

Метрополитены России и других стран СНГ: состояние, проблемы, перспективы

В начале XXI века метрополитены России и стран СНГ оказались, мягко говоря, не в самом выигрышном положении: без централизованного государственного финансирования при постоянно возрастающих требованиях к качеству перевозки. Обозначенные проблемы стали предметом обсуждения на заседании круглого стола «Метрополитены России и других стран СНГ: состояние, проблемы, перспективы», которое прошло в Москве 7 сентября 2010 г. Модератором круглого стола выступил начальник Московского метрополитена Дмитрий Владимирович Гаев. Предлагаем читателям запись прошедшей беседы.



Д. В. Гаев: Цели и задачи нашего заседания в форме круглого стола — обсуждение проблем, характерных не только для отечественной отрасли. В первую очередь нас интересует опыт Восточной и Западной Европы.

И здесь мне хотелось бы отметить, что метрополитен оказался единственной не до конца разрушенной транспортной инфраструктурой на территории бывшего СССР. Да, разумеется, в чем-то мы потеряли, возможно в темпах развития. Главное, что сохранилась инфраструктура: метрополитенные перевозки нужны любому государственному строю, любому городу; сегодня альтернативы им нет.

Современный город развивается очень интенсивно. Такими же темпами должен развиваться скоростной транспорт. На деле же этого пока не происходит. Из-за проблем финансового характера решение данного вопроса откладывается на неопределенный срок.

Масштаб транспортной проблемы в Красноярске, Челябинске, Уфе и еще в

целом ряде регионов, где нет метрополитенов, ужасает. И все-таки даже там есть некоторые попытки развития высокоскоростного транспорта. В частности, в трех упомянутых городах решение о строительстве метрополитена принималось еще в СССР; сегодня в развитие транспорта тоже вкладываются какие-то деньги, но деньги незначительные, не способные решить проблему.

Однако Ростов, Воронеж и Донецк собираются строить у себя метрополитены. Поэтому, на мой взгляд, можно говорить, что отечественный метрополитен — это тот вид транспорта, который будет развиваться при любых экономических условиях.

Прошу вас обратить внимание на выступление нашего коллеги из Тегерана, так как в Иране очень интересная форма привлечения инвестиций. В Москве это сделать достаточно сложно: станции метро строятся в зонах с плотной городской застройкой, где не планируется никакая рекон-

струкция, модернизация территории. А вот для территорий, где это возможно, тегеранский опыт более чем актуален.

И все-таки мы можем с уверенностью смотреть в будущее. Потому что за последние 20 лет нами были созданы новые системы управления движением метрополитена, новый подвижной состав, новая эскалаторная система, новые системы оплаты проезда. Все эти годы мы продолжали развиваться даже в отсутствие централизованного финансирования. Возможно, мы не развивались «в длину» — не прибавлялись километры, не увеличивалось количество станций. Но за это время мы создали такое качество перевозок, которое отвечает современным требованиям пассажиров, что выводит нас на новый экономический уровень.

Мне трудно назвать другую отечественную отрасль, которая бы за последние 20 лет разработала и внедрила такое количество современных систем, как метрополитен.

Именно поэтому сегодня российские метрополитены соответствуют международным стандартам качества. Возможно, пока только по отдельным параметрам, но уровень обслуживания пассажиров, техника, экономические показатели — все это не уступает метрополитенам, входящим в группы «КомЕТ» и «Нова». Нашему сообществу удалось объединить тех людей, которые считают свое дело необходимым для улучшения жизни отдельного региона и страны в целом.

Не стоит забывать и об отечественной промышленности, во многом подержавшей метрополитен даже в самое непростое время. Конструкторские силы, которые работают над нашими задачами, — это именно та база, благодаря которой можно уверенно смотреть в будущее.

Тяжелые экономические времена не могут длиться бесконечно. Рано или поздно ситуация изменится, будут найдены новые формы взаимодействия, новые возможности для практического

применения накопленных знаний. Мы готовы к переменам. И это самое главное. И спасибо всем присутствующим здесь, потому что именно они заложили необходимую основу. Это лучшая гарантия, что метрополитены в России были, есть и будут!

Мы с вами выжили только потому, что в 90-е годы метрополитены базировались на отечественных технологиях и мы не были зависимы от наших контрагентов на западе и на востоке. И мы сумели пережить трагические страницы нашей истории: развал и обнищание государства, городов и населения. Метрополитены сумели сохранить то, что имели, и пойти дальше, в этом наша главная заслуга. И я хочу отметить, что мы не самые худшие в мире: в чем-то зарубежные специалисты опередили нас, а в чем-то нет. Ведь таких массовых перевозок, которые осуществляют технические системы метрополитена РФ и построенные на базе российских метрополитенов, не выполняют нигде в мире.

Или, например, в автоматическом метро мы продвинулись чуть больше. Первый автоматический метрополитен в мире родился в Санкт-Петербурге, и сегодня Петербургский метрополитен работает в автоматическом режиме, а машиниста держат, похоже, для спокойствия пассажиров.

В общем, автоматический метрополитен родился в СССР. Сейчас он, может быть, с изменившимися технологическими принципами, продолжает существовать в Санкт-Петербурге. Примеры автоматического метрополитена есть и в других городах, потому что вся наша система управления движением поездов автоматизированная. Другое дело, что у нас автоматика контролирует действия машиниста, но это тоже автоматический метрополитен. Да и нет та-

кой цели — выгнать машиниста из его кабины.

Некоторые технологии, к примеру системы рекуперативного торможения, о которых так много говорят на западе, у нас только начинают внедрять, но так же обстоит дела и у наших коллег в Америке, Европе и Азии. Применение таких систем, скажем, в Москве сейчас дает до 25% снижения расхода электроэнергии. Причем это отечественные разработки, не требующие больших капиталовложений. И при внедрении этих инноваций не нужна реконструкция контактной сети действующих линий.

Сейчас мы строим наклонные ходы на глубину от 40 до 80 м за два с половиной месяца, когда-то это занимало два с половиной или три года. Раньше цикл метростроения определялся скоростью проходки тоннелей, сейчас — скоростью строительства станций: открытым способом — 24 месяца; глубокие строятся от 36 до 44 месяцев. Все остальное зависит от инвестора.

Нельзя забывать, что вложение денег в метрополитен — это и политический шаг. Возможность говорить избирателям, что метрополитен построен благодаря инвестициям региональных властей, может быть вполне реальной при том же самом руководстве.

Сейчас мы многое пытаемся оправдать общей экономической неустойчивостью... А нужно, мне кажется, просто делать свое дело, но делать его хорошо. И если мы с вами будем активно поддерживать эту позицию, то будет сделано все, что нужно для населения той территории, которую мы обслуживаем. Это, наверное, главное в нашей работе.

Спасибо.

Прошу считать наше обсуждение открытым.

Вопрос одного из участников:

Есть ли в Москве свободная территория, которую возможно продать инвесторам?

Д. В. Гаев: Мне кажется, наиболее компетентно на этот вопрос может ответить *главный инженер ГУП «НИИПИ Генплана Москвы» Михаил Германович Крестмейн.*

М. Г. Крестмейн: Метрополитен, который проектировали наши предшественники, — гениален, он давал возможность выжить стране все эти тяжелые годы. Но прежние идеи изжили себя, сейчас нужно строить новые линии, а это значит, что неизбежно возникнет вопрос инвестиций. Думаю, что Правительству Советского Союза в свое время было нелегко принять решение о строительстве метрополитена в Москве. Сейчас мы в сходной ситуации: нужен колоссальный прорыв. Возьмем, к примеру, строительство «Крокус-сити» в Москве — частный случай инвестиций. Давайте признаемся, что москвичей нынешний уровень развития метро категорически не устраивает.

Сегодня в нашей секции выступал коллега из Финляндии. Он говорил, что сейчас там идет борьба, чтобы общественный транспорт стал транспортом не для бедных, но для всех слоев населения, чтобы ездить в метро стало престижным.

То, что значит у нас в генеральном плане, в действительности отстаивать очень не просто. Конечно, немного жаль, что на нашем заседании круглого стола есть только специалисты-единомышленники; хотелось бы, чтобы были и представители Правительства.

Д. В. Гаев: Я хотел бы продолжить беседу о привлечении инвестиций... Вот небольшой коммерческий расчет. Недавно возникла станция «Мякинино». По инициативе владельца, который построил там блестящий выставочный комплекс и пр., была построена и станция. Она наземная — так сложилось по профилю. Приведу некоторые цифры. На строительство этой станции, на пассажирскую часть, потрачено (естественно, путь мы тоже построили, потому что нам нужно было ездить в «Мякинино») около 600 млн руб. И сейчас я с интересом слежу за перевозками на этой станции. Получается следующее: когда нет выставок — здесь проходит три-четыре тысячи пассажиров в сутки, во время выставок — 20–30 тысяч. Я отнимаю три-четыре тысячи — это персонал и





другая «невыставочная» публика, которая приезжает сюда работать. Будем считать, что в дни выставок сюда приезжают еще 20 тысяч, а средние траты приезжающего человека составляют не менее одной тысячи рублей. И получается, 20 тысяч на тысячу рублей — 20 миллионов за один выставочный день. 30 выставочных дней — и станция окуплена. Вот так надо говорить с инвесторами, вот так их надо привлекать. Это простая арифметика, здесь ничего не придумано.

Вопрос одного из участников: Каким образом можно добиться разрешения правительства на использование частных капиталов при строительстве метрополитенов?

Д. В. Гаев: Тяжелейший вопрос вы задали. Давайте послушаем, как Питер убеждает своих вождей.

Владимир Дмитриевич Очерет, главный инженер — первый заместитель начальника Метрополитена Санкт-Петербурга: Что касается инвестиций, у нас, безусловно, есть примеры, хоть и не такие, как в Иране. Я думаю, что многие будут вспоминать пример Тегерана. Я тоже помню, как энное количество лет назад руководители Тегеранского метрополитена приезжали в Петербург, познакомились с метрополитеном, узнавали, как и что делать, чем заниматься, приобретали несколько вагонов на «Вагонмаше». А сейчас у них длина трассы и количество станций чуть-чуть больше, чем в Петербургском метрополитене, который в ноябре 2010 г. отмечает пятидесятипятителетие. И это, конечно, обидно. Темпы развития у нас значительно снизились, особенно, в 80-е — 90-е годы. Но Дмитрий Владимирович правильно говорит, что мы значительно повысили надежность работы

метрополитена. И многие из присутствующих в зале представители организаций, фирм, которые с нами работали, внесли в это свой вклад.

С участием инвестиций у нас в городе были построены две последние станции: «Волковская» и «Звенигородская». Инвесторы строили вестибюли с уровня «дневной» поверхности: все, что ниже цоколя, было построено «Метростроем» и спроектировано «Ленметрогипротрансом». Постройки выше нулевого уровня были сделаны инвестором — т. е. это были вестибюль, бизнес-центр или торговая зона. Сейчас у нас так строится станция «Обводный канал». Метрополитен заканчивает работы в конце этого года; в первом квартале следующего года инвесторы построят здание.

Вопросы об инвестициях постоянно обсуждаются в городе, но все идет тяжело, в том числе и потому, что на сегодняшний день нет единых подходов и решений.

А все начинается так: строится станция, допустим, станция «Парнас». И строится, по сути дела, в чистом поле, потом хватаемся — а вот бы тут парковка, а вот бы... одно, другое, третье. Но к этому времени территория уже давно занята другими строителями. Или, к примеру, та территория, которую выделяли нам под депо, уже неоднократно перепродавалась. А мы вынуждены переносить это депо в другие зоны, что в итоге вызывает дополнительные затраты при эксплуатации, при передаче состава, расхода электроэнергии и т. д.

В городе нет системы комплексного решения подобных проблем. Постепенно мы к этому приходим, но, мне кажется, все это идет очень тяжело и с большим опозданием.

Готовых рецептов по строительству и развитию метрополитена, разумеется,

нет, но надо искать пути решения с учетом конкретной ситуации, используя опыт других городов и стран.

Сергей Александрович Попов, советник председателя Совета Федерации: Сразу скажу, что не являюсь специалистом по метрополитенам, однако моя точка зрения — взгляд человека, принимавшего непосредственное участие в разрешении вопросов финансирования отрасли. Безусловно, отказ от федерального финансирования грозит бедой хотя бы по той простой причине, что метрополитен, ко всему прочему, средство гражданской обороны. В Петербурге, как известно, произошел энергетический коллапс. И меня чрезвычайно удивило, что на станциях стало темно, а ведь станция — это, фактически, бомбоубежище. Значит, и в военное время там свет могут отключить? Как такового выяснения обстоятельств не было, просто после остановки движения транспорта свет на станциях погас ...

Следующий вопрос, который меня интересовал, — это вопрос безопасности. Шел 1993 год, в то время в Петербурге были разговоры о строительстве станции метро «Адмиралтейская». А к нам пришли и сказали: из-за того что запланированный нами перегон от станции «Гостиный двор» до станции «Спортивная» превышает допустимые пределы, нарушается техника безопасности...

Я говорю об этом, потому что сейчас, когда я в Москве езжу к центру города из «Митино», меня удивляет, что линия в принципе могла быть построена без этой станции. Или нормы безопасности изменились, или есть какие-то другие меры ее обеспечения. Если бы не было «Мякинино», какой длины был бы перегон?..

Еще один вопрос, который, конечно, появлялся, потому что люди ездят по всему миру и видят метрополитены других стран. В России подводка электроэнергии к поезду идет снизу от третьего рельса. В целом же ряде других стран, например в Дании, подводка идет сверху. Это, безусловно, обходится гораздо дороже, что понятно даже мне — не специалисту в строительстве. Но, возможно, дешевле бы стоила эксплуатация — так почему же у нас нет таких предложений для строящихся станций?..

И последнее, что мне хотелось бы отметить, — отрядно небольшие сроки строительства рельсов. Остается только спросить, сколько уходит времени на проектирование линии метро и на согласование. Спасибо.

Ахмедов Таги Магомед-оглы, начальник Бакинского метрополитена: Сроки строительства зависят от людей. В среднем на предварительное согласование одной линии метрополитена уходит примерно год; около полугода продолжается государственная экспертиза проекта.

А что касается энергоснабжения... Верхний съём или третий рельс — разница не принципиальна. Все, скажем так, зависит от привычки.

Относительно перегона могу сказать, что Вы привели пример далеко не самого большого, к тому же с «Арбатско-Покровской» линии. А вот ленинско-сталинский участок строился на основе старой концепции так называемого скоростного метрополитена; там были перегоны 4 и 6 км при условии технологических и организационных решений обеспечения безопасности.

Стоян Братоев, начальник Софийского метрополитена: Софийский метрополитен — один из самых молодых в Европе. Первый участок длиной 6,5 км начал работу в 1998 г. Сейчас наш метрополитен насчитывает 14 станций; его протяженность — 18 км. Но самое важное, что строятся 14 км нового пути и 13 станций. Здесь шла беседа о новшествах, и я хочу вам рассказать о метрополитенах в Мадриде, Варшаве и Софии, где используются новые решения, новые технологии строительства.

Мы построили участок первой линии метро, используя одни из самых современных щитов с гидротрегрузом: он полностью механизированный, длиной шесть метров. Сейчас на второй линии метро, которая еще строится, мы используем щит немецкого производства диаметром 9,5 м.

Второе новшество, которое мы внедрили и внедряем — это применение метода «стена в грунте». В Софии большая проблема с трафиком, и мы сейчас на периферийных станциях метро делаем специальные большие буферные паркинги. В настоящее время во избежание пробок в городе строятся четыре паркинга, где можно оставлять машины. Люди подъезжают к метро, оставляют машину на парковке, а плата за паркинг одновременно является и оплатой проезда в метро. Через два года этот строящийся участок будет введен в эксплуатацию — 13,5 км мы должны построить за 3,5 года. Это большой и довольно затратный проект.

Шла речь и о рекуперации — у нас даже было обсуждение этой проблемы со специалистами Московского метро-

политена. Вопрос оказался решаемым. Рекуперация у нас дает около 23–24% экономии энергии, в Москве немного лучше: вы сказали 25%, а по нашим данным, все 30%. Потому что в Москве все линии заняты новыми поездами, а в Софии пока на линиях новые и старые поезда.

Наши темпы строительства требуют и большого финансирования. В настоящий момент расширяются линии метрополитена не только в Софии, но и в Варшаве, Будапеште, Праге. Все эти метрополитены финансируются из фондов Евросоюза. Сейчас строительство центрального участка нашей второй линии на 85% как раз финансируется Евросоюзом. Для получения оставшихся 15% мы сейчас готовим специальные обоснования — деньги выделяются только на экономические проекты.

Другой способ финансирования — это взятие городом для расширения метрополитена кредита из Европейского инвестиционного банка.

И третий вид финансирования — это местное финансирование, которое осуществляет частично город, частично государство. Конечно, самое тяжелое — это местное финансирование. С этим приходится бороться каждый год, потому что государство дает мало, того, что дает город, не хватает. Хорошо, что сейчас это лишь доля всего финансирования. Остальная, большая, часть финансирования обеспечена.

Я коротко сказал, что Софийский метрополитен на данном этапе один из самых дешевых: новые участки у нас обходятся примерно в 40 млн евро километр. Правда, я не знаю, какая в Москве сейчас стоимость...

Д. В. Гаев: Значительно выше.

С. Братоев: Ну конечно, у нас условия разные. Софийский метрополитен — мелкого заложения; это гораздо дешевле. Хотя, разумеется, есть и другие факторы: к примеру, этот щит — его стоимость 15 млн долларов. Оказалось, что экономичнее купить такой дорогой щит, а не делать два отдельных тоннеля.

Все эти новшества позволяют уменьшить затраты на строительство метрополитена. Кроме того, мы принимаем меры, чтобы делать участки за максимально короткие сроки.

Сейчас мы работаем над третьей линией метро: в следующем году будет готов проект, а в 2012 г. объявлено о строительстве этой линии.

Спасибо.

В. Д. Очерет: Я сейчас отвечу только на один вопрос: по энергообеспечению метрополитена. В Петербурге 20-го августа было отключено питание на всем севере города — т. е. весь правый берег Невы был обесточен «Ленэнерго». Сообщение, что метрополитен тоже оказался без питания, — это, в сущности, дезинформация. Освещение на станциях было. Какое-то время — аварийное, но по нашим схемным решениям в 19:07 (через 30 мин. после снятия напряжения) было по перемышкам подано напряжение со своих подстанций с юга города — и везде было полное освещение. Понятно, что там, где были обесточены подстанции, напряжение на контактном рельсе упало до 300–350 В и движение фактически остановилось, но мы вывели все поезда на станции. И только на первой, самой старой, линии в первый момент отказали средства





связи. Из-за неясности обстановки диспетчер приняла решение о выводе пассажиров из семи поездов, которые встали в перегоне. По мере подключения подстанций «Ленэнерго» и подачи питания на вводы СТП станций Петербургского метрополитена движение было восстановлено. Это в 20:30, а на линии, где высаживали пассажиров, — в 21:30.

Возвращаясь к вопросу о строительстве станции «Адмиралтейская», хочется сказать, что эта задача не сводится не только к сокращению перегона. Это скорее решение вопроса об удобстве населения — сейчас ведь в этот район весь пассажиропоток идет от станции «Невский проспект».

Разумеется, содержать участок глубокого заложения длиной почти 4 км — тоже не безопасно.

Профессор Леонид Васильевич Терещёв: Фактически на основу деятельности транспорта положены принципы прибыли, рентабельности и высоких доходов. Из-за этого муниципальному транспорту приходится сегодня очень сложно. 54% перевозок в Москве приходится на метрополитен, т. е. он для города является основным общественным транспортом. Остальные перевозки, 30–40%, выполняются коммерческим транспортом — маршрутки, такси.

Мы года два назад обсуждали в Санкт-Петербурге тему развития вокзальных комплексов в увязке с метрополитеном, в частности, со станцией «Девяткино». Оказалось, что развитие метро и общественного транспорта очень серьезно упирается в такие федеральные законы, как федеральный 131-й закон «О местном самоуправлении» от 06.10.2003 № 131-ФЗ, федеральный закон «О техническом регулировании» от 27.12.2002 № 184-ФЗ и

ряд подзаконных актов, которые передали транспорт в ведение муниципального образования. И ничьей земли на территории Санкт-Петербурга и Ленинградской области нет: она или муниципальная, или находится в собственности граждан. Однако в «Девяткино» появляется 17-этажное строение, жилой дом практически с видом на депо. Можно в бинокль смотреть... Это к обсуждаемому вопросу о безопасности.

В продолжение разговора о регионально-транспортной политике я бы хотел разделить политическую, экономическую и социальную составляющие. И тогда становится очевидной необходимость комплексного решения проблем городского транспорта, особенно метрополитена.

Приведу пример. Недавно прошла транспортная коллегия в Архангельске. И, когда я спросил у губернатора, можно ли восстановить в городе трамвай и троллейбус, мне ответили: «Попробуем троллейбус, а трамвай уже не восстановить». Вот ситуация с общественным транспортом.

Сегодня в Ленинградской области сложилась достаточно сложная ситуация с вопросами градостроительной политики. Многие проекты не утверждены. Муниципалитет считает, что он вправе делать все, что пожелает. Нет градостроительного плана, нет плана-схемы развития метро, нет плана-схемы развития транспортной инфраструктуры. Да и есть ли у нас сегодня такой документ, который можно было бы назвать стратегией развития общественного транспорта? У нас есть «Стратегия развития транспорта Российской Федерации» и «Стратегия развития железных дорог России до 2030 года». Иными словами, две транспортные системы развиваются параллельно, дополняя друг друга. По-моему, в России

основу развития наземного транспорта составляют железные дороги и к ним должны примыкать все другие виды транспорта. В городах, где население превышает миллион жителей, основой развития должен быть метрополитен.

И тогда не будет возникать вопрос, на сколько километров продлевать ветку — на 10 или на 6. Потому что в этом случае важно, как развит транспорт наверху...

Вспомните Московский транспортный узел. Это была серьезная проблема, которую решили только пять-шесть лет назад. А сегодня Выхинский транспортный узел уникален и коммерчески выгоден. Нужно перенимать положительный опыт друг у друга. Вот в Швеции можно заплатить семь крон и кататься целый час на любом виде транспорта. Но как сегодня состыковать бизнес воедино так, чтобы в Петербурге возможно было заплатить в маршрутке за одну остановку семь рублей? Необходим комплексный подход к решению проблем общественного транспорта. И наша задача — возродить российский общественный транспорт в России. Спасибо.

Д. В. Гаев: Я не согласен с репликами некоторых коллег по поводу разрушения метрополитенов из-за того, что они стали собственностью города. Разрушения метрополитенов не происходит. И метрополитены, в частности, в РФ сохранились только благодаря тому, что они стали собственностью городов. Вы абсолютно неверно говорите. Города прекрасно понимают, что такое метрополитен. Более того, я вам напомню, что развитием сети метрополитена, даже когда мы были в Министерстве путей сообщения, занимались городские органы планирования и исполкомы. Дело не в законах — законов, на основании которых мы действуем, сегодня в РФ более чем достаточно. Не хватает, наверное, одного — взаимопонимания в отношениях собственника в виде города и его структуры под названием государственное унитарное предприятие или муниципальное унитарное предприятие. У нас почему-то собственник метрополитена — администрация города не заказывает своим ГУП работу, не важно, «Мосводоканал» это или «Ленводоканал». Кажется, что нет закона, который бы обязывал заказчика перевозки заключать контракт с перевозчиком. Но это прописано в Гражданском кодексе. Между заказчиком на перевозку и транспортным оператором должны быть нормальные хозяйственные отношения. А этого нет. Это-

го нет в России, нет у наших друзей на Украине и в Азербайджане. А вот в Софии есть, и неплохо было бы нам изучить этот опыт. Одна из важнейших задач, которые, я считаю, сегодня необходимо решать, — переход на взаимоотношения хозяйственного уровня заказчика и оператора. Решение этого вопроса сейчас приобретает принципиальное значение. Почему с акционерным обществом город заключает договор, с ГУП — нет? А договор нужен. В первую очередь, нужен для потребителя этой продукции — для пассажиров, которых мы перевозим. Нужен договор с четким распределением прав и обязанностей, который делает прозрачной экономику транспортного предприятия. И здесь же должны прописываться тарифы. Хорошо, что сегодня городские власти это понимают и решают проблему. Я твердо убежден, что в 2012 г. мы будем заключать контракты с нашими заказчиками, будь то субъекты федерации или города. Подобный подход — гарантия движения вперед.

Вопрос одного из участников: Может ли государственный заказ решить эту проблему?

Д. В. Гаев: Видите ли, я не ставлю вопрос таким образом. Мне кажется, что у метрополитенов должен быть нормальный хозяйственный контракт с заказчиками. При этом составляются графики, находится экономически обоснованная цена, устанавливаются социально необходимые тарифы. Но не в виде дотации, а в качестве оплаты за выполненную по контракту работу. И в этом случае возникают нормальные экономические отношения.

Комментарий одного из участников: Сложно это...

Д. В. Гаев: Нет, предельно просто. Тарифы общественного транспорта — это прерогатива государства, т. е. заказчика. Это его дело, каким образом поделить свой заказ между заказчиками, пассажирами и самим собой. Вот, к примеру, московский метрополитен работает по тарифу, который рассчитывается (и это решение собственника!) следующим образом: себестоимость плюс 6% рентабельности. И все нормально.

Один из участников: У вас так не получится: нельзя же забывать ситуацию с железной дорогой...

Д. В. Гаев: Убедительно прошу не путать метрополитен с железными дорогами. Сейчас последние — это насос, который качает из государства деньги, хотя должно быть все наоборот. 20 лет железные дороги разрушались, а сейчас их стали создавать вновь, возрождать. Для этого нужны деньги. Государственное акционерное общество и государство как акционер должны об этом заботиться. Поэтому, естественно, нужен госзаказ.

У нас другая ситуация. Но я считаю, что главная проблема, которая стоит перед метрополитеном, заключается не в недостатке законов, не в отсутствии денег, а в отсутствии нормальных, прозрачных взаимоотношений с заказчиком. Эти отношения надо строить на коммерческой основе. Да, государство регулирует тарифы, делает скидки и льготы для населения; но с оператором нужно расплачиваться как положено, ведь он делает заказанную работу. Государство как собственник заинтересовано, чтобы у него не старели основные фонды, чтобы можно было их реконструировать, заменять, потреблять, а для этого нужно заложить основные объемы. Нужно проводить оценку рыночной стоимости метрополитена, причем не по ценам 90-го года. Можно освободить метрополитен от налога на имущество; можно не освобождать — это уйдет в себестоимость. Можно освободить его от налога на недра; можно не освобождать — пусть он платит налоги на недра, но это уйдет в себестоимость. Государству нужно думать по-хозяйски. При этом себестоимость перевозки в крупных метрополитенах, как в Москве и Питере, ниже, чем себестоимость перевозки на любом другом общественном транспорте. Казань сейчас шагнет через Казанку в промышлен-

ный район, шагнет в спальный район, и у них в 10 раз вырастут объемы перевозок. Сейчас Казань — лидер по себестоимости перевозок; там, если мне не изменяет память, себестоимость одной поездки более 40 или даже 60 руб. А поднимут в 10 раз пассажирообороты и выйдут на реальную себестоимость. Наш вид транспорта инженерно сложен; для организации перевозки нужны не только поезда, но и входные двери, эскалаторы, вентиляторы, системы энергоснабжения, пути и тоннельные сооружения. И чтобы достичь экономической целесообразности, нам действительно нужно поработать.

Вопрос одного из участников: Как решить проблему ценообразования на услуги общественного транспорта так, чтобы и для населения он был доступен, и перевозчики не страдали?

Д. В. Гаев: Сложный вопрос. Постараюсь ответить просто. Уважаемые политики, платите людям столько, сколько они зарабатывают. Но при этом не забывайте об одной простой вещи: у нас производительность труда в шесть раз ниже, чем в Германии. Траты человека, связанные с коммунальными платежами, с общественным транспортом и пр., должны соответствовать какому-то объему его доходов, все остальное — забота государства. С другой стороны, не решать же социальные вопросы за счет угнетения хозяйствующих структур. Давайте не менять газовые трубы — завтра начнем взрываться. Давайте не менять водопроводные трубы — завтра будем пить болотную воду. Давайте не вкладывать деньги в метрополитен — завтра никуда не поедем. Поэтому надо распределять обязанности — каждый должен выполнять свою работу.

