT.RU

BUSINESS GUIDE ТЕМАТИЧЕСКИЕ ПРИЛОЖЕНИЯ К ГАЗЕТЕ **КОММЕРСАНТЪ**





АЛЕКСЕЙ ЕКИМОВСКИЙ,
РЕДАКТОР BUSINESS GUIDE
«ПРИГОРОДНЫЙ ТРАНСПОРТ»

НИЧЕГО ОСОБЕННОГО

Недавно в правительстве Москвы мне с воодушевлением рассказывали о впечатлениях, которые делегация департамента транспорта получила во время поездки в Лондон, где изучала устройство транспортно-пересадочных узлов на крупнейших вокзалах британской столицы King’s Cross и Waterloo. Но на мои вопросы о технологических инновациях, которые применили англичане при создании этих венцов инженерного творчества, чиновники не смогли не признать: «Да ничего особенного, просто все продумано и удобно для пассажиров».

В Европе, как и у нас, общественный железнодорожный транспорт сам по себе убыточен, но у местных властей даже не возникает вопроса о том, почему они должны его субсидировать. Для их избирателей этот вид транспорта нужен, а значит, он должен исправно работать. Причем инвестиции в его развитие оправданы не только политической, но и экономической логикой: чем больше пассажиров, тем меньше убытки. То есть и здесь нет «ничего особенного».

В России же федеральные и региональные власти до сих пор никак не могут решить, за чей счет нужно поддерживать пассажирский железнодорожный транспорт. Разумеется, никто не хочет оплачивать убытки, но при этом никто не готов и взять на себя ответственность за инвестиции в развитие пригорода, чтобы пассажиров становилось больше, а бюджетных субсидий — меньше. Так что пригородным компаниям придется самим поставить электрички на «бизнес-рельсы». И в этом тоже нет «ничего особенного»: просто больше некому.

Тематическое приложение к газете «Коммерсантъ» (Business Guide-Пригородный транспорт)

Владимир Желонкин — президент АО «Коммерсантъ»
Мария Комарова — генеральный директор АО «Коммерсантъ»
Сергей Яковлев — шеф-редактор АО «Коммерсантъ»
Анатолий Гусев — автор дизайн-макета
Павел Кассин — директор фотослужбы
Валерия Любимова — коммерческий директор АО «Коммерсантъ»
Рекламная служба:
Тел. (499) 943-9108/10/12, (495) 101-2353
Алексей Харнас — руководитель службы «Издательский синдикат»
Юрий Яроцкий — выпускающий редактор
Наталья Дашковская — редактор
Сергей Цомык — главный художник
Виктор Куликов — фоторедактор
Екатерина Бородулина — корректор
Адрес редакции: 125080, г. Москва, ул. Врубеля, д. 4.
Тел. (499) 943-9724/9774/9198
Учредитель: АО «Коммерсантъ».
Адрес: 127055, г. Москва, Тихвинский пер., д. 11, стр. 2.
Журнал зарегистрирован Федеральной службой по надзору в сфере связи, информационных технологий и массовых коммуникаций (Роскомнадзор).
Свидетельство о регистрации СМИ — ПИ № ФС77-38790 от 29.01.2010
Типография: «Сканвеб Аб».
Адрес: Корьаланкату 27, Коуволла, Финляндия
Тираж: 75000. Цена свободная
Рисунок на обложке: Мария Заикина

ДВА ГОДА НА ВЫЖИВАНИЕ
ВПЕРВЫЕ ЗА МНОГИЕ ГОДЫ ПРИГОРОДНЫЙ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ ТРАНСПОРТ МОЖЕТ ВЫЙТИ НА БЕЗУБЫТОЧНЫЙ УРОВЕНЬ. ЕЩЕ СОВСЕМ НЕДАВНО ТАКОЙ РЕЗУЛЬТАТ КАЗАЛСЯ НЕДОСТИЖИМЫМ, НО КРИЗИС НАЧАЛА ГОДА ЗАСТАВИЛ ПРАВИТЕЛЬСТВО ПРИНЯТЬ НУЖНЫЕ РЫНКУ МЕРЫ. ТЕПЕРЬ ОПЕРАТОРЫ ЭЛЕКТРИЧЕК ОЗАБОЧЕНЫ ОБНОВЛЕНИЕМ ПОДВИЖНОГО СОСТАВА, НО БОЛЬШИНСТВУ ЭТО НЕ ПОД СИЛУ: БАНКИ НЕ ГОТОВЫ ИХ КРЕДИТОВАТЬ. ПОКА ЕСТЬ ТОЛЬКО РЯД ИДЕЙ ПО РЕШЕНИЮ ЭТОЙ ПРОБЛЕМЫ, НО ДАЖЕ ПРИНЯТЫЕ ЛЬГОТЫ ЗАКРЕПЛЕНЫ ЛИШЬ ДО КОНЦА 2016 ГОДА.

ЮЛИЯ ГАЛЛЯМОВА

В нынешнем году в пригородном железнодорожном комплексе произошли серьезные изменения. Пригородные пассажирские компании (ППК), которые последние несколько лет находились в астрономических убытках, были фактически реанимированы благодаря оказанной господдержке. Такой поворот событий стал во многом неожиданным — в последнее время проблема пригорода казалась тяжелым бременем как для субъектов РФ, так и для ОАО РЖД и чиновников, призывавших отказываться от электричек в случае их неплатежеспособности.

НЕМЕДЛЕННО ВЕРНУТЬ

О проблемах пригородного комплекса неизвестно разве что ленивому. Электрички — традиционно убыточный вид транспорта, и до сих пор все попытки ОАО РЖД изменить ситуацию оказывались безуспешными. До 2011 года издержки от пригородного сообщения компенсировались за счет грузовых перевозок. Но в 2012 году ОАО РЖД в ходе структурных реформ прекратило практику перекрестного субсидирования пассажирского комплекса за счет грузового, вместо этого монополия совместно с региональными властями создала 27 ППК (сейчас их 26), которые должны были обслуживать 75 субъектов страны, где есть железнодорожное сообщение. Предполагалось, что новая схема наконец решит проблему

с убыточностью в пригороде: субъекты самостоятельно устанавливают тариф на перевозку и, если он оказывается ниже экономически обоснованного уровня, должны компенсировать разницу операторской компании.

Но эксперимент оказался неудачным: большинство региональных администраций отказывались выплачивать предъявляемые к оплате суммы. В результате ситуация в пригороде ухудшалась год от года: к 2015 году задолженность перед ППК уже исчислялась десятками миллиардов рублей, а спор с местными властями все чаще уходил в долгие судебные тяжбы.

Казалось, что решение проблемы было найдено еще полтора года назад, когда вопросом пригорода всерьез озаботилось правительство РФ. Весной прошлого года оно утвердило концепцию развития пригородного комплекса, предлагающую долгосрочную модель сотрудничества между всеми участниками перевозок. Но воплотить ее в жизнь оказалось непросто: регионы попросту отказывались от долгосрочных обязательств.

В ответ в попытках избежать неминуемого банкротства ППК прекратили перевозку пассажиров «в долг»: отныне операторы соглашались оказывать услугу только на оплаченный объем. Новый подход всецело поддерживали правительство и профильные министерства. В результате к кон-

цу 2014 года по всей стране было отменено 10% из 5,7 тыс. электричек, а в январе 2015-го — сразу 300 поездов в Тульской, Нижегородской, Воронежской, Орловской, Кировской областях, Пермском крае, причем в Вологодской и Псковской областях пригородное железнодорожное сообщение прекратилось полностью.

Буквально на следующий день после вмешательства президента РФ Владимира Путина, в резкой форме раскритиковавшего правительство за отмену электричек, движение было восстановлено по 41 направлению. Поручение президента выполнялось настолько быстро, что уже через неделю на железную дорогу вернулись все 300 поездов, причем были задействованы даже рабочие поезда, используемые для сотрудников ОАО РЖД.

ПОМОЩЬ СВЕРХУ

С целью снизить нагрузку на пригородные компании правительство РФ предприняло сразу несколько шагов. Во-первых, оно восстановило прежний размер льгот для ППК по использованию железнодорожной инфраструктуры ОАО РЖД (с января по февраль 2015 года льготная ставка в размере 1% от базового тарифа была увеличена до 25%, то есть расходы ППК по этой статье выросли в 25 раз).

ОКОНЧАНИЕ СМ. СТР. 6 ➔



ПОКА ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ЦЕНТР И РЕГИОНЫ СПОРЯТ О ТОМ, ИЗ ЧЬЕГО БЮДЖЕТА БУДУТ ФИНАНСИРОВАТЬСЯ ПРИГОРОДНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ, ПАССАЖИРОВ В ЭЛЕКТРИЧКАХ СТАНОВИТСЯ ВСЕ МЕНЬШЕ

АДМИНИСТРАТИВНЫЙ РЕСУРС

«НАМ ОЧЕНЬ ИНТЕРЕСНЫ МУЛЬТИМОДАЛЬНЫЕ РЕШЕНИЯ»

НЕСМОТРЯ НА ТО ЧТО СУДЬБА ОПЕРАТОРОВ ПРИГОРОДНЫХ ЭЛЕКТРИЧЕК ПОЛНОСТЬЮ ЗАВИСИТ ОТ ГОСУДАРСТВЕННЫХ СУБСИДИЙ, ИХ МЕНЕДЖМЕНТ НЕ ТЕРЯЕТ НАДЕЖДЫ ПОСТРОИТЬ ПРИБЫЛЬНЫЙ БИЗНЕС, ИМЕЮЩИЙ ПОТЕНЦИАЛ К ОРГАНИЧЕСКОМУ РАЗВИТИЮ. БОЛЕЕ ТОГО, ПО СЛОВАМ ГЕНЕРАЛЬНОГО ДИРЕКТОРА ОАО «ЦЕНТРАЛЬНАЯ ПРИГОРОДНАЯ ПАССАЖИРСКАЯ КОМПАНИЯ» (ЦППК) МИХАИЛА ХРОМОВА, ПРИ ДОЛЖНОМ ПОДХОДЕ ПРИГОРОДНЫЕ ПЕРЕВОЗЧИКИ ВПОЛНЕ МОГУТ РАЗМЫШЛЯТЬ ОБ ЭКСПАНСИИ НА СМЕЖНЫЕ РЫНКИ ПАССАЖИРСКИХ ПЕРЕВОЗОК.

АЛЕКСЕЙ ЕКИМОВСКИЙ

BUSINESS GUIDE: Целью реформ в пригородном пассажирском комплексе изначально ставилось создание рентабельного рынка перевозчиков, каждый из которых имел бы ресурсы для развития. Как сегодня чувствует себя ЦППК именно как бизнес?

МИХАИЛ ХРОМОВ: Чтобы ответить на этот вопрос, нужно прежде всего учесть, что ЦППК является самым крупным пригородным перевозчиком на сети российских железных дорог и на территории РФ в целом. Ежедневно мы перевозим более 1,5 млн пассажиров на территории одиннадцати регионов. Самый большой объем пассажиров приходится на территорию Москвы и Московской области — это практически 95% пассажиропотока, но пассажиры оставшихся девяти регионов тоже очень важны для нашего бизнеса.

Если говорить о базовых финансово-экономических показателях ЦППК, то мы чувствуем себя достаточно устойчиво и уверенно. В 2015 году мы ожидаем выручку почти 35 млрд руб., планируем закончить год с чистой прибылью. Ее объем год от года снижается, но природа этого снижения связана с тем, что у компании появляется все больше собственных затрат и обязательств по развитию бизнеса, поэтому снижение объема прибыли в нашем случае не является чем-то критичным.

В текущем году мы заключили долгосрочный 15-летний договор на транспортное обслуживание с Москвой и Московской областью, по которому наша компания получает гарантированный источник финансирования инвестиционных и операционных обязательств, связанных с приобретением подвижного состава, его содержанием и текущим ремонтом. Кроме того, мы имеем аналогичные обязательства в части содержания, ремонта и реконструкции остановочных пунктов и другой пассажирской инфраструктуры, полученной в управление компании от ОАО «Российские железные дороги» (РЖД). То есть в целом как бизнес мы развиваемся очень стремительно.

Но все это благополучие, конечно же, связано с господдержкой отрасли. Все, о чем я рассказал, стало возможным только после того, как государство приняло решение по субсидированию пригородного комплекса. Это льготный инфраструктурный платеж (мы платим всего 1% от тарифа за пользование магистральной железнодорожной инфраструктурой), и нулевая ставка НДС. Образующиеся за счет этого финансовые средства позволяют компании не просто возить пассажиров, но и развиваться.

ВГ: Недавно на парламентских слушаниях в Госдуме обсуждалась возможность закрепления предоставления федеральных субсидий пригородным компаниям на долгий срок или вообще навсегда. Насколько Минфин готов поддержать такие предложения?

В НАЧАЛЕ ГОДА НАША ЭКОНОМИКА РУХНУЛА, И ТОЛЬКО ПОСЛЕ ЭКСТРЕННЫХ РЕШЕНИЙ ПРАВИТЕЛЬСТВА МЫ СМОГЛИ ВОССТАНОВИТЬСЯ ГДЕ-ТО К ИЮНЮ



М. Х.: Я был на этом заседании, и мне показалось, что в государстве уже сложилось четкое понимание того, что отрасль поддерживать необходимо. Кризис в начале года подтвердил, что подавляющее число пригородных компаний не просто не могут развиваться, а им не хватало средств на обеспечение текущих перевозок. Даже мы в первом квартале оказались в очень тревожной ситуации, когда льгота по инфраструктурному тарифу была частично отменена (вместо 1% мы стали платить 25% от базовой ставки), а решения по «нулевому» НДС у нас тогда еще не было. Наша экономика рухнула, и только после экстренных решений правительства мы смогли восстановиться где-то к июню.

Так что необходимость господдержки всем очевидна — остается лишь определить ее формы и механизмы. У Минфина есть ряд предложений, которые мы тоже внимательно изучаем. Пока нулевая ставка НДС для нас зафиксирована на два года, надеемся, что субсидирование инфраструктурного тарифа также будет сохранено в будущем.

ВГ: Соглашение с Москвой и Подмосковьем, наверное, это тоже господдержка или это можно назвать бизнес-соглашением?

М. Х.: Не можно, а нужно. И это даже не просто контракт на транспортное обслуживание, а некий пакетный договор. Например, под это соглашение изменены нормативные документы на уровне правительств регионов, которые гарантируют компании безубыточную деятельность на своей территории. Таким образом, стороны этого соглашения взяли на себя встречные обязательства, которые приносят конкретную выгоду всем участникам — на мой взгляд, это и есть бизнес.

ВГ: Вы упомянули о том, что теперь ЦППК инвестирует значительные средства в реконструкцию и ремонт платформ. Как и когда окупятся такие инвестиции?

М. Х.: Говорить о том, что инвестиции в реконструкцию пассажирских обустройств дают прямую отдачу, конечно же, не приходится. Скорее это инвестиции в себя, в пассажира. Если, например, вы приобрели квартиру, вы же ее периодически ремонтируете, следите за ней, чтобы все

работало и было удобно — для себя. Поэтому и мы, взяв в аренду у ОАО РЖД эту инфраструктуру, инвестируем в нее, поскольку сами на ней работаем. Здесь логика для нас очевидна.

ВГ: Ранее сообщалось, что эти инвестиции будут засчитываться в счет арендной платы в адрес ОАО РЖД...

М. Х.: Это касается только тех затрат, которые мы называем «реконструкция и модернизация»: в этом случае у имущества продлевается срок службы или возникает новая стоимость — только тогда мы можем сделать зачет. Остальное — содержание и текущий ремонт, благоустройство — это собственные расходы компании. А если быть точным, это средства той самой федеральной господдержки, о которой я только что сказал. Только в период действия федеральных льгот у компании образуется ощутимая прибыль, которая может быть направлена на решение поставленных задач. На модернизацию и благоустройство платформ мы запланировали до 2 млрд руб. в год, ведь у нас 2,2 тыс. платформ. Но кроме этого за счет инвестпрограммы мы должны профинансировать и другие значительные вещи — закупку подвижного состава, развитие новых каналов продаж и так далее.

ВГ: Кстати, о подвижном составе. Заключение 15-летнего договора на транспортное обслуживание с Москвой и Подмосковьем должно было улучшить переговорную пози-

цию ЦППК перед банками, чтобы они предоставляли кредиты под закупки поездов по приемлемым ставкам. Удалось ли реально достичь прогресса?

М. Х.: Специфика этой части нашей инвестпрограммы в том, что подвижной состав чувствителен не столько к стоимости, сколько к сроку финансирования. Электричка служит 28 лет, поэтому если идти в классический пятилетний или семилетний лизинг, то финансовая нагрузка оказывается непомерной для нашего бизнеса. Мы просто будем вынуждены предъявить эти расходы регионам для компенсации.

Поэтому сегодня идет работа с банками над тем, чтобы максимально увеличить срок финансирования и лизинга. Это достаточно сложные механизмы, но мы движемся очень быстро в позитивном направлении. При поддержке руководителей государства мы смогли начать переговоры с Российским фондом прямых инвестиций (дочерняя компания ВЭБа. — **ВГ**) о том, чтобы с его помощью связывать финансирование закупок поездов. Есть и альтернативный путь привлечения финансирования с использованием средств пенсионных фондов, по которому мы продвигаемся даже немного быстрее. По мере того как история будет развиваться дальше, мы будем об этом рассказывать. Но других способов поднять такие долгие деньги на коммерческом рынке мы пока не видим.

ВГ: И все же какова приемлемая ставка привлечения средств для закупок новых электричек?

М. Х.: Нам комфортна ставка в районе 13–14%. Под такие условия мы ищем контрагентов по финансированию и формируем собственную финансовую модель, чтобы не выходить за эти пределы. Естественно, чем ставка дешевле, тем для нас лучше. Теперь наша финансовая модель базируется на 15-летнем договоре с двумя важнейшими для ЦППК субъектами федерации. Банки акцептовали этот договор как обязывающий документ, который можно положить в основу нашей финансовой модели. Без него банки просто отказывались начинать переговоры.

ВГ: Хорошо, с Москвой и Московской областью договорились. Как идет диалог с остальными регионами, в которых работает ЦППК?

М. Х.: Скажу так, сложно, но по-рабочему. Для регионов сейчас важно понимание наших возросших собственных затрат, ведь они действительно в разы подскочили по сравнению с прошлыми годами. Теперь мы в буквальном смысле выгружаем для регионов наши первичные платежные документы, чтобы они видели, насколько обеспокоены все наши платежи.

Раньше регионы действительно не видели расходов, например, на содержание и ремонт тех же пассажирских обустройств: эти затраты были на балансе РЖД, которые регионам не предъявлялись. Теперь, ког-

да мы взяли эту инфраструктуру в аренду и сами ее обслуживаем, мы имеем возможность показать регионам все затраты по этим статьям вплоть до конкретных расценок на материалы и услуги. Да, по отдельным статьям расходы значительно выросли, но я не думаю, что руководители региональных администраций будут довольны, если на их территории будут рассыпаться пригородные платформы.

BG: На том же заседании в Госдуме помощник президента РФ Игорь Левитин признал, что схема привязки выделения денег на дорожное строительство к заключению регионами договора на пригородные железнодорожные перевозки оказалась неэффективной прежде всего для дорожного хозяйства. Насколько это помогло пригородным компаниям?

М. Х.: Не скажу за дорожников, это, наверное, вопрос к правительству, которое принимало это решение. Могу лишь сказать, что в этом году, когда система действовала, мы ожидаем от регионов увеличение компенсаций в 2,5–3 раза. По моей информации, на полигонах других ППК в России ситуация примерно такая же. То есть для нас этот инструмент сработал в плюс.

Другой вопрос, что некоторые регионы договоры-то заключили, но часть обязательств не выполнили, а некоторые даже снизили текущее финансирование. Но это уже вопросы финансовой дисциплины региональных администраций и корректного отношения к обязательствам.

BG: Для повышения рентабельности пригородных компаний государство разрешает регионам заменять электрички автобусным движением. Сообщалось, что в силу экономии расходов ЦППК также готова это делать на малодеятельных линиях и при этом сама организовать автобусное сообщение. Насколько это может стать самостоятельным бизнесом для пригородных компаний, генерирующих дополнительный доход?

М. Х.: Я считаю, что автоперевозки пассажиров — это прибыльный бизнес. Посмотрите, сколько в Москве и Московской области частных перевозчиков, наверняка они не работают себе в убыток.

Нам вообще очень интересны мультимодальные решения. Как минимум мы можем организовать подвоз пассажиров к нашим ключевым остановочным пунктам, а как максимум можем войти в сегмент пассажирских автомобильных перевозок как в самостоятельный вид бизнеса, почему нет? И уже с этим потенциалом реализовать все наши мультимодальные задумки. Сейчас мы этот вопрос всерьез рассматриваем, смотрим маршруты и полигоны, где можно достичь наибольшего эффекта. В целях экономии издержек железнодорожного транспорта это оказывается чрезвычайно выгодно.

Другое дело, что далеко не везде возможно запустить автобусы вместо электропоездов, поскольку автодороги не всегда соответствуют нормативному состоянию и не везде подходят к нашим остановочным пунктам. Тем не менее там, где это возможно и рентабельно, это можно делать, но лишь в том случае, если на это готовы пойти региональные администрации. Мы в инициативном порядке разрабатываем некоторые предложения, но решения будут приниматься только по договоренности с губернаторами и в соответствии с теми комплексными планами транспортного обслуживания, которые сейчас принимают регионы по требованию правительства.

BG: Перехватывающие парковки около станций тоже могут стать самостоятельным бизнесом для ЦППК?

М. Х.: Это, наверное, дело будущего. Наши размышления о создании перехватывающих стоянок для обеспечения максимального комфорта для наших новых потенциальных пассажиров. Сейчас вести разговоры о привлечении новых пассажиров на электрички и рекламировать себя как комфортного перевозчика, наверное, рановато, поскольку поезда и так забыты людьми.



ГЕНАДИЙ УГРЕВ

БЛАГОДАРЯ ЗНАЧИТЕЛЬНОМУ ПАССАЖИРОПОТОКУ В МОСКВЕ И ПОДМОСКОВЬЕ ПОКА ТОЛЬКО «ЦЕНТРАЛЬНАЯ ППК» СПОСОБНА ПОЛУЧАТЬ ОЩУТИМУЮ ПРИБЫЛЬ И ИНВЕСТИРОВАТЬ ЕЕ В НОВЫЕ ПОЕЗДА И РЕКОНСТРУКЦИЮ ПЛАТФОРМ

Но сейчас реализуется программа РЖД по расширению пропускных способностей радиальных магистралей, что решит эту проблему. К 2018 году должны запустить дополнительный главный путь на Ярославском ходу, а к 2020 году у нас появятся три радиальных направления, которые будут иметь дополнительные главные пути. Вот тогда эти перехватывающие парковки позволят пассажиру приезжать на собственном автомобиле до электрички и далее двигаться в город в комфортабельном скоростном поезде. Исходя из этой мультимодальной логики мы хотим сделать сквозное тарифное решение «парковка—билет на электричку». Но это будет реализовываться ближе к окончанию программы строительства новых главных путей. То есть это может стать бизнесом, если для этого сложится комплекс условий. Пока это просто стоянки для автомобилей у платформ.

BG: Значит ли это, что после окончания реконструкции путей «Спутников» и экспрессов станет значительно больше, а обычных электричек меньше?

М. Х.: Нет, конечно же, будет соблюдаться необходимый баланс. Поезд повышенной комфортности — это отдельная услуга с другой ценой и иным качеством. Я сейчас не готов сказать, какой будет баланс экспрессов и обычных поездов по окончании программы строительства главных путей. Я не исключаю, что этот баланс немного качнется в сторону увеличения 7000-х маршрутов, но основная пропорция все равно будет примерно той же, что и сейчас. Потому что число людей, готовых передвигаться только на «Спутни-

ках» и экспрессах, все-таки ограничено, а массовый пассажир будет пользоваться обычным электропоездом.

Мы долго эту ситуацию продумывали и пришли к выводу, что механически сдвинуть этот баланс в ту или иную сторону не получится. Признаться, у нас был большой соблазн запустить все новые поезда, которые мы сейчас приобретаем, на 7000-е маршруты. Но в итоге мы поставили подавляющую часть этих поездов на обычные 6000-е.

BG: То есть люди пока не готовы доплачивать за комфорт?

М. Х.: Так тоже нельзя сказать. Сегодня у нас около 10% перевозок — это поезда повышенной комфортности или ускоренные поезда. Около 150 тыс. пассажиров в сутки — это достаточно много.

BG: Для комфорта нужны новые и дорогие поезда. Насколько, например, «Ласточка» выдерживает экономику пригородных перевозок?

М. Х.: При наличии спроса все становится возможно. Сейчас мы рассматриваем использование «Ласточек» на нескольких маршрутах, подсчитываем, где это может быть для нас выгодно. Есть также поезд «Иволга», который сейчас проходит обкатку на испытательном коль-

це в Щербинке. По крайней мере, судя по заявленным характеристикам, это чрезвычайно эффективные поезда, а по цене дешевле «Ласточек». Да и Демиковский завод сильно подрос за последнее время. Может быть, им имеет смысл еще поработать над экстерьером, но внутри эти поезда тоже очень комфортны для пассажиров. Это подтверждается опросами, которые мы регулярно проводим. Так что выбор качественных продуктов есть, теперь главное для нас — это экономика поезда в эксплуатации.

BG: Иностранные производители не предлагают свои варианты?

М. Х.: Нет.

BG: Почему?

М. Х.: Наверное, это к ним вопрос. Но проблема у европейской продукции одна — цена поездов и стоимость сервиса. Это неизбежно будет очень дорого, потому что наша система технического обслуживания заточена под другую технику. Кто бы ни пришел на наш рынок, придется полностью модернизировать все эксплуатационные депо. Но ведь по нашим дорогам еще долго будут ездить демиковские поезда, продолжают докатывать свой срок рижские — их тоже нужно обслуживать. В итоге это будут просто космические затраты.

BG: ЦППК выиграла конкурс на перевозки по МКЖД. Станет ли это доходным бизнесом для компании?

М. Х.: Для нас это абсолютно понятный и доходный контракт. Заказчик в лице Московского метрополитена заказывает транспортную работу и оплачивает ее по предъявленным счетам плюс небольшая рентабельность в районе 5%. Наша задача — поставить на маршрут поезда и в определенном графике перевезти пассажиров. Такая форма транспортного контракта была реализована в России впервые, и нам она чрезвычайно комфортна, поскольку риск формирования пассажиропотока на новой транспортной системе заказчик взял на себя, а нам будет возмещать издержки.

BG: Если пассажиропоток превысит прогнозы, ЦППК сможет на этом больше заработать?

М. Х.: Прогнозы и так достаточно существенные, и они отражены в условиях контракта. Если будет превышение, то мы получим прибыль в рамках уже установленной рентабельности. Но какого-то значительного роста не предполагается.

BG: Есть ли какие-то еще проблемы у бизнеса ЦППК, о которых мы с вами не успели поговорить?

М. Х.: Одна из наших основных проблем, которую мы пока не можем решить, — это вандализм в электричках. Несколько сотен миллионов рублей в год мы вынуждены тратить на ликвидацию последствий безобразного поведения наших пассажиров. Конечно же, это сказывается на бизнесе. Нам неоднократно говорят, ссылаясь на некие законы психологии людей: вы, мол, сначала сами у себя приберитесь, и люди перестанут портить подвижной состав. С этим трудно спорить, но у нас огромное количество прецедентов, когда абсолютно новый, чистый поезд подвергается настоящим надругательствам, я по-другому сказать не могу.

BG: Может, для этого нужно проводить какую-то специальную работу?

М. Х.: Да, у нас есть совместная с ОАО РЖД программа, которая так и называется — «Комфортная среда». Суть ее заключается в том, чтобы привести достаточно быстрыми темпами все имеющиеся поезда в исходное санитарно-гигиеническое состояние, отремонтировать все туалеты, сиденья, окна, кондиционеры и прочее, создать максимально возможные комфортные условия для проезда. Мы очень надеемся, что пассажир воспримет это по достоинству. Посмотрим, насколько правы специалисты-психологи. Но, боюсь, без работы правоохранительных органов в некоторых случаях обойтись не удастся. ■

ДАЛЕКО НЕ ВЕЗДЕ ВОЗМОЖНО ЗАПУСТИТЬ АВТОБУСЫ ВМЕСТО ЭЛЕКТРОПОЕЗДОВ, ПОСКОЛЬКУ АВТОДОРОГИ НЕ ВСЕГДА СООТВЕТСТВУЮТ НОРМАТИВНОМУ СОСТОЯНИЮ И НЕ ВЕЗДЕ ПОДХОДЯТ К НАШИМ ОСТАНОВОЧНЫМ ПУНКТАМ



ДВА ГОДА НА ВЫЖИВАНИЕ

→ Окончание. Начало см. стр. 3

Кроме того, в апреле был принят закон, устанавливающий нулевую ставку НДС для ППК до конца 2016 года. По оценкам ОАО РЖД, такая мера позволила ППК в 2015 году сэкономить около 6 млрд руб. при расчетах за пользование инфраструктурой, аренде, а также эксплуатации и техобслуживании поездов.

Еще одним новшеством текущего года стало решение правительства привязать выделение из федеральной казны денег на дорожное строительство в регионах к заключению местными администрациями контрактов на транспортное обслуживание с ППК. Уклонявшиеся от договорных обязательств губернаторы рисковали не получить деньги на дороги, что должно было стать эффективным стимулом для предоставления необходимых компенсаций железнодорожным компаниям.

Пусть для дорожного хозяйства эта мера оказалась не вполне позитивной (по признанию помощника президента РФ Игоря Левитина на ноябрьских парламентских слушаниях в Госдуме, дорожники в сезон не смогли освоить деньги, перечисленные с задержкой), но для пригородных компаний она пришлась к стати. По состоянию на 6 ноября ППК получили от региональных бюджетов 6,29 млрд руб., из которых 5,69 млрд руб. — за 2015 год.

Конечно, это почти в два раза меньше, чем ожидаемая на конец года сумма выпадающих доходов пригородных компаний — 12,5 млрд руб. Но в сентябре президент ОАО РЖД Олег Белозеров пообещал Дмитрию Медведеву, что по итогам 2015 года ППК впервые за всю историю «выйдут на параметры, близкие к безубыточности». По его словам, всего регионы компенсируют 11 млрд руб. — этого удалось добиться «благодаря принятым мерам господдержки, а также работе с регионами по выделению компенсаций выпадающих доходов».

Казалось бы, финансовое положение ППК удалось стабилизировать: многие регионы, которые до сих пор не выполняли своих обязательств, наконец заложили в бюджет необходимые суммы или хотя бы увеличили объем выплат. Но убыток ППК все равно составит 1,5 млрд руб., по-

скольку ряд субъектов федерации — Курганская, Ярославская, Воронежская, Архангельская, Ивановская, Костромская, Орловская области — так и не смог обеспечить их безубыточную деятельность. Из них 1,1 млрд руб. убытка прогнозируется по полигонам прибыльных перевозчиков — ОАО ЦППК и ОАО «Московско-Тверская ППК». В итоге, по оценке ОАО РЖД, некомпенсированные убытки снизят прибыль по перевозкам в пределах Московского транспортного узла.

При этом, несмотря на принимаемые государством меры, объем пассажиропотока в пригороде все равно падает. По данным ОАО РЖД, за десять месяцев текущего года пригородным железнодорожным сообщением воспользовалось на 4,4% пассажиров меньше, чем годом ранее, — 776,6 млн человек. Примечательно, что положительную динамику в пассажирском сегменте продемонстрировали лишь скоростные поезда: ими было перевезено на 24,6% больше пассажиров, чем за аналогичный период 2014 года (4 млн человек).

В 2016 году Олег Белозеров пообещал стабильную работу пригорода. «Мы сумеем четко сформировать заказ на следующий год и обязательно его выполним», — заявил он на встрече с премьером. Впрочем, ничего удивительного в этом нет, ведь принятая в текущем году господдержка пригорода предусмотрена и на 2016 год. Так, уже согласован проект поправок к постановлению правительства, которые продлевают скидку для ППК в размере 99% к инфраструктурному тарифу. Вместе с тем увеличится и объем субсидий для ОАО РЖД по этой статье расходов — с 25 млрд до 37,1 млрд руб.

Вопрос о том, что будет после 2016 года, остается открытым. В конце сентября первый вице-премьер Игорь Шувалов сообщил, что правительство не намерено продлевать действие льготы по НДС на 2017 год. «Когда мы принимали эту меру, мы считали и рассматривали ее в качестве временной», — признался он, добавив, что «здоровая экономика должна иметь как можно меньше изъянов и льготных режимов налогообложения». То же самое касается и льготной ставки за пользование инфраструктурой: будет она сохранена или нет на долгий срок, пока не ясно.

Впрочем, как показал итог парламентских слушаний в Госдуме, и в правительстве, и в ОАО РЖД есть четкое понимание, что для стабильного развития пригородного железнодорожного транспорта без долгосрочной господдержки не обойтись. РЖД предлагают установление льготной ставки за пользование инфраструктурой на 15 лет и закрепление нулевой ставки НДС в пригородном сообщении на бессрочный период. Отмена одного только льготного налогообложения увеличит расходы перевозчиков на 9,6 млрд руб., посчитали в компании.

НОВЫЕ ЗАДАЧИ И ПРОШЛЫЕ ДОЛГИ

В текущем году у регионов тоже появились новые обязательства. Теперь они должны формировать комплексные планы транспортного обслуживания (КТПО) и направлять их в Минтранс для последующего согласования. В Минтрансе уверены, что КТПО позволят определить эффективную схему перевозок, оптимизировать ненужные маршруты и сформировать те, которые будут включаться в региональный заказ на последующие годы. На 10 ноября Минтранс рассмотрел КТПО 68 субъектов, еще 14 не предоставили необходимых данных, а в 3 регионах нет пригородного сообщения.

Единственное, что так и осталось неясным: как будут компенсироваться потери ОАО РЖД от перевозки льготных категорий граждан, прежде всего школьников и студентов. Этот вопрос среди прочих обсуждался 8 сентября на совещании у вице-преьера Аркадия Дворковича, курирующего железнодорожную отрасль. Тогда же было сказано, что потери монополии за перевозку в 2009–2011 годы льготной категории пассажиров составили 10,9 млрд руб. До сих пор ОАО РЖД формировало в своей отчетности резервы под эту статью, но теперь государство готово рассчитаться с госкомпанией.

Впрочем, ввиду дефицита федерального бюджета этот процесс может затянуться: одним из наиболее вероятных вариантов рассматривается заключение долгосрочного (на 23 года) соглашения с Минтрудом с предусмотренным графиком платежей. Первые три года размер выплат может составить по 100 млн руб., а в последующие годы — равными долями ежегодно.

от 107,1% до 112,4%. Вместе с тем на заседании правительственной комиссии по транспорту 3 апреля принято решение «обеспечить ОАО РЖД снижение за счет сокращения затрат арендных ставок для пригородных пассажирских компаний на 3% к уровню 2015 года». В связи с этим на федеральном уровне требует решения вопрос по недопущению необоснованного роста тарифов на услуги ОАО РЖД для ППК.

Олег Ковалев, губернатор рязанской области:

— У нас с руководством железной дороги сложились конструктивные отношения. К примеру, в результате нашего общего решения на малодейственных маршрутах электропоезда были заменены на рельсовые автобусы, это удобно для людей и экономически выгодно.

Сейчас мы ведем переговоры о том, как именно следует рассчитывать объемы выпадающих доходов в 2016 году. В 2015 году в Рязанской области субсидии на эти цели составили 42 млн руб., на 2016 год компания-перевозчик заявила о необходимости перечисления 217 млн руб. Сейчас идут переговоры, хотелось бы установить более прозрачную методику расчетов.

На мой взгляд, самой правильной была бы такая схема: ФАС устанавливает экономически обоснованные тарифы для конкретных зон, а регионы, входящие в ту или иную зону, устанавливают реальные тарифы для граждан, включая льготников. Субъект компенсирует выпадающие доходы железной дороге исходя из количества купленных билетов и разницы между экономически обоснованными тарифами, установленными ФАС, и реальными тарифами, установленными регионом. Провести подсчеты количества реально перевезенных людей легко, так как любой билет в настоящее время приобретается через компьютер. На мой взгляд, это самая справедливая форма расчетов.

Светлана Орлова, губернатор владимирской области:

— Перевозки пассажиров и багажа железнодорожным транспортом в пригородном сообщении на территории Владимирской области осуществляются 255 поездами (127 парами) тремя компаниями: ОАО «Волго-Вятская ППК» (89 поездов), ОАО «Центральная ППК» (148 поездов) и ОАО «Северная ППК» (18 поездов). При этом суммарный годовой объем работы пригородных поездов компаний составляет 22,9 млн вагонокилометров.

Для того чтобы впредь избежать образования такой задолженности, правительство могло бы изменить механизм господдержки, отказавшись от субсидий для ОАО РЖД за инфраструктуру в пользу адресной поддержки отдельной категории граждан, то есть самих льготников. Тогда пригородным железнодорожным компаниям было бы рекомендовано установить стоимость проезда на экономически обоснованном уровне. Но, по оценке ОАО РЖД, последствия такой «рокировки» будут плачевные: платежеспособные граждане переседут на другие виды транспорта, из-за чего стоимость проезда только возрастет. При этом в 12 субъектах пассажиропоток сократится на 50%, а в 36 регионах пригородные железнодорожные перевозки прекратятся.

НЕТ КОНТРАКТА — НЕТ ПОЕЗДА

Нерешенным остается и вопрос обновления подвижного состава. Как известно, с 2016 года ОАО РЖД должно было прекратить закупку поездов и формально этим должны заняться ППК, но большинство из них неплатежеспособны. Предполагалось, что проблему удастся решить после того, как ППК перейдут на модель долгосрочного сотрудничества с регионами, ведь тогда с сделке можно было бы привлечь банки. Но на данный момент длительные контракты удалось заключить только Центральной пригородной пассажирской компании (ЦППК, на ее долю приходится свыше 50% всех пригородных перевозок) — и то лишь с двумя субъектами: Москвой и Подмосковьем.

Впрочем, исполнительный директор ЦППК Максим Дьяконов утверждает, что наличия одного лишь 15-летнего контракта с регионом недостаточно для привлечения финансирования. «Помимо вопроса длительности взаимодействия между субъектом и перевозчиком необходимо решение как минимум двух задач», — говорит он. По его словам, для банков важно, чтобы господдержка сохранилась на длительный срок, а также чтобы приобретаемый подвижной состав курсировал по заданным маршрутам даже в том случае, если контракт с перевозчиком будет расторгнут. «Только при соблюдении этих условий можно рассчитывать на комфорт-

Оборот пригородных поездов по территории области остается неизменным на протяжении последних лет, не планируется изменений и в 2016 году, в том числе замены движения пригородных поездов автобусным сообщением.

Основная доля пассажирской работы приходится на ОАО «Центральная ППК» (77% вагоно-километровой работы и 53% перевезенных пассажиров). С учетом значительного пассажиропотока в направлении Московского транспортного узла перевозки этой компании рентабельны и осуществляются по экономически обоснованному тарифу.

В связи с установлением тарифов на перевозки пассажиров для ОАО «Волго-Вятская ППК» и ОАО «Северная ППК» ниже экономически обоснованного уровня начиная с 2013 года им предоставляются субсидии из областного бюджета на компенсацию недополученных доходов. Кроме этого всем пригородным компаниям за счет бюджетных средств возмещаются потери в доходах от перевозки льготников.

Указанные расходы на 2015 год запланированы в сумме 144,8 млн руб. (+33% к плану 2014 года), в том числе на компенсацию льготного проезда 59,7 млн руб., на возмещение потерь в доходах в связи с установлением тарифов ниже экономически обоснованного уровня 85,1 млн руб. На 2016 год сокращение объемов финансирования пригородных железнодорожных перевозок не планируется.

Окончательный размер субсидий пригородным железнодорожным компаниям на 2016 год будет сформирован после установления департаментом цен и тарифов соответствующих уровней экономически обоснованных тарифов и получения результатов натурных обследований пассажиропотоков в поездах, проведенных в июле—ноябре.

Законодательством Владимирской области изменение тарифов на перевозки пассажиров транспортом общего пользования предусматривается не чаще одного раза в год. С учетом последних корректировок стоимости проезда на пригородном железнодорожном транспорте в июле очередные изменения размеров тарифов для населения возможны не ранее июля 2016 года.

Для сохранения стабильной работы пригородных пассажирских компаний в 2016 году со стороны федерального центра прежде всего необходимо сохранение действующей на протяжении последних лет меры государственной поддержки железнодорожных перевозок в чаети установления льготного тарифа на услуги инфраструктуры желез-

ПРЯМАЯ РЕЧЬ КАК В ВАШЕЙ ОБЛАСТИ БУДУТ РЕШАТЬ ПРОБЛЕМУ ФИНАНСИРОВАНИЯ ПРИГОРОДНЫХ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ПЕРЕВОЗОК В 2016 ГОДУ?

Александр Михайлов, губернатор курской области:

— На территории Курской области с июня действует тариф на услугу по перевозке пассажиров железнодорожным транспортом в пригородном сообщении в размере 18 руб. за одну десятикилометровую зону. В настоящее время индексация тарифа для населения не планируется.

В проекте закона Курской области об областном бюджете на 2016 год на пригородные железнодорожные перевозки средства запланированы. Сумма может быть откорректирована как в сторону увеличения, так и в сторону уменьшения после рассмотрения предоставленного ОАО «Центральная ППК» и ОАО «ППК «Черноземье»» полного пакета документов по расчету экономически обоснованного уровня затрат на 2016 год.

Следует отметить, что в 2015 году субсидии из областного бюджета на возмещение ППК недополученных доходов от перевозки пассажиров в пределах установленных тарифов возмещаются в полном объеме. Размеры движения пригородных пассажирских поездов на 2016 год с учетом межсубъектных перевозок согласованы с ППК на территории Курской области на уровне 2015 года.

Замена электричек автобусами в 2016 году не планируется. Вместе с тем в регионе продолжается строительство и развитие дорожной инфраструктуры, что не исключает в будущем рассмотрения вопроса об оптимизации пригородного железнодорожного сообщения при сохранении существующего уровня транспортной доступности для большинства граждан.

Уполномоченным органом Курской области по тарифам и ценам проводится работа по установлению тарифов пригородным пассажирским компаниям на 2016 год. Тарифы будут установлены после окончательного формирования транспортного заказа на 2016 год всеми субъектами РФ, находящимися в зоне обслуживания пригородных компаний, и утверждения стоимости на 2016 год услуг ОАО РЖД, оказываемых пригородным компаниям.

Следует отметить, что в представленных пригородными пассажирскими компаниями расчетах планируется рост тарифов на услуги ОАО РЖД

АДМИНИСТРАТИВНЫЙ РЕСУРС

ные условия кредитования»,— резюмирует Максим Дьяконов текущий ход переговоров с банками.

Он отмечает, что компания уже выходила на федеральный и региональный уровень с предложением зафиксировать льготную ставку НДС на длительный срок или предусмотреть какую-либо другую форму субсидирования. «Например, у правительства есть программа, связанная с субсидированием лизинговых ставок, рассчитанная на инновационные грузовые вагоны. Аналогичная программа могла бы быть и нам интересна»,— отмечает господин Дьяконов.

За последние несколько лет ЦППК купила на собственные деньги 35 поездов, потратив на это всю прибыль, накопившуюся с 2011 года. Всего в планах компании приобрести 400 поездов до 2028 года. По словам заместителя гендиректора компании, наиболее приемлемая форма покупки — финансовый лизинг, поскольку в таком случае актив будет формироваться на балансе лизинговой компании и перевозчику удастся избежать высокой кредиторской задолженности, которая возникла бы в случае привлечение средств напрямую у банка. Кроме того, отмечает Максим Дьяконов, это выгодно и лизингодателю, поскольку в случае расторжения контракта с ЦППК подвижной состав может быть передан в управление другому оператору.

Но, в отличие от ЦППК, другие региональные пригородные перевозчики не могут похвастаться ни успешным опытом обновления подвижного состава, ни долгосрочными контрактами. Максим Дьяконов объясняет это тем, что у большинства регионов сейчас нет понимания, для чего им стоит заключать контракты с ППК на 15 лет. Например, Москва и Подмосковье заключили длительное соглашение в ответ на обязательство со стороны ЦППК привести в порядок подвижной состав и всю сопутствующую инфраструктуру, объясняет он.

НЕДЕЛИМОЕ ИМУЩЕСТВО В четвертом квартале ППК должны наконец договориться с субъектами об объемах перевозок на 2016 год. Задача эта не из легких: ряд регионов по-прежнему не согласен с предъявляемыми к оплате суммами, считая, что расходы на аренду подвижного состава у ОАО РЖД (из этой статьи в основном и складывается тариф) формируются непрозрачно. Например, в Воронежской области оценили размер выпадающих доходов за 2015 год только

нодорожного транспорта при перевозках пассажиров в пригородном сообщении в размере 1% его базового уровня.

Вместе с тем, учитывая необходимость сдерживания роста тарифов на перевозки для населения и дефицит бюджетов большей части субъектов РФ, необходимо рассмотреть вопрос о предоставлении субсидий из федерального бюджета региональным бюджетам на организацию пригородных пассажирских перевозок железнодорожным транспортом.

Алексей Островский, губернатор смоленской области:

— С 1 января 2011 года перевозки пассажиров железнодорожным транспортом в пригородном сообщении на территории Смоленской области осуществляет ОАО ЦППК. Следует отметить, что в структуре расходов ОАО ЦППК оплата услуг ОАО РЖД занимает 90–93%. Из указанных услуг только оплата по использованию инфраструктуры регулируется Федеральной службой по тарифам (полномочия переданы ФАС), остальные платежи рассчитываются ОАО РЖД самостоятельно и определяются на основании договора двух хозяйствующих субъектов.

На данный момент структура затрат по пригородным пассажирским перевозкам абсолютно не прозрачна. При такой схеме полностью исключена заинтересованность ОАО РЖД в оптимизации собственных затрат, тем самым проблемы эксплуатации и развития пригородного транспорта перекладываются на субъекты РФ.

В создавшихся условиях, несмотря на социальную значимость пригородных пассажирских перевозок, регионы вынуждены прекращать движение ряда поездов, поскольку не в состоянии компенсировать предъявляемые пригородными пассажирскими компаниями убытки. В Смоленской области за 2014 год они составили около 150 млн руб. По прогнозам в 2015 году эта сумма превысит 250 млн руб., в 2016 году — превысит 320 млн руб.

Анализ темпа роста расходов ОАО РЖД и ОАО ЦППК позволяет сделать вывод, что он не соответствует финансовым возможностям федерального и регионального бюджетов. Данная тенденция характерна для всех регионов России. При этом по данным бухгалтерской отчетности, чистая прибыль ОАО ЦППК составляет в 2013 году 3,2 млрд руб., а в 2014 году — 2,1 млрд руб.

В условиях отсутствия механизма регулирования и контроля за ценовой политикой ОАО РЖД и ППК нет оснований ожидать снижения или



НЕСМОТЯ НА ПОЗИЦИЮ ФЕДЕРАЛЬНЫХ ЧИНОВНИКОВ И РАЗЪЯСНИТЕЛЬНУЮ РАБОТУ ОАО РЖД, НЕКОТОРЫЕ ГУБЕРНАТОРЫ ПРОДОЛЖАЮТ НАСТАИВАТЬ НА НЕПРОЗРАЧНОСТИ РАСХОДОВ В ПРИГОРОДЕ

в 233 млн руб., тогда как АО «ППК Черноземье» — в 399 млн руб. А, например, администрация Курганской области, заключив договор на полную компенсацию выпадающих доходов в 123 млн руб., так и не произвела их выплату.

Проблема могла бы быть решена за счет передачи подвижного состава ОАО РЖД на баланс ППК — монополия давно не возражает против этого. Но загвоздка в том, что регионы, которые являются совладельцами пригородных компаний, не могут сделать соразмерный вклад в уставный капитал ни в виде имущества, ни в денежном эквиваленте. Есть и другая причина нецелесообразности такой операции, говорит Максим Дьяконов: сейчас весь подвижной состав обслуживается в депо ОАО РЖД, и при передаче поездов произойдет лишь смена собственника, тогда как расходы на обслуживание все равно будут числиться ОАО РЖД.

замедления роста их затрат. Несмотря на наличие ряда пригородных компаний, конкуренции как таковой нет, а ОАО РЖД по-прежнему является монополистом.

В нынешних условиях совершенно очевидно, что динамика роста стоимости услуг ОАО РЖД и пригородных компаний является определяющим фактором ухудшения ситуации с пригородными перевозками железнодорожным транспортом.

В областном бюджете на 2016 год предусмотрено 94,3 млн руб. на возмещение недополученных доходов в связи с оказанием услуг по перевозке пассажиров в пригородном сообщении железнодорожным транспортом в результате государственного регулирования тарифов. В 2016 году администрация Смоленской области планирует оптимизировать размеры движения пригородных поездов по территории региона за счет уменьшения составности поездов по маршрутам с малой населенностью.

Вопрос замены электричек на маловостребованных маршрутах автобусами рассматривается администрацией Смоленской области. Так как пригородные пассажирские перевозки являются социально значимыми, переход на автобусное сообщение будет возможен только после полного обследования состояния дорог на предполагаемых автобусных маршрутах и приведения их в нормативное состояние.

При этом стоит отметить, что подъем тарифов на перевозки не даст ощутимого эффекта роста доходов, а прямо повлияет на снижение пассажиропотока. Сокращение размеров транспортной работы не приводит к пропорциональному сокращению расходов.

Считаю, что на федеральном уровне необходимо рассмотреть возможность предоставления финансовой помощи регионам на компенсацию убытков в связи с оказанием услуг по перевозке пассажиров в пригородном сообщении железнодорожным транспортом в полном объеме и разработать механизм сдерживания расходов пригородных перевозок железнодорожным транспортом.

Анатолий Артамонов, губернатор калужской области:

— В данный момент мы ведем переговоры с железнодорожниками, так что пока преждевременно говорить о том, как решится вопрос финансирования перевозок в 2016 году. Пока нельзя сказать, будут ли подниматься тарифы для населения и насколько ППК будет компенсироваться госрегулирование тарифов. Конечно, для нас было бы опти-

По его словам, сейчас ЦППК ведет переговоры с ОАО РЖД на предмет аренды 13 депо, в которых обслуживается оператор. Но в других регионах сделать это будет просто, поскольку в некоторых депо может обслуживаться сразу несколько региональных ППК.

Впрочем, некоторые субъекты идут на такие сделки с имуществом: вот-вот должен завершиться процесс передачи имущества (подвижной состав, движимое и недвижимое имущество) в уставный капитал АО «ПК „Сахалин“». Размещение происходит в виде дополнительной эмиссии акций — правда, лишь в пользу ОАО РЖД.

На докапитализацию согласилось и ОАО «Волгоград-транспригород»: сейчас стороны проводят оценку рыночной стоимости подвижного состава, зданий и сооружений, а также машин и оборудования общей стоимостью 1 млрд руб. Предполагается, что все это будет передано на баланс «Волгоградтранспригорода» по договору купли-продажи акций допэмиссии. Кроме того, имущество ОАО РЖД получают те ППК, в которых монополия является единственным собственником: ОАО «Северная ППК», ОАО «Башкортостанская ППК», ОАО «Калининградская ППК».

Но пока этих мер недостаточно. В скором времени пригородным компаниям, несмотря на наличие заказа, будет не на чем перевозить пассажиров. Об этом свидетельствуют данные ОАО РЖД, согласно которым в 2016–2020 годах монополия спишет свыше 4 тыс. пригородных вагонов, что составляет около четверти всего парка. Для возмещения этого объема потребуются инвестировать 117 млрд руб.

Существенное снижение финансирования на приобретение подвижного состава наблюдается с 2013 года: тогда ОАО РЖД потратило на закупку новых вагонов 7,7 млрд руб. Патовая ситуация продолжается и сейчас: если в 2014 году монополия потратила на новые электрички 4,6 млрд руб., то в 2015 году — 2,6 млрд руб., а в 2016 году планирует израсходовать 3 млрд руб. На эти средства можно лишь поддерживать парк в технически исправном состоянии. Необходимая потребность в инвестициях гораздо выше: 12,6 млрд руб. в 2016 году (на эту сумму можно приобрести 394 вагона из расчета 32 млн руб. за один вагон), 21,6 млрд руб. в 2017 году (на покупку 645 вагонов) и 23,8 млрд руб. в 2018 году (677 вагонов). В последний раз такое количество электричек ОАО РЖД приобретало в 2006–2008 годах (746–809 вагонов в год), но сейчас у монополии нет на это свободных средств.

Для восполнения пригородного подвижного состава госкомпания должна зарабатывать не менее 19 млрд руб. в год на их сдаче в аренду, а текущая выручка не превышает и 5 млрд руб. Но самое главное то, что после 2016 года монополия прекратит закупку электричек, фактически переложив эту функцию на ППК.

К тому времени выход из положения может быть найден: уже сейчас в Минтрансе рассматриваются различные схемы закупок подвижного состава. Например, закупку может профинансировать государство через Государственную транспортную лизинговую компанию (ГТЛК). В таком случае ГТЛК станет собственником электричек и сдаст их в лизинг ППК. Такая же схема рассматривается с участием ОАО РЖД, но тогда, по сути, ничего не изменится: монополия будет по-прежнему сдавать поезда в аренду операторам. Принципиально иные идеи тоже рассматриваются — от предоставления целевых льгот перевозчикам при уплате налога на подвижной состав (но тогда потребуются новые субвенции от регионов) до включения инвестиционной составляющей в тариф. Но какие из них будут одобрены правительством пока неизвестно. ■

мальным вариантом, если бы пассажиры продолжали пользоваться электричками, но мы бы за это ничего не платили.

Чтобы сократить расходы, надо повышать экономику этого вида перевозок: нужно не гонять полупустые электрички, а иметь короткие поезда, повысить скорость передвижения. Однако это требует значительных вложений со стороны ОАО РЖД, где сейчас тоже идет сокращение расходов.

Конечно, на некоторых направлениях электрички у нас заменяются автобусами, но этого нельзя сделать на всех направлениях. На некоторых маршрутах электропоезд — самый оптимальный вид транспорта, а мы не должны ухудшать условия проживания населения, заменяя один вид транспорта другим.

Мы будем продолжать вести переговоры с перевозчиками, чтобы минимизировать повышение тарифов для населения и при этом не увеличивать компенсации ППК.

Александр Ремига, член правительства орловской области, руководитель департамента строительства, топливно-энергетического комплекса, жилищно-коммунального хозяйства, транспорта и дорожного хозяйства:

— Предварительный размер движения пригородных поездов на следующий год согласован с ОАО ЦППК.

В конце ноября — начале декабря управление по тарифам и ценовой политике области завершит анализ представленных перевозчиком документов и обоснований для установления тарифа на железнодорожные перевозки пассажиров в пригородном сообщении.

В текущем году в региональной казне на организацию пригородного железнодорожного транспорта предусмотрены 32 млн руб. субсидий с учетом компенсации потерь в доходах при перевозке льготников и выпадающих доходов, возникающих вследствие госрегулирования тарифов в секторе.

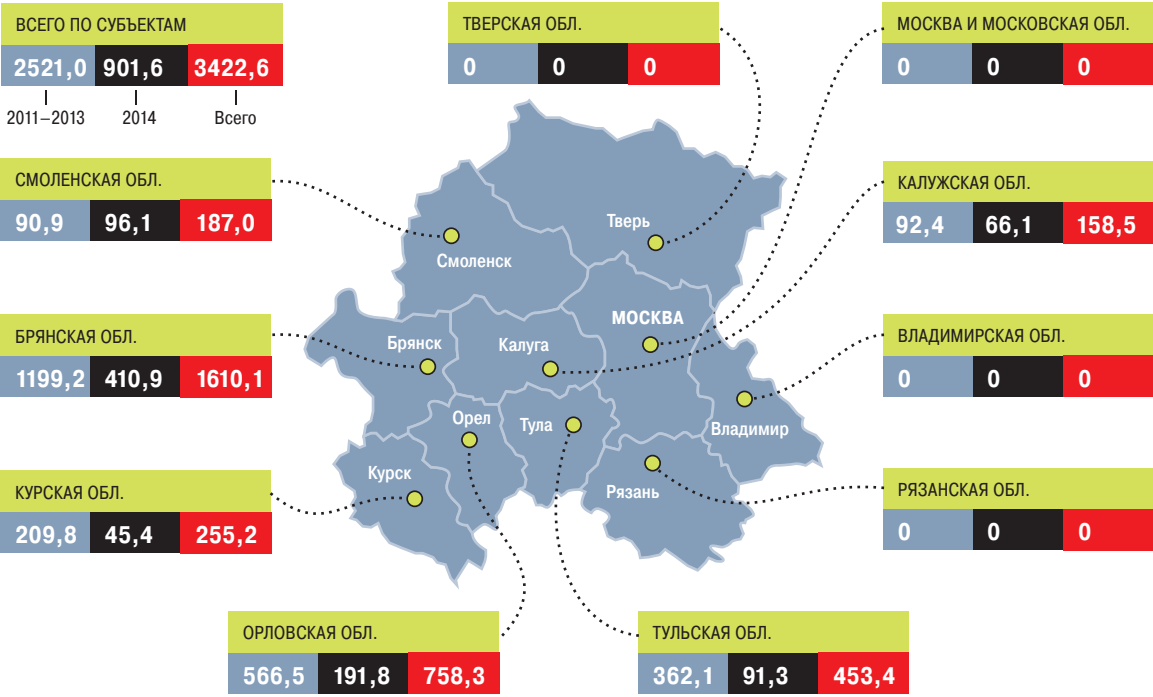
Стоит отметить, что орловским областным советом народных депутатов направлено обращение в адрес правительства РФ, Совета Федерации и Государственной думы с просьбой рассмотреть возможность сохранения федерального субсидирования использования инфраструктуры ОАО РЖД в пригородном сообщении на долгосрочную перспективу. На наш взгляд, федеральная поддержка должна быть сохранена и для региональных бюджетов, прежде всего на компенсацию в связи установлением льготного проезда для учащихся. ■

ИНВЕСТИЦИОННАЯ ПРОГРАММА ЦППК

НЕСМОТРЯ НА ЗНАЧИТЕЛЬНЫЙ ОБЪЕМ НЕ КОМПЕНСИРОВАННЫХ РЕГИОНАЛЬНЫМИ ВЛАСТЯМИ УБЫТКОВ, ПРЕДОСТАВЛЕННЫЕ ПРАВИТЕЛЬСТВОМ РФ ЛЬГОТЫ И ДРУГИЕ МЕРЫ ГОСПОДДЕРЖКИ ПОЗВОЛЯЮТ ЦППК НАПРАВЛЯТЬ ЕЖЕГОДНУЮ ПРИБЫЛЬ НА ИНВЕСТИЦИИ В ПОДВИЖНОЙ СОСТАВ И МОДЕРНИЗАЦИЮ ИНФРАСТРУКТУРЫ ПРИГОРОДНЫХ ПЛАТФОРМ. КРОМЕ ТОГО, КОМПАНИЯ САМОСТОЯТЕЛЬНО РАЗВИВАЕТ ДОПОЛНИТЕЛЬНЫЕ СЕРВИСЫ, КОТОРЫЕ ПОЗВОЛЯЮТ УВЕЛИЧИТЬ РЕНТАБЕЛЬНОСТЬ БИЗНЕСА, А ПАССАЖИРАМ — ПЕРЕДВИГАТЬСЯ БЫСТРЕЕ И С БОЛЬШИМ КОМФОРТОМ.



ОБЪЕМ НЕДОПОЛУЧЕННЫХ ДОХОДОВ ЦППК ОТ ГОСУДАРСТВЕННОГО РЕГУЛИРОВАНИЯ ТАРИФОВ (МЛН РУБ.)



2 ТРАНСПОРТНО-ПЕРЕСАДОЧНЫХ УЗЛА СТРОЯТСЯ НА ПОЛИГОНЕ ЦППК

24 ТРАНСПОРТНО-ПЕРЕСАДОЧНЫХ УЗЛА ПРОЕКТИРУЮТСЯ НА ПОЛИГОНЕ ЦППК

ПЕРЕХВАТЫВАЮЩИЕ ПАРКОВКИ В ПОДМОСКОВЬЕ (КОЛИЧЕСТВО МАШИНО-МЕСТ)



ИСТОЧНИК ДАННЫХ: ПРЕСС-СЛУЖБА ЦППК.

СРАВНЕНИЕ ПОКАЗАТЕЛЕЙ ПО СЕГМЕНТАМ ПЕРЕВОЗОК ЦППК

ИСТОЧНИК ДАННЫХ: ПРЕСС-СЛУЖБА ЦППК.

ЭКСПРЕССЫ



ОБЫЧНЫЕ



61 КМ/ЧАС

СРЕДНЯЯ СКОРОСТЬ ЭКСПРЕССА



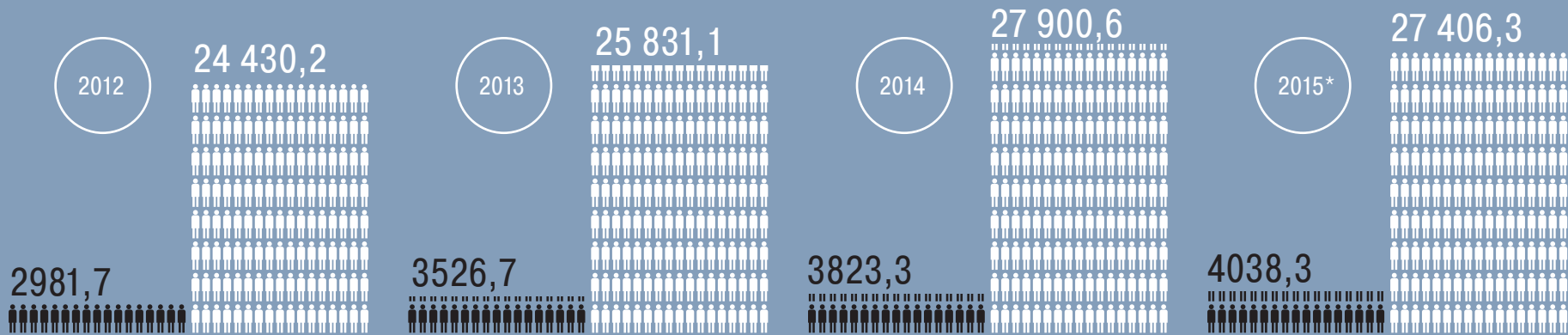
ПАССАЖИРОПОТОК ЭКСПРЕССОВ ЦППК (ТЫС. ПАССАЖИРОВ)



В вагонах с предоставлением мест



В вагонах без предоставления места



БЛАГОУСТРОЙСТВО И РЕКОНСТРУКЦИЯ ПАССАЖИРСКИХ СТАНЦИЙ НА ПОЛИГОНЕ ЦППК В 2015 ГОДУ (КОЛИЧЕСТВО ОБЪЕКТОВ)



«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 ДУКАНИН

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

Пассажиры переключают скорость

Перевозки в ускоренных поездах повышенной комфортности становятся все более популярными среди пассажиров центральной пригородной пассажирской компании (ЦППК). Количество пригородных экспрессов растет из года в год, и оператор уже планирует довести долю премиального сегмента до 15–20% от общего объема. Но для этого предстоит реконструировать пути, закупить новые поезда и улучшить сервис.

СЕРГЕЙ ЕРШОВ

Ускоренное сообщение ЦППК делится на две категории: ближнее и дальнее, причем оба отличаются использованием поездов повышенной комфортности. Ближние, так называемые городские, экспрессы «Спутник» курсируют в пригородной зоне Московского транспортного узла в пределах ЦКАД (до 45 км). Как правило, общее время в пути таких поездов не превышает часа, они соединяют ближайшие города-спутники: Раменское, Мытищи, Пушкино, Железнодорожный, Юбилейный и Королев. На данный момент на девяти пригородных направлениях ЦППК — Курском, Горьковском, Ярославском, Павелецком, Казанском, Киевском, Белорусском, Рижском, Савеловском — по рабочим дням курсируют 254 ускоренных пригородных поезда повышенной комфортности. «Спутники» удобны четким графиком движения — они курсируют по выделенным путям, поэтому поезда ходят через равные интервалы времени и с высокой периодичностью, обеспечивая так называемое «тактовое» движение. Первый «Спутник» был запущен еще в 2004 году по маршруту Москва—Мытищи, это позволило сократить время в пути между городами с 38 до 18 минут.

К дальним относятся областные и межобластные экспрессы, предназначенные для перевозок на расстояние до 200 км от Москвы. Такие экспрессы отличаются минимальным количеством промежуточных остановок и высоким пассажиропотоком, а время их следования в пути составляет до трех часов. Сегодня ускоренные поезда ЦППК соединяют Москву и крупные близлежащие областные и районные центры: Рязань, Дубну, Тулу, Орехово-Зуево, Владимир, Калугу, Александров. Пассажиры могут доехать от Москвы до Рязани за три часа, от Москвы до Дубны — за два часа, от Москвы до Тулы — за два с половиной часа, от Москвы до Владимира — за 2 часа 40 минут, расстояние от Москвы до Калуги электропоезд преодолевает менее чем за три часа, а от Москвы до Александрова время в пути составляет всего 1 час 40 минут.

В состав таких электропоездов входят вагоны с пассажирским салоном первого и второго классов, и до последнего времени поездки в экспрессах были возможны только по билетам с резервированием мест. По данным ЦППК, за девять месяцев 2015 года экспрессами компании с предоставлением мест воспользовались 3 млн человек.

СПРОС НА СКОРОСТЬ РАСТЕТ «Изучив опыт РЭС («Региональный экспресс», агент по обслуживанию пассажиров межобластных экспрессов и спутников ЦППК. — **ВГ**), мы решили сосредоточиться на премиальном сегменте, поэтому в апреле было создано специальное подразделение — Центр фирменного транспортного обслуживания», — рассказывает об экспрессах начальник ЦФТО ОАО ЦППК Александр Кузьмин. ЦППК проанализировала данные о продажах билетов на электрички за 2014–2015 годы и изучила пассажиропоток альтернативных видов транспорта, после чего пришла к выводу, что имеющегося объема поездов недостаточно, чтобы перевезти всех желающих. Неудовлетворенный спрос в ЦППК решили восполнить за счет экспрессов: в июле были назначены дополнительные маршруты по пятницам из Москвы в Рязань, Тулу, Калугу, Владимир и обратно и в воскресенье из Калуги в Москву.

Результат не заставил себя долго ждать: в сентябре дополнительными поездами было перевезено 11,7 тыс.



ПЕРВЫЙ УСКОРЕННЫЙ «СПУТНИК» «МОСКВА — МЫТИЩИ» (НА ФОТО) ПОЯВИЛСЯ В 2004 ГОДУ, НО УЖЕ СТАЛ ИСТОРИЕЙ: В 2015-М ПОСЛЕДНИЙ ПОЕЗД МОДЕЛИ ЭМ4 ЗАМЕНЕН НА БОЛЕЕ СОВРЕМЕННЫЙ ЭД4М

пассажиров, что составило примерно 4% от общего пассажиропотока по межобластным экспрессам. В планах компании увеличить долю перевозок поездами повышенной комфортности с 5,3% сейчас до 15–20% в 2028 году. «Это высокомаржинальный вид бизнеса, уже сейчас премиум-сегмент приносит 14,6% дохода, а в будущем может приносить 41,3%», — объясняет Александр Кузьмин.

Но сперва ЦППК предстоит решить несколько важных задач: расширить рынок эксплуатации скорых пригородных поездов, улучшить сервис и увеличить парк подвижного состава, а также повысить лояльность пассажиров. По оценке ЦППК, новым востребованным маршрутом могли бы, например, стать Красногорск—Опалиха—Нахабино, где практически отсутствует тактовое движение. «Каждый проживающий на этом направлении житель совершает всего 0,2 поездки в год на экспрессе, тогда как на других популярных направлениях — по 4, 10 поездок», — констатирует Александр Кузьмин. По его словам, у жителей Красногорского района также есть потребность в «Спутниках», но этому мешают ограниченные пропускные способности и другие факторы. Из-за этого количество экспрессов на этом маршруте резко уступает другим направлениям.

КАЧЕСТВЕННЫЙ РОСТ В ближайшее время ЦППК рассчитывает совершить качественный скачок в исполнении сервиса: компания готовится предоставить целый комплекс новых услуг. По словам Александра Кузьмина, по примеру авиаторов перевозчик собирается организовать бортовое питание в поездах, включив его в стоимость билета. Также ЦППК планирует оборудовать свой подвижной состав бесплатным Wi-Fi. Пока интернет работает в пилотном режиме только в одном экспрессе, но в ближайшее время он должен появиться еще в 15 поездах. Среди менее крупных элементов сервиса ожидается оснащение экспрессов зарядными устройствами для телефонов и щеткой для чистки обуви.

Но в планах ЦППК не только повысить сервис, но и улучшить уровень эффективности использования поездов 7000-й нумерации (ускоренные поезда повышенной комфортности). Александр Кузьмин говорит, что ЦППК делает ставку на запуск движения экспрессов без предоставления гарантированного посадочного места на некоторых направлениях. Таким образом компания планирует повысить загрузку вагонов. В качестве примера начальник ЦФТО ЦППК привел маршрут «Александровского экспресса», на котором с недавних пор действует две системы продаж: пять вагонов имеют гарантированные посадочные места, а в шести вагонах билеты предоставляются без конкретного места. В результате в сентябре общая выручка по «Александровскому экспрессу» выросла на 8,5% по сравнению с аналогичным периодом 2014 года, до 12,6 млн руб., тогда как общая выручка по экспрессам Ярославского направления увеличилась всего на 1,2%. При этом в вагонах с предоставлением гарантированного посадочного места было перевезено 20 тыс. человек, а в вагонах без предоставления мест — 50,5 тыс. человек.

Количество мест возросло благодаря большей составности поездов. Кроме того, с октября посадка пассажиров осуществляется только по билетам. В ЦППК уверены, что новая система позволяет эффективно бороться с безбилетным проездом. Теперь компания задумывается о внедрении новой системы продаж и на Владимирском направлении.

НАПЕРЕГОНКИ С ДРУГИМИ Но с учетом наличия альтернативных видов транспорта развивать премиум-сегмент в пригородном комплексе не так-то просто. При этом речь идет об автобусах, являющихся главными конкурентами железнодорожных перевозчиков. В ЦППК признают, что смогут выдержать конкуренцию только при помощи развития бренда премиального сегмента и программы лояльности. «Мы также прорабатываем вопрос модернизации поездов и работаем над подвозящими маршрутами, которые позволят обеспечить пассажиров комплексной транспортной услугой», — отмечает Александр Кузьмин.

Он признается, что ЦППК использует весь имеющийся ресурс в борьбе за высокое качество услуги вплоть до того, что перераспределяет график ремонта поездов и при

необходимости оптимизирует штат сотрудников. В противном случае, добавляет Александр Кузьмин, пассажиры, особенно в кризис, предпочтут ездить на более экономных поездах 6000-й нумерации. Разница в цене notable: средний чек обычной электрички составляет 53 руб., а экспресса — 163 руб.

Не менее актуальным остается вопрос и обновления экспрессов. Недавно ЦППК заменила последний экспресс старой модификации «Спутник» ЭМ4 на комфортные новые электрички ЭД4М. При этом если все «спутники» компания арендовала, то новые электрички были приобретены в собственность. Преимущества новых составов очевидны: они оборудованы системой климат-контроля и видеонаблюдением, удобными креслами, обновленной конструкцией межагонных переходов. Кроме того, каждый поезд состоит не из привычных 8, а из 11–12 вагонов.

В ТАКТ С ТРЕНДОМ Интерес к тактовому движению набирает обороты, и в первую очередь это связано с комфортом проезда и четким графиком. Кроме того, поездка в обычных электричках занимает почти в два раза больше времени, поскольку линию приходится делить с железнодорожным сообщением дальнего следования. А вот экспрессы, как правило, беспрепятственно следуют до места отправления.

В октябре тактовое движение поездов было запущено на Ленинградском направлении Октябрьской железной дороге по маршруту Москва—Крюково. Это событие ОАО РЖД анонсировало чуть ли не весь год: в сентябре наконец завершилась реконструкция четвертого главного пути, и теперь по двум специализированным путям курсируют электропоезда «Ласточка». Предполагается, что всего на этом участке будет запущено 22 пары поездов и еще 8 — по маршруту Москва—Тверь.

Но как оказалось, организовать тактовое движение поездов не так уж просто. После запуска «Ласточек» предполагалось, что частота курсирования «Сапсанов», следующих по маршруту Москва—Санкт-Петербург, значительно увеличится, но впоследствии ОАО РЖД отказалось от этой идеи. Официальная причина не называется, но можно предположить, что их несколько: и неготовность к массовой отмене транзитных поездов, и недостроенные пути, и несогласие местных жителей с готовящимся перекрытием переездов.

Тактовое движение поездов планируется запустить не только в пределах Московского транспортного узла, задумываются об этом и в других регионах. Например, движение по графику собираются наладить в Волгограде: в планах ППК «Волгоградтранспригород» организовать внутригородские пассажирские перевозки по принципу тактового движения и модернизировать транспортно-пересадочные узлы. Но это скорее заявка на будущее: говорить о каких-то конкретных шагах в этом направлении пока никто не решает. ■

ПОКА ИНТЕРНЕТ РАБОТАЕТ В ПИЛОТНОМ РЕЖИМЕ ТОЛЬКО В ОДНОМ ЭКСПРЕССЕ, НО В БЛИЖАЙШЕЕ ВРЕМЯ ОН ДОЛЖЕН ПОЯВИТЬСЯ ЕЩЕ В 15 ПОЕЗДАХ

«ЗНАЧЕНИЕ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА ДЛЯ ПОДМОСКОВЬЯ СРАВНИМО СО ЗНАЧЕНИЕМ МЕТРОПОЛИТЕНА ДЛЯ МОСКВЫ»

В БЛИЖАЙШИЕ ПЯТЬ ЛЕТ СЕТЬ ПРИГОРОДНЫХ ЭЛЕКТРИЧЕК СВЯЖЕТ В ЕДИНУЮ СИСТЕМУ ВСЕ ТРАНСПОРТНЫЕ ПОТОКИ МОСКВЫ И ПОДМОСКОВЬЯ, ВКЛЮЧАЯ ГЛАВНЫЕ АЭРОПОРТЫ, РАССКАЗАЛ ВГ ЗАМЕСТИТЕЛЬ ПРЕДСЕДАТЕЛЯ ПРАВИТЕЛЬСТВА МОСКОВСКОЙ ОБЛАСТИ ПЕТР ИВАНОВ.

BUSINESS GUIDE: С 2016 года начнет работать схема территориального планирования транспортного обслуживания Московской области. На что повлияет этот документ? Каковы направления развития транспорта в Подмоскowie?

ПЕТР ИВАНОВ: Это большая системная работа, которая на годы закладывает дальнейшее развитие транспортной системы Подмоскowie. Самое главное в том, чтобы оставить свободными те коридоры, которые при развитии московской агломерации будут необходимы для развития транспортных связей — как железнодорожного транспорта, так и автомобильных дорог, обеспечения транспортной доступности аэропортов. Схема территориального планирования была изначально утверждена еще в 2007 году. Сейчас она пересмотрена с учетом мнения отраслевиков по каждому направлению. В марте этого года основные направления развития транспортной системы обсуждались с руководителями всех муниципальных образований. На самом деле вопрос гораздо шире, чем просто развитие транспорта: схема касается и строительного блока, и блока ЖКХ — необходима координация развития всех инженерных систем на территории Подмоскowie и муниципальных образований.

ВГ: Сейчас расширяются пропускные способности железнодорожной инфраструктуры — в частности, идет строительство дополнительных главных путей. Как, по вашему мнению, реализация этой программы изменит пассажирский трафик между Москвой и областью?

П. И.: Во-первых, традиционно сложившаяся маятниковая миграция требует качественной работы железнодорожного пригородного транспорта, значение которого для Подмоскowie сравнимо со значением метрополитена для Москвы. ОАО РЖД совместно с правительством Московской области и правительством Москвы разработана Программа первоочередных проектов развития железнодорожной инфраструктуры в Московском железнодорожном узле в 2012–2020 годах, реализация которой позволит снизить интервал движения электропоездов в часы пик до 3–5 минут, что сопоставимо с интервалом движения поездов в подземном метро.

Один такой проект уже реализован: с 1 октября введен в эксплуатацию четвертый главный путь на участке Москва—Крюково. Это позволило увеличить количество поездов на этом направлении. Кроме того, запущено движение скоростных поездов «Ласточка» в количестве 30 пар: 22 пары до Крюково и 8 до Твери, которые делают остановки в городах Химки, Сходня, Солнечногорск и Клин. С 1 февраля 2016 года парк будет увеличен еще на 15 пар поездов — 8 до Крюково и 7 до Твери. Это создает интенсивность движения с промежутком 3–5 минут в пиковые часы, а провозная способность позволяет существенно снять нагрузку с тех пригородных поездов, количество которых не уменьшилось: направление обслуживает 84 пары «обычных» поездов.

НА «ЛАСТОЧКИ» ПЕРЕСЕЛИ НЕ ТОЛЬКО Пассажиры ЭЛЕКТРОПОЕЗДОВ, НО И ТЕ, КТО РАНЬШЕ ПРЕДПОЧИТАЛ ДОБИРАТЬСЯ ДО МОСКВЫ АВТОБУСОМ ИЛИ НА ЛИЧНОМ АВТОМОБИЛЕ



ЮРИЙ МАШКОВ / ТАСС

Немаловажно и сокращение времени в пути. Например, от Клина до Москвы раньше можно было доехать за полтора часа, а сейчас — за 54 минуты. Из Химок можно доехать за 16 минут, из Крюково — за 25 минут. То есть область ощутимо «приблизилась» к Москве. Поэтому и пассажиропоток «Ласточек» растет с каждым днем. Он начинался с 3–4 тыс. пассажиров в сутки в начале октября, а сейчас вырос в будние дни до 14 тыс. Надеемся, что по мере привыкания пассажиров к этому виду транспорта объем перевозок будет расти и дальше.

ВГ: То есть пассажиры электричек выбрали наиболее комфортный и быстрый способ передвижения?

П. И.: Нет, это не просто перераспределение нагрузки. Произошел суммарный рост пассажиропотока, то есть на «Ласточки» пересели не только пассажиры электропоездов, но и те, кто раньше предпочитал добираться до Москвы автобусом или на личном автомобиле. Пока пассажиропоток увеличился на 4%, но мы прогнозируем, что эта цифра будет расти.

ВГ: Где появятся дополнительные пути в ближайшее время?

П. И.: В первую очередь на Горьковском и Ярославском направлениях. Кроме того, по нашей инициативе в программу был включен ряд проектов, в том числе строительство второго дополнительного пути до Балашихи, который сейчас проектирует ОАО РЖД. В настоящий момент от Рязаново до Балашихи пролегает однопутная дорога и интервал в час пик не может быть сокращен менее, чем до 45 минут. После окончания строительства этот интервал будет сокращен до 10–15 минут. Сейчас люди оттуда выезжают на автомобильном транспорте по автодорогам, которые перегружены — и Горьковское, и Носовихинское, и Щелковское шоссе. Между тем Балашиха — это крупная агломерация с населением более 400 тыс. человек, а транспортная доступность там пока очень низкая.

Также в этом году планируется завершение строительства второго пути от поселка Авиационный до Домодедово. Это позволит увеличить частоту поездов «Аэроэкспресс» в часы пик, оптимизировать доставку топлива до аэропорта Домодедово железнодорожным транспортом.

ВГ: Как вы относитесь к тому, что отдельные маршруты электричек могут быть заменены автобусным транспортом?

П. И.: Автобус всегда использовался как транспорт, подвозящий людей как к станциям метрополитена, так и к железнодорожным пересадочным узлам. Однако сейчас в отдельных регионах малонаселенные маршруты пригородных поездов где-то заменяются на автобусы. В Подмоскowie результаты таких расчетов нам пока предоставлены не были и конкретных предложений от перевозчиков, ЦППК и МТППК, не поступало. Если все-таки такие предложения поступят, мы будем рассматривать их в установленном порядке с точки зрения востребованности этих маршрутов и стоимости их обслуживания для бюджета.

ВГ: Что касается оплаты проезда в общественном транспорте. Москва давно говорит о том, что карту «Тройка» собираются интегрировать с системами проезда других регионов. В Подмоскowie своя система оплаты за проезд в общественном транспорте — карта «Стрелка». Возможен ли интеграция двух, по сути, разных платежных систем в одну в ближайшем будущем?

П. И.: «Стрелка» впервые появилась в начале этого года, а массовое распространение получила в июне. Разговоры о том, что у Москвы и Подмоскowie должна быть единая карта оплаты, шли задолго до этого. Но сегодня «Стрелка» — это молодой продукт. Мы только приближаемся к 1 млн реализованных карт. Если быть точным, то на сегодняшний день продано и эксплуатируется на территории Московской области 930 тыс. карт и еще не все решения по этой карте окончательно реализованы. Технологически это возможно — при разработке карты «Стрелка» были учтены необходимые технические особенности, позволяющие провести интеграцию.

В принципе к интеграции готовы и в Москве, и в Подмоскowie, но решение будет реализовано после того, как будут согласованы все условия этого взаимного проникновения.

ВГ: За три года в Москве было продано 5 млн карт «Тройка», а у вас меньше чем за год почти 1 млн?

П. И.: Надеюсь, что через три года у нас будут такие же результаты. Одно могу сказать: сейчас более 50% автобусных поездок уже оплачивается картами «Стрелка», а в ряде крупных населенных пунктов, таких как Коломна или Клин, уровень проникновения ЕТК свыше 70%. И это говорит о том, что продукт востребован и пользуется спросом.

ВГ: Мы уже говорили о том, что схема территориального планирования транспортного обслуживания Московской области предусматривает в том числе развитие аэропортов. Сейчас активно обсуждается возможность включения аэропорта в Раменском в состав транспортной инфраструктуры гражданской авиации для грузовых и чартерных пассажирских рейсов. Станет ли Жуковский четвертым аэропортом в Московском авиаузле?

П. И.: Когда пассажиры будут покупать билеты на авиарейсы авиакомпаний, которые будут вылетать из аэропорта Жуковский, тогда мы с уверенностью сможем сказать, что этот аэропорт стал четвертым в составе Московского авиаузла.

Сегодня строительство терминала находится фактически в завершающей стадии. Мы считаем, что до конца года все работы, связанные со строительством, монтажом оборудования, инженерией, коммуникациями, монтажом специального терминального и таможенного обо-

рудования, будут завершены. Первые полеты аэропорт обещает принимать и отправлять весной 2016 года. Скорее всего, это будет в марте.

Площадь самого терминала будет составлять 17 тыс. кв. м. Терминал будет отвечать не только всем современным требованиям к комфорту пассажиров, но и будет готов к приему международных и грузовых рейсов. С точки зрения безопасности, прохождения таможенной и всех остальных процедур аэропорт будет соответствовать всем самым современным требованиям. Готовится также и наземная инфраструктура: строятся дополнительные площадки для парковки автомобилей — на первом этапе на 320 и 600 машино-мест. На втором этапе, который должен быть реализован до 2020 года, речь идет уже о парковках на 600 и 900 машино-мест.

По экспертным оценкам, в 2016 году ожидается пассажиропоток 1,8 млн человек, а к 2020 году количество пассажиров аэропорта Жуковский должно составить около 12 млн в год. То есть примерно столько же, сколько сейчас обслуживает аэропорт Внуково. Если учитывать потребность населения в полетах лоукостеров, перспективы у этого аэропорта есть.

ВГ: Будут ли развиваться подъездные пути к аэропорту? Возможно ли строительство здесь железнодорожных путей с последующим запуском «Аэроэкспресса»?

П. И.: От станции Отдых до аэропорта можно быстро добраться на автобусе. Недавно открыта станция метро «Котельники», от которой всего 40 минут пути на специально организованном автобусном маршруте. Кроме того, сейчас заканчивается проектирование реконструкции улицы Наркомвод, которая из двухполосной станет четырехполосной, что позволит обеспечить быструю транспортную связь с трассой М5 «Урал» и самим городом Жуковским.

В наших планах есть строительство хорды скоростного железнодорожного транспорта, проект предусматривает прокладку одной из линий к аэропорту Жуковский. В данном случае, наверное, она больше не для пассажиров, а для персонала аэропорта и для обеспечения связи между аэропортами Жуковский и Домодедово. Ветка протянется от Подольска через Домодедово в Раменское с заходом в новый аэропорт.

Также ведется разработка вариантов прохождения «Аэроэкспресса» к Жуковскому, стоимость и детали трассировки сейчас уточняются. Пока говорить об этом рано, так как в действующую генеральную схему развития ни один из них не вошел. Но возможность железнодорожного сообщения есть. Есть даже существующие пути, которые пока не предназначены для доставки пассажиров и сейчас используются лишь для доставки грузов. В случае если развитие аэрозокала будет происходить по проектному сценарию, прокладка ветки «Аэроэкспресса» будет просто необходима.

Интервью взял АЛЕКСАНДР ФРОЛОВ

МОСКВА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНАЯ

ПРОГРАММА СТРОИТЕЛЬСТВА И РЕКОНСТРУКЦИИ МОСКОВСКОГО ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО УЗЛА ДОЛЖНА РЕШИТЬ ПРОБЛЕМУ ПЕРЕГРУЖЕННОСТИ ПРИГОРОДНОГО ТРАНСПОРТА В СТОЛИЧНОМ РЕГИОНЕ, ПРОПУСКНЫЕ СПОСОБНОСТИ КОТОРОГО СЕЙЧАС НА ПРЕДЕЛЕ. ЭТО ПОЗВОЛИТ ДО 2020 ГОДА УВЕЛИЧИТЬ ПАССАЖИРОПОТОК БОЛЕЕ ЧЕМ В 2,5 РАЗА, ДО 1,3 МЛРД ЧЕЛОВЕК В ГОД. ВГ ПРОСЛЕДИЛ ЗА ХОДОМ РЕАЛИЗАЦИИ ПРОЕКТА И ПОПРОБОВАЛ ВЫЯСНИТЬ СТЕПЕНЬ ЕГО ГОТОВНОСТИ.

СЕРГЕЙ ЕРШОВ

«Из всех проблем Москвы транспортная остается проблемой номер один» — так в сентябре в интервью газете «АиФ» рассуждал о ситуации в городе мэр Москвы Сергей Собянин. Столичный градоначальник тогда отметил, что «вводить одни лишь платные парковки, реконструировать магистрали и строить развязки недостаточно, также необходимо развивать общественный транспорт, и метро в частности». Проблема транспортной перегрузки столичного региона действительно существует, причем уже давно, но ее решение, судя по всему, найдено: вот уже несколько лет ведется активное строительство и реконструкция Московского железнодорожного узла, призванного наконец разгрузить московский трафик.

УЗЕЛОК РАЗВЯЖЕТСЯ Московский железнодорожный транспортный узел — один из крупнейших в мире и самый большой на пространстве СНГ. Его формирование началось еще в конце XIX века, когда Москва превратилась во второй после Санкт-Петербурга промышленный центр и сосредоточила вокруг себя всю легкую, в особенности текстильную, промышленность. С 1851 по 1908 год в пределах Москвы были построены Николаевская (сейчас Октябрьская), Нижегородская, Северная, Рязанская, Курская, Белорусская, Рязано-Уральская, Киевская, Савеловская, Балтийская, а также Окружная железные дороги (ныне Малое кольцо Московской железной дороги — МЖКД). Тогда же на территории города были построены девять вокзалов, сооружены пассажирские и товарные станции.

Сейчас в состав Московского железнодорожного узла входят одиннадцать радиальных направлений (Ленинградское, Савеловское, Ярославское, Рязанское, Казанское, Горьковское, Курское, Павелецкое, Киевское, Смоленское, Рижское), а также Малое и Большое кольцо Московской железной дороги. Общая протяженность всех линий — около 1,5 тыс. км. На долю московского узла приходится свыше 60% всех пригородных перевозок (около 500 млн пассажиров в год) и 23% перевозок в поездах дальнего следования. При этом на данный момент пропускная способность радиальных направлений в пиковые часы фактически исчерпана, из-за чего обслуживание дополнительного потока пассажиров стало попросту невозможным.

В 2008 году правительство Москвы впервые утвердило Генеральную схему развития Московского железнодорожного узла до 2020 года, основная идея которой заключалась в том, чтобы превратить пригородное движение в пригородно-городское. Для этого планировалось реконструировать Малое кольцо Московской железной дороги, с тем чтобы интегрировать поезда с метрополитеном и другими видами транспорта. Также на всех головных участках планировалось построить дополнительные третьи, четвертые, пятые и шестые пути, что позволило бы организовать тактовое движение пригородных поездов и экспрессов в крупные города Подмосковья. Параллельно должны были закрыться грузовые дворы в центре города, принадлежащие ОАО РЖД, а транзитное грузовое движение планировалось вывести за пределы Москвы. Для этого было принято решение о модернизации на Большом окружном кольце трех сортировочных станций — Орехово-Зуево, Ожерелье, Бекасово, которые и взяли бы на себя функции по обработке транзитных грузов, а две внутриузловые — Перово и Люблино — занялись бы грузопотоком для нужд Москвы.

Для усиления и повышения пропускных способностей дальних обходов Московского железнодорожного узла планировалось построить новые участки. Помимо этого в Москве должно было появиться три новых желез-



СТРОИТЕЛЬСТВО ДОПОЛНИТЕЛЬНЫХ ГЛАВНЫХ ПУТЕЙ НА РАДИАЛЬНЫХ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ НАПРАВЛЕНИЯХ ПОЗВОЛИТ ОРГАНИЗОВАТЬ В МОСКВЕ И ПОДМОСКОВЬЕ ТАКТОВОЕ РЕГУЛЯРНОЕ ДВИЖЕНИЕ СКОРОСТНЫХ ПОЕЗДОВ ПОВЫШЕННОЙ КОМФОРТНОСТИ

нодорожных вокзала — в районе железнодорожной станции Каланчевская, метро «Площадь Ильича» и в деловом центре «Сити». Общая сумма проекта, по разным данным, оценивалась в 767–854 млрд руб. Предполагалось, что финансирование будет осуществляться из федерального бюджета, за счет города, ОАО РЖД и частных средств.

Но по мере реализации проекта его неоднократно корректировали, в результате, согласно актуализированному в текущем году генеральному плану проекта, стоимость работ на развитие транспортной систем столицы до 2020 года составит 246 млрд руб. (из них 74 млрд руб. придется на завершение реконструкции МЖКД — фактически единственная часть генеральной схемы, оставшаяся неизменной). На эти средства к 2020 году планируется построить около 200 км железных дорог. Всего речь идет о семи участках, на которых будут построены дополнительные главные пути.

Сейчас в эксплуатацию уже введено 34,7 км дополнительных путей на радиальных линиях, а ряд участков (по Киевскому и Ленинградскому направлениям) отремонтирован. При этом уже нынешней осенью на Октябрьской дороге введено движение поездов с интервалом 5–7 минут. В связи с этим в текущем году завершатся строительные-монтажные работы по строительству четвертого пути на участке Москва—Крюково (на этом направлении уже запущены поезда «Ласточка»). Также будет введен в эксплуатацию дополнительный главный путь на участке Домодедово—Аэропорт, завершится разработка проектной документации по участку Выхино—Люберцы. Но основные ожидания все же связаны с модернизацией МЖКД, запуск движения по которому намечен на 2016 год.

Впрочем, далеко не на все проекты найдено финансирование. Весной вице-президент ОАО РЖД по развитию Московского транспортного узла Петр Кацын говорил, что дефицит средств коснулся в первую очередь Смоленского направления, которое обеспечивает транспортную доступность Сколково, а также реконструкции участка Большого окружного кольца Пост 81 км—Поварово.

ЗАМКНУТЫЙ КРУГ МЖКД — крупнейший и наиболее важный проект, реализуемый в рамках реконструкции всего московского узла. Малое кольцо призвано связать пригородное железнодорожное сообщение с городским транспортом и тем самым способствовать развитию промышленных зон столицы и повышению мобильности населения. Концепция этого проекта предполагает строительство специальных транспортно-пересадочных узлов (ТПУ). Всего планируется построить 31 остановочный пункт, из которых 19 будут работать в составе ТПУ: с пересадкой на метрополитен, на радиальные направления железной дороги или на оба вида транспорта. Протяженность МЖКД составляет 54 км, а общая площадь ТПУ, которые будут выполнены в виде надземных, наземных и подземных пешеходных переходов, составит 140 тыс. кв. м. Строительная часть проекта завершится уже в нынешнем году, а движение по МЖКД планируется запустить в конце 2016 года.

По словам Сергея Собянина, в сентябре готовность проекта составляла уже 70%. Столичный градоначальник тогда заметил, что «старое, ржавое кольцо, которое проходит через промзону и превращается в наземное метро», в конце концов «станет золотым». По сути, ГУП «Московский метрополитен» и МЖКД станут «единым организмом», а ГУП возьмет на себя еще и административные функции по управлению Малым кольцом, рассказывал господин Собянин. Даже станции МЖКД, которые будут пересекаться со станциями метрополитена, будут иметь тот же цвет, что и линия метро. При этом общая протяженность Московского метрополитена с учетом интеграции в него МЖКД должна увеличиться в ближайшие годы с 300 до 500 км.

По словам главы столичного стройкомплекса Марата Хуснуллина, это станет возможным за счет ускоренных темпов строительства метро: начиная с 2016 года Москва рассчитывает ежегодно вводить в эксплуатацию по 20 км новых линий. По оценке департамента транспорта Москвы, запуск МЖКД позволит снизить нагрузку на радиальные линии метро на 20%, а на вокзалы — на 40%. Общий пассажиропоток МЖКД может составить около 300 млн человек в год. Можно сказать, что на запуск проекта МЖКД возлагается вся надежда по спасению и перегрузке московской транспортной сети.

Но МЖКД призвано решить не только социальную проблему города: опрошенные ВГ эксперты сходятся во мнении, что запуск движения по Малому кольцу даст мощный импульс для развития в его пределах коммерче-

ской деятельности. Возможность использования коммерческих площадей под строительство офисов, гостиниц, магазинов и точек питания уже заинтересовала десяток различных компаний, в том числе иностранных инвесторов. Кроме того, по словам гендиректора ОАО МЖКД Алексея Зотова, площади на ТПУ и в поездах будут отданы под рекламные поверхности.

ДОРОГА К ТРАПУ Инфраструктурное преобразование столицы не ограничивается лишь реконструкцией МЖКД и выводом из центра города грузовых дворов, параллельно ведутся работы по развитию Московского авиационного узла (МАУ), представляющего собой объединение трех столичных аэропортов в единый транспортный комплекс. МАУ включает в себя семь проектов, три из которых железнодорожные. Речь идет о строительстве новых линий на Савеловском, Киевском и Павелецком направлениях до аэропортов Шереметьево, Внуково и Домодедово стоимостью свыше 100 млрд руб. Реализация этих проектов поможет увеличить количество поездов, следующих между Москвой и аэропортами, до 190 пар в сутки, а пассажиропоток — до 41,5 млн человек. Для сравнения: сейчас «Аэроэкспресс» перевозит до 20 млн человек в год, действующая при этом порядка 90 пар поездов.

Но помимо развития железнодорожного сообщения в направлении ключевых столичных аэропортов Минтранс РФ нацелен и на развитие малых аэропортов Московской воздушной зоны. По словам министра транспорта Максима Соколова, с учетом загруженности трех аэропортов есть необходимость в альтернативных пунктах обслуживания пассажиров и им может стать, например, аэродром Раменское, на базе которого планируется создание международного аэропорта. Но у четвертого аэропорта МАУ есть проблемы с транспортной доступностью: вопрос о запуске «Аэроэкспрессов» еще не решен, и, судя по всему, пассажирам придется добираться до аэродрома на обычных электричках.

НАДЕЖДА НА БУДУЩЕЕ По оценке столичного департамента транспорта Москвы, реализация проектов в рамках только Московского железнодорожного узла увеличит объемы пассажирских перевозок более чем в 2,5 раза, до 1,3 млрд человек в год к 2020 году. При этом Институт экономики и развития транспорта (ИЭРТ) к 2025 году прогнозирует еще больший рост — 1,64 млрд пассажиров в год. Согласно данным того же ИЭРТ, увеличение объемов стоит ожидать и в сегменте грузовых перевозок: если в 2012 году на долю Московского железнодорожного узла пришлось 84,3 млн грузов (прибыло и отправлено), то в 2020 году грузопоток столичного региона может увеличиться до 115,1 млн тонн в год, а к 2025 году — до 135 млн тонн. Это касается и транзитного груза, уверены в ИЭРТ, объемы перевозок которого вырастут с 220 млн тонн в год сейчас до 290 млн тонн в год к 2020 году и до 311 млн тонн к 2025 году. ■

НА ДОЛЮ МОСКОВСКОГО УЗЛА ПРИХОДИТСЯ СВЫШЕ 60% ВСЕХ ПРИГОРОДНЫХ ПЕРЕВОЗОК (ОКОЛО 500 МЛН ПАССАЖИРОВ В ГОД) И 23% ПЕРЕВОЗОК В ПОЕЗДАХ ДАЛЬНОГО СЛЕДОВАНИЯ

ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИКИ ВЪЕЗЖАЮТ В АВТОБИЗНЕС

УБЫТОЧНОСТЬ ЭЛЕКТРИЧЕК ЗАСТАВЛЯЕТ РЕГИОНЫ ПЕРЕСАЖИВАТЬ ПассажиРОВ НА АВТОТРАНСПОРТ. ПОКА РЕЧЬ ИДЕТ О МАЛОДЕЯТЕЛЬНЫХ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ЛИНИЯХ, ЗАГРУЗКА КОТОРЫХ КРАЙНЕ НИЗКАЯ. ВПРОЧЕМ, НА РЫНКЕ АВТОБУСНОГО СООБЩЕНИЯ ТОЖЕ ПРОИСХОДЯТ СЕРЬЕЗНЫЕ ИЗМЕНЕНИЯ, В РЕЗУЛЬТАТЕ КОТОРЫХ НЕЛЕГАЛЬНЫХ ИГРОКОВ МОГУТ СМЕНИТЬ ПРИГОРОДНЫЕ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЕ КОМПАНИИ.

ЮЛИЯ ГАЛЛЯМОВА

Тяжелая ситуация в пригородном железнодорожном комплексе заставляет региональные администрации пересматривать свою политику в отношении пассажирских перевозок. Все чаще местные власти решают отказаться от электричек, но пока это касается преимущественно малоинтенсивных участков.

Малоинтенсивными, или малодеятельными, называют линии, по которым проходит менее восьми пар поездов в сутки. На начало 2010 года на сети ОАО РЖД насчитывалось порядка 110 таких линий общей протяженностью 7,3 тыс. км. Общий убыток от их эксплуатации составлял около 3,5 млрд руб. в год, причем по 74 линиям перевозились только пассажиры. Как изменилась статистика за последние пять лет, в ОАО РЖД не говорят, но по данным ВГ, существенных перемен не произошло. До последнего времени, несмотря на низкую загрузку, по таким маршрутам курсировали пассажирские поезда, выполняя, по сути, социальную функцию. Но сейчас такие участки все чаще оптимизируются. Правда, речь идет лишь о тех маршрутах, которые можно заменить другим видом транспорта, прежде всего более дешевым и легким в организации автобусным сообщением.

Новую транспортную политику поддержали и федеральные власти. Специально для этого Минтранс РФ разработал методические рекомендации по формированию транспортных планов, а также создал рабочую группу, которая контролирует их подготовку в каждом регионе. Теперь регион обязан определить целевые параметры транспортного обслуживания пассажиров в пригородном комплексе, предусмотреть требования к параметрам регионального заказа и спрогнозировать предполагаемые объемы перевозок на 2016 год и последующие периоды до 2030 года. В ОАО РЖД отмечают, что данным документом администрации де-факто вынуждены будут подтвердить наличие серых автоперевозчиков в регионе и должны проводить соответствующую работу по прекращению их деятельности.

СЕРЫЙ ИЗВОЗ Проблема нелегальных автоперевозчиков действительно существует, причем во многих субъектах. «До сих пор рынок автобусных перевозок фактически никем не контролировался: количество частных операторов могло исчисляться десятками, причем они сами устанавливали тарифы», — объясняет источник ВГ в железнодорожной сфере. С недавних пор тревогу забили и сами регионы. В октябре губернатор Приамурья Александр Козлов заявил одному из местных СМИ о коррумпированности автобусного сегмента, указав на необходимость разработки нового законодательства и санкций в этой сфере. В Пермском крае, в Москве и Подмосковье уже вовсю проводят рейды по выявлению нелегальных автобусных маршрутов, при этом столица собирается перевести всех частных на госконтракты.

Пример другим регионам показывает Москва: в начале ноября уже объявлен масштабный аукцион на 58 контрактов общей стоимостью 47,5 млрд руб. Предполагается, что основную часть вознаграждения перевозчик получит за обслуживание маршрута, но также получит премию за сверхплановые перевозки. Аукционы должны пройти на четырех электронных площадках, заказчиком конкурсных процедур по реализации новой модели управления коммерческим пассажирским транспортом столицы выступает ГКУ «Организатор перевозок», подконтрольное департаменту транспорта и развития дорожно-транспортной инфраструктуры Москвы. Победителем будет признана компания, предложившая наименьшую сумму — ей предстоит закупить новый парк автобусов на 10 млрд руб. и строго придерживаться графика движения по маршруту. При этом для подготовки к выходу на линию будет отведено только полгода: за это



ЧТОБЫ НЕ ОТДАВАТЬ ПассажиРОВ КОНКУРЕНТАМ, ПРИГОРОДНЫЕ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЕ ПЕРЕВОЗЧИКИ САМИ ГОТОВЫ ЗАНЯТЬСЯ АВТОБУСНЫМИ ПЕРЕВОЗКАМИ

время легальным перевозчикам нужно обзавестись новым автопарком, обучить сотрудников и ознакомиться с маршрутами. При этом к автобусам есть отдельные требования: они должны быть оформлены в единой цветовой гамме, оборудованы специальными устройствами и приспособлениями для посадки людей с ограниченными возможностями, а также оснащены системой спутниковой связи ГЛОНАСС. При нарушении госконтракта предусмотрены штрафы вплоть до расторжения договора.

По словам заместителя руководителя департамента транспорта Москвы Дмитрия Пронина, на новую модель работы частные перевозчики перейдут уже весной 2016 года, всего они получат 211 маршрутов в девяти округах Москвы.

В Подмосковье сейчас работают сотни мелких перевозчиков, каждый из которых обслуживает всего несколько маршрутов. Но уже сегодня администрации регионов осуществляют переход к распределению маршрутов крупными лотами, поясняет заместитель руководителя департамента исследований железнодорожного транспорта Института проблем естественных монополий (ИПЕМ) Илья Терешко. По словам эксперта, при поштучном распределении маршрутов на рынке присутствует множество операторов, обслуживающих по несколько маршрутов, и из-за этого возникают сложности с обеспечением единого уровня качества обслуживания пассажиров. В то же время, говорит он, при распределении маршрутов крупными лотами возможность выиграть будет только у достаточно крупных, состоявшихся перевозчиков, что облегчит задачу заказчику привести в порядок сегмент автобусных перевозок.

С ПЕРРОНА НА АСФАЛЬТ Главная интрига этого сегмента рынка в том, что новыми перевозчиками на автобусных маршрутах могут стать железнодорожные пригородные пассажирские компании (ППК). Илья Терешко считает, что ППК могут участвовать в автобусных перевозках в трех формах: как дополнение пригородных пассажирских перевозок автобусными маршрутами для развития мультимодальных сообщений, в качестве замены некоторых пригородных пассажирских маршрутов с невысоким пассажиропотоком на автобусные в целях экономии затрат, а также как отдельный, относительно независимый вид бизнеса.

В качестве примера мультимодальных сообщений эксперт приводит Волго-Вятскую пригородную пассажирскую компанию (ВВППК). С недавних пор в кассе железнодорожного вокзала Нижнего Новгорода можно купить билет на автобусы, уходящие с конечной станции Шахунья в отдаленные рабочие поселки, и, наоборот, у кондукторов в автобусе можно купить билет на электричку, рассказывает Илья Терешко. «Железнодорожный перевозчик даже предоставил в распоряжение кондукторам автобусов кассовые аппараты и обучил работе с ними», — отмечает эксперт. Остановка автобуса расположена у перрона станции Шахунья, графики движения идеально согласованы, расписание движения автобусов доступно на сайте ВВППК, а сервис позволяет пассажирам продолжить путь на автобусе с гарантированным предоставлением места.

Опыт организации мультимодального сообщения был признан ВВППК успешным, и перевозчик планирует распространить его на другие пересадочные узлы. В настоящее время услуга оказывается в партнерстве с автоперевозчиком, однако следующим шагом может быть покупка или аренда ППК автобусов и самостоятельное обеспечение сквозного сервиса с единым на оба вида транспорта билетом, предполагает Илья Терешко.

Но все же наибольший интерес к автоперевозкам пока проявляет ОАО «Центральная пригородная пассажирская компания» (ЦППК, перевозит в год около 600 млн пассажиров в пригороде в десяти регионах). В марте компания получила лицензию на автобусные перевозки и теперь планирует участвовать в анонсируемых Москвой и Подмосковьем конкурсах.

Компания уже активно к ним готовится: в конце октября оператор объявил конкурс на оказание услуг «по формированию пакетов автобусных маршрутов Московской области, в том числе подвозящих маршрутов к пригородным железнодорожным станциям». Согласно конкурсной документации, победитель должен проанализировать автобусные маршруты в Подмосковье, в том числе их пересечения с маршрутами пригородных поездов, и сформировать предложения по объединению автобусных маршрутов на 2016 год.

Гендиректор ЦППК Михаил Хромов заявляет, что компания рассматривает этот бизнес как самостоятельный сегмент коммерческой деятельности, не отказываясь при этом от возможности целенаправленного подвоза пассажиров к станциям пригородного сообщения.

По мнению Ильи Терешко, развитие пригородными компаниями автобусных перевозок как отдельного бизнеса затруднительно тем, что у железнодорожных операторов нет опыта работы в этой сфере. Но, добавляет он, некоторые компании, организуя собственные мультимодальные сервисы и осуществляя замену электричек автобусами на отдельных маршрутах, могут очень скоро приобрести такой опыт.

Исполнительный директор ЦППК Максим Дьяконов говорит, что оператор давно рассматривает возможность замены на малодеятельных маршрутах поездов на автобусы. Экономия от такой меры оказывается значительна, если с регионами будут согласованы расходы компании на эксплуатацию автобусов. «Наши расчеты показали, что отмена некоторых электричек позволит нам даже возить пассажиров бесплатно, но надо понимать, кто будет нести транспортные издержки — платить за бензин, например», — делится Максим Дьяконов. По его словам, ЦППК сделала соответствующие предложения некоторым субъектам и даже продвинулась в этом вопросе с Тульской областью, но пока окончательных решений по этому поводу нет.

По данным ВГ, ЦППК также рассматривала вариант организации автоперевозок в Воронежской области и выступала там в качестве консультанта. Впрочем, единственная возможность заняться автобусными автоперевозками — выиграть региональный конкурс на обслуживание тех или иных маршрутов. Вполне вероятно, что свой пилотный проект ЦППК реализует в Подмосковье. До конца года Московская область как раз должна провести конкурс по привлечению частных перевозчиков на маршруты общественного транспорта на Большом кольце Московской железной дороги.

ТОЧКА НЕВОЗВРАТА По словам Ильи Терешко, на некоторых участках Большого кольца загрузка электропоезда составляет не более десяти человек. «Естественно, в таких условиях даже при компенсации государством расходов, связанных с использованием железнодорожной инфраструктурой, перевозки пригородными поездами являются абсолютно убыточными», — отмечает он. По расчетам компании, добавляет эксперт, при замещении железнодорожного сообщения автобусным на некоторых участках Большого кольца Московской железной дороги ЦППК может сэкономить более 50 млн руб. в год. Всего на кольце девять таких участков, и экономия от их сокращения может составить 200 млн руб. «Замена электричек автобусным движением на таких маршрутах позволит ППК выполнить обязательства по транспортному обслуживанию перед регионом, сократив при этом собственные расходы и размеры субсидирования из местного бюджета», — делает вывод господин Терешко.

Автобусное сообщение уже заменило малозагруженные электрички в Вологодской, Тверской, Тульской, Тамбовской, Псковской, Белгородской областях, в Республике Мордовия. Оказывается, что для региональной администрации автотранспорт не только прост в организации, но еще и доходен: все налоги от этих предприятий перечисляются непосредственно в местный бюджет. Однако говорить о массовой замене электричек на автобусы пока не приходится. Напротив, правительство РФ всячески пытается сохранить электрички, субсидируя пригородных железнодорожных операторов. К концу года регионы обязаны представить в Минтранс комплексные планы транспортного обслуживания на своей территории, обследовав на предмет рентабельности и железнодорожные маршруты, и состояние автодорог, по которым можно организовать регулярное автобусное сообщение. В случае если регулятор подтвердит, что условия транспортного обслуживания не ухудшились для населения, то регионы смогут сократить свои расходы на возмещение убытков железнодорожным компаниям. ■

МАЛОЕ КОЛЬЦО ДЛЯ БОЛЬШИХ ИНВЕСТИЦИЙ

В ДЕКАБРЕ СОСТОИТСЯ ТЕСТОВЫЙ ЗАПУСК ДВИЖЕНИЯ ПО МАЛОМУ КОЛЬЦУ МОСКОВСКОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ, А ПЕРВЫХ ПассажиРОВ ПОЕЗДА ПОВЕЗУТ УЖЕ В СЕНТЯБРЕ 2016 ГОДА. ОДНОВРЕМЕННО ПРАВИТЕЛЬСТВО МОСКВЫ ПЛАНИРУЕТ ПРОВЕСТИ АУКЦИОНЫ ПО ПРОДАЖЕ ПРИЛЕГАЮЩИХ ЗЕМЕЛЬНЫХ УЧАСТКОВ ЧАСТНЫМ ДЕВЕЛОПЕРАМ, ЗА СЧЕТ КОТОРЫХ ГОРОД ПЛАНИРУЕТ ПРИВЛЕЧЬ ПОРЯДКА 40 МЛРД РУБ. ИНВЕСТИЦИЙ.

АЛЕКСАНДР ФРОЛОВ

Общая протяженность Московской кольцевой железной дороги (МКЖД) составляет 54 км, на ней предусмотрено обустройство 31 транспортно-пересадочного узла (ТПУ), к каждому из которых будет подведен маршрут наземного общественного транспорта. 17 станций МКЖД будут соединяться с Московским метрополитеном, причем подразумеваются как построенные, так и строящиеся в настоящий момент станции столичной подземки. Десять станций Малого кольца будут соединены с девятью радиальными ветками железной дороги (МКЖД не пересекает Киевский железнодорожный ход, но дважды соединяется с веткой Смоленского направления). Еще 13 станций будут оборудованы парковками.

Платежная система МКЖД будет интегрирована с другими видами общественного транспорта Москвы, а стоимость проезда будет сопоставима с поездкой на метро. Пересадки на станции метрополитена предполагается построить по принципу «сухие ноги», то есть так, чтобы пассажир не выходил на улицу при переходе на МКЖД. В случае, когда организовать отапливаемую соединительную галерею будет невозможно (например, при расстоянии между станциями более 1 км), то между станциями метро и МКЖД будут проложены специальные коридоры, полностью или частично закрывающие пассажиров от непогоды.

По кольцу будет организовано движение 100 пар поездов в сутки. Предполагается, что за первый год работы новой транспортной инфраструктуры столицы МКЖД воспользуется около 75 млн пассажиров. В дальнейшем с каждым годом пассажиропоток будет возрастать: в соответствии с расчетами через десять лет ежегодно по кольцу будут ездить 300 млн пассажиров, что сравнимо с сегодняшней загруженностью Кольцевой линии метрополитена.

В настоящий момент на МКЖД продолжают работы по строительству отдельных платформ и прокладке пути. В ноябре перевозчик МКЖД должен определить поставщика подвижного состава, а власти столицы — найти потенциальных инвесторов, которые вложат средства в развитие прилегающих к МКЖД территорий.

40 МЛРД ОТ ДЕВЕЛОПЕРОВ 11 транспортно-пересадочных узлов МКЖД, которые, по сути, находятся в промышленных зонах либо на неосвоенных территориях, планируется комплексно развивать за счет коммерческой застройки. Это «Ботанический сад», «Ярославская», «Открытое шоссе», «Новохохловская», «ЗИЛ», «Варшавское шоссе», «Сити», «Шелепиха», «Новопесчаная», «Николаевская» и «Владыкино». Именно здесь, по мнению генерального директора АО МКЖД Алексея Зотова, будет наиболее привлекательный сектор для застройки, но далеко не все прилегающие территории будут отданы инвесторам. «Например, на станции «Белокаменная» строить что-либо бессмысленно, потому как она находится в лесопарковой зоне, а в районе «Лужников» и так существует вся инфраструктура», — рассказал Алексей Зотов.

Предполагается, что за счет привлечения в эти зоны пассажиров огромные городские территории станут более привлекательными для коммерческой застройки. Таким образом правительство Москвы привлечет дополнительные средства на комплексное развитие города, а потенциальный инвестор получит массу клиентов — пассажиров, число которых будет год от года возрастать.

Бюджет строительства инфраструктуры и коммерческих объектов МКЖД составляет 130,3 млрд руб., из которых 74,8 млрд руб. — средства федерального бюджета, 15,5 млрд руб. — средства бюджета города Москвы и 40 млрд руб. — средства потенциальных инвесторов.

«Уже сейчас промышленные зоны в районе МКЖД начали развиваться. Примером тому служит станция



ЗЕМЕЛЬНЫЕ УЧАСТКИ ОКОЛО ОСНОВНЫХ СТАНЦИЙ МКЖД БУДУТ ПРОДАВАТЬСЯ НА АУКЦИОНАХ ПОД КОММЕРЧЕСКУЮ ЗАСТРОЙКУ, САМЫЕ ДОРОГИЕ — В ЗОНЕ ТПУ «МОСКВА-СИТИ»

«ЗИЛ». С двух сторон от нее, на севере и на юге, будет строиться огромное количество недвижимости, — рассказывает гендиректор МКЖД Алексей Зотов, — Еще один пример — станция «Ярославская», которая находится на территории Московского нефтемаслозавода. Предполагается, что здесь будет создан большой транспортно-пересадочный узел с отстойно-разворотной площадкой для автобусов плюс пересадка на станцию «Северянин» Ярославского направления Московской железной дороги. Это позволит многим пассажирам, которые едут из Мытищ, например, не доезжать до вокзала, а пересечь на МКЖД и уехать либо по направлению к Черкизово, либо в другую сторону — во Владыкино».

ЗЕМЛЯ «ПОД КЛЮЧ» Схема продажи участков, которые еще только предстоит развивать, выглядит следующим образом: МКЖД формирует дочернее общество, в уставный капитал этого общества передаются все права, а торги совершаются на акции уже конкретного дочернего общества.

Одной из первых на конкурс будет выставлена станция «Ботанический сад». По проекту здесь предполагается строительство 30 тыс. кв. м торговых площадей, 35 тыс. кв. м офисных помещений, апарт-отеля площадью 45 тыс. кв. м и 25 тыс. кв. м парковок. При этом сам проект уже существует, его разрабатывать инвестору не нужно — в ближайшее время акции «Ботанического сада» будут выставлены на торги на площадке правительства Москвы, и любой желающий сможет их приобрести.

При этом, как подчеркивает заместитель начальника департамента транспорта и строительства транспортной инфраструктуры правительства Москвы Гамид Булатов, при создании подобной схемы учитывался отрицательный опыт станций метро «Калужская» и «Планерная», когда и проект, и застройка были выполнены самими инвесторами, в результате неудобства и для пассажиров, и для самих инвесторов.

«Так не будет, — уверяет господин Булатов. — На «Планерной» и «Калужской» были инвестконтракты, в соответствии с которыми инвестору было дано право реализовать прежде всего коммерческую составляющую. Технологию никто жестко в контракте не закреплял и не формулировал — ни количество машино-мест, ни переходы, ни галереи, ни эскалаторы и траволаторы. Сейчас мы в каждом проекте ТПУ прорисовывали в деталях именно технологию, которая обоснована обслуживанием пассажиров».

Сами проекты при этом будут создаваться за счет инвесторов, но технологические транспортные объекты просчитываются городскими властями самостоятельно. «В части МКЖД это выглядит так: у нас выделено в отдельный контракт проектирование и строительство технологической части, и это является базовым инфраструктурным активом, когда мы формируем площадку, а уже дальше развитие территории осуществляется путем пристыковки коммерческой составляющей к транспортно-пересадочному узлу», — рассказывает Алексей Зотов.

ПТИЧИЙ РЫНОК Еще один немаловажный вопрос для организации движения по МКЖД — выбор подвижного состава для новой транспортной инфраструктуры — будет также определяться на конкурсной основе.

Перевозчик по новой транспортной системе столицы уже выбран: им стала Центральная пригородная пассажирская компания (ЦППК). В конце ноября она определит поставщика поездов уже на собственном конкурсе, участие в котором принимают два наиболее вероятных претендента — холдинг «Синара — Транспортные машины», который предлагает электропоезда «Ласточка» (они уже курсируют по нескольким пригородным направлениям), и Тверской вагоностроительный завод (входит в группу «Трансмашхолдинг») с новым поездом «Иволга», впервые представленном широкой публике в сентябре и проходящем сейчас испытания на железнодорожном полигоне в Щербинке.

Ярко выраженного фаворита в этом конкурсе нет, что сохраняет интригу в этой крупной сделке. По условиям конкурса контракт с компанией — поставщиком подвижного состава заключается на 165 вагонов с учетом всех возможных расходов претендента. Оплата перевозчика поставщику подвижного состава составит не больше 22,6 руб. за 1 вагоно-километр и исходя из пробега 21,681 млн вагоно-километров в год (то есть почти 490 млн руб. в год). Если эти требования будут перевыполнены, то перевозчик будет оплачивать поставщику по 15,7 руб. за каждый последующий вагоно-километр.

Впрочем, проигравшему этот знаковый тендер не следует отчаиваться. Пока победитель будет осваивать ответственный заказ на поставку поездов для МКЖД, его конкурент сможет побороться за другой крупный заказ, который может поступить от той же ЦППК: согласно инвестиционной программе компании, в ближайшие годы перевозчик планирует закупить сотни электропоездов, в том числе вагоны повышенной комфортности. Переговоры о финансировании этой сделки уже идут с РФПИ и пенсионными фондами. ■

BUSINESS GUIDE

Тематические приложения к газете
Коммерсантъ

ТЕОРИЯ И ПРАКТИКА
ПЕРЕДОВИКИ ПРОИЗВОДСТВА
СМЕЖНИКИ
ИНВЕСТОРЫ
КОНКУРЕНТЫ
АДМИНИСТРАТИВНЫЙ РЕСУРС