

Конец первого этапа: с чем выходим на финишную прямую?

ТРАНСПОРТНАЯ ОТРАСЛЬ ТРЕБУЕТ ПОСТОЯННОГО СОВЕРШЕНСТВОВАНИЯ: ЗАКОНОДАТЕЛЬНОГО, ТЕХНИЧЕСКОГО, ИНФОРМАЦИОННОГО. В 2021 ГОДУ ПРАВИТЕЛЬСТВО РОССИИ УТВЕРДИЛО ТРАНСПОРТНУЮ СТРАТЕГИЮ НА ПЕРИОД ДО 2030 ГОДА С ПРОГНОЗОМ НА ПЕРИОД ДО 2035 ГОДА, И ДАЖЕ ПОСЛЕ ЭТОГО ПРОГРАММА РАЗВИТИЯ ПРОДОЛЖАЕТ ПОСТОЯННО ДОПОЛНЯТЬСЯ И РАСШИРЯТЬСЯ.

ДРАЙВЕРЫ РАЗВИТИЯ

Комплексно транспортная стратегия Российской Федерации до 2030 года с прогнозом на период до 2035 года направлена на повышение пространственной связанности и транспортной доступности территорий, повышение мобильности населения и развитие внутреннего туризма, увеличение объема и скорости транзита грузов, а также развитие мультимодальных логистических технологий, цифровую и низкоуглеродную трансформацию отрасли и ускоренное внедрение новых технологий. Все мероприятия, касающиеся развития транспортного комплекса, должны соответствовать транспортной стратегии: модернизация автодорожной инфраструктуры, создание новых логистических центров, включая модернизацию портовой инфраструктуры, развитие Северного морского пути – одного из важнейших транспортных проектов России, предполагающего комплексную работу по строительству 50 ледоколов и судов ледового класса, портов, а также созданию орбитальной группировки спутников с запуском систем мониторинга метеоусловий и многое другое.

Актуальность реализации стратегии, например, для грузовладельцев, заключается в обеспечении повышения транспортной доступности территорий, производственных, коммерческих и деловых центров, существующих и перспективных минерально-сырьевых центров, а также рынков сбыта, в том числе экспортных. Кроме того, стратегия направлена на повышение доступа к полному объему транспортно-логистических услуг, позволяющих расширить экономические связи для реализации продукции на новых рынках сбыта, повышение качества и доступности транспортно-логистических услуг для потребителей за счет баланса между тарифами, объемом и качеством транспортных услуг и прочее. Для предприятий транспортной отрасли и их инвесторов также сфор-

мированы цели: должны быть созданы условия для повышения производительности труда и снижения себестоимости транспортных услуг, роста фондоотдачи инфраструктуры транспорта, снижения энерго- и углеродоемкости.

НА 2024 ГОД ЗАПЛАНИРОВАНО БОЛЕЕ 50 НОВОВВЕДЕНИЙ ВО ВСЕХ ОБЛАСТЯХ ТРАНСПОРТА, КАЖДОЕ ИЗ КОТОРЫХ ТРЕБУЕТ АКТУАЛИЗАЦИИ НОРМАТИВНО-ПРАВОВОЙ БАЗЫ

Реализация мероприятий стратегии осуществляется в три этапа. 1-й реализуется с 2021 по 2024 год, 2-й – с 2025 по 2030 год, 3-й этап – с 2031 по 2035 год с учетом дальнейшей реализации целей, задач и основных мероприятий стратегии после 2035 года.

ЧТО В АКТИВЕ?

По последним актуальным данным Минтранса (опубликованы в августе 2023 года), финансирование расходов в сфере транспорта за счет средств федерального бюджета в 2022 году составило 2057,5 млрд руб. (99,9% от предусмотренного объема на 2022 год). По итогу индекс качества транспортной инфраструктуры относительно уровня 2021-го составил 101,4%.

Полностью или частично было реализовано множество мероприятий. Например, в 2022 году в рамках федерального проекта «Развитие железнодорожной инфраструктуры Восточного полигона железных дорог» открыто рабочее движение на перегоне Эльдиган – Тудур, открыто движение поездов по всем объектам I этапа развития Восточного полигона, а также по первоочередным объектам II этапа, введены в эксплуатацию 120,1 км дополнительных главных и 151,2 км станционных путей, 1174,6 км кабелей автоблокировки и СЦБ, 109,8 км контактной сети, 170 км электрификации.

Для развития пассажирских перевозок в 2022 году открыты новые судоходные маршруты на реках Обь и

Иртыш, продолжается работа по созданию улучшенного водного пути на реке Волхов до Великого Новгорода.

В ходе федерального проекта «Развитие Северного морского пути» завершено строительство 2 лоцмейстерских судов проекта BLV03.

Государственная компания «Автодор» завершила работы на 167,6 км автомобильных дорог, в том числе введены в эксплуатацию 107,2 км автомобильной дороги М-12 Москва – Нижний Новгород – Казань в Московской и Владимирской областях.

Активно принимались противосанкционные меры: по итогам 2022 года выполнен комплекс мероприятий, направленных на развитие международного сотрудничества в области транспорта с иностранными государствами и международными организациями. Это позволило продолжить реализацию транзитного потенциала РФ и сохранить присутствие отечественных экономических операторов на зарубежных рынках транспортных услуг.

И это только малая часть выполненных проектов, опираясь на которые, удастся планировать и выстраивать эффективную транспортную стратегию в дальнейшем.

ФУНДАМЕНТ НОВОВВЕДЕНИЙ

«Правительство РФ в январе 2024 года по поручению президента РФ обновило пятилетний план дорожного строительства на 2024–2028 гг. В новой программе предусмотрена

К ВОПРОСУ

О том, что примерный срок завершения строительства высокоскоростной магистрали (ВСМ) и запуска поездов между Москвой и Санкт-Петербургом запланирован на 2028 год, сообщил замглавы Минтранса РФ Валентин Иванов. Генеральный директор РЖД Олег Белозеров чуть позднее уклончиво отвечал: «Скажем так: мы планируем, что до 2030 года ВСМ будет введена».

реализация 380 проектов. План определяет количество и сроки сдачи объектов, что позволит обеспечить качественными магистралями все российские субъекты», – рассказывает заведующий кафедрой безопасности РАНХиГС Санкт-Петербурга, д. э. н. Александр Дмитриев.

А на 2024 год запланировано более 50 нововведений во всех областях транспорта, каждое из которых требует актуализации нормативно правовой базы.

Например, с 1 марта 2024 года вносятся изменения в порядок использования воздушного пространства беспилотным воздушным судном. Определено, что в случаях, когда технические возможности беспилотной авиационной системы, в состав которой входит беспилотное воздушное судно, не позволяют внешнему пилоту вести постоянную двухстороннюю радиосвязь с органом обслуживания воздушного движения (управления полетами), безопасность полетов других воздушных судов обеспечивается запрещением или ограничением использования воздушного пространства.

С первого дня весны вводятся требования к тяжеловесным (крупногабаритным) транспортным средствам, а именно порядку разрешения на их движение по автомобильным дорогам и порядку возмещения причиняемого вреда дорогам. Правила устанавливают, в частности, допустимые массу, нагрузку на ось, на группу осей и габариты транспортного средства, порядок выдачи специального разрешения на движение, определения размера платы в счет возмещения вреда и другое.

С 1 марта 2024 года обновляются правила государственной регистрации судов.

1 апреля вступит в силу закон «О северном завозе», для чего создадут единого морского оператора, который на федеральном уровне будет отвечать за доставку грузов. Также устанавливается очередность перевозки грузов в рамках северного завоза.

В 2024 ГОДУ ПРЕДУСМОТРЕНО СНИЖЕНИЕ ОБЪЕМА ФИНАНСИРОВАНИЯ МЕРОПРИЯТИЙ КОМПЛЕКСНОГО ПЛАНА МОДЕРНИЗАЦИИ И РАСШИРЕНИЯ МАГИСТРАЛЬНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ (КПМИ) ПО СРАВНЕНИЮ С ПЛАНОВЫМ УРОВНЕМ РАСХОДОВ НА 12%, А ЗНАЧИТ, ВОЗРАСТАЕТ ВЕРОЯТНОСТЬ НЕРЕАЛИЗАЦИИ ЧАСТИ ЗАПЛАНИРОВАННЫХ К 2030 ГОДУ ИНФРАСТРУКТУРНЫХ ПРОЕКТОВ

С 1 сентября вносятся изменения в перечень грузов, которые могут перевозиться железнодорожным транспортом насыпью и навалом.

Также с 1 сентября будут внесены изменения в ряд нормативных актов, которые регулируют порядок осуществления грузовых и пассажирских автоперевозок.

Обсуждаются изменения нормативно-правовой базы в сфере экологии и охраны окружающей среды. В частности, существуют инициативы по внесению изменений в Лесной кодекс РФ в части правил разработки проектов лесовосстановления после рубок, которые необходимы при строительстве дорог.

ДРУГАЯ СТОРОНА ВОПРОСА

Разумеется, это лишь малая часть изменений, которые планируется внести в документы. Помимо прочего, обновление нормативной базы

влечет за собой решение вопросов технического регулирования, а именно внесение изменений в существующие техрегламенты. Так, в комплексной программе развития авиационной отрасли РФ до 2030 года – в части развития программ импортозамещения в 2023–2030 годы и поставок увеличенного числа единиц самолетов различного класса – предусмотрены меры по модерниза-

ции систем и агрегатов воздушных судов, реконструкции зданий и сооружений авиационных предприятий, а также создание системы послепродажного обслуживания воздушных судов и другие изменения.

«Эти инициативы позволят российской авиационной промышленности выпускать не менее 100 самолетов разных типов и модификаций», – говорит А. Дмитриев.

Детальнее пояснил доцент кафедры «Правовое обеспечение государственного управления и экономики» РУТ (МИИТ), к. ю. н. Сергей Правкин:

«Планируется организация полного цикла технического обслуживания и ремонта воздушных судов силами отечественных предприятий с учетом их обязательств по осуществлению поставок воздушных судов, комплектующих и запасных частей к ним и внесение изменений в соответ-



ствующие технические регламенты, – говорит эксперт. – Программой национальной стандартизации предусмотрена разработка 19 стандартов в области транспортных средств на водородных топливных элементах, предусматривающих развитие компонентов топливной смеси и ее системы, в том числе смеси водорода с природным газом. Некоторые документы устанавливают требования, касающиеся ударопрочности и интеграции систем топливных элементов на транспортных средствах, определяют методы испытаний, связанные с интеграцией систем хранения и обработки водорода. Часть стандартов в этой сфере вступила в действие».

Кроме того, по мнению А. Дмитриева, назрела необходимость совершенствования законодательства в области модернизации морских терминалов, которым сократилась бы длительность реализации проектов и были преодолены избыточные нормативные процедуры, связанные с соблюдением Федерального закона 223-ФЗ (регламентирует процедуру

Правительство РФ работает над новым нацпроектом «Транспорт». Поскольку 2024 год – последний год реализации проектов «Безопасные качественные дороги» и КПМИ, новый нацпроект должен стать их преемником

закупок для субъектов естественных монополий, к которым относятся и морские порты). Тендерная процедура не позволяет инвестору быстро принимать необходимые решения о поставщиках новых материалов, оборудования, услуг, а также при необходимости вносить изменения в условия контракта. Этот же федеральный закон сдерживает и самих подрядчиков.

«Довольно часто бывают ситуации, когда подрядчик по договору не может поставить импортное оборудование из-за санкций. Выходом могли бы быть альтернативные поставки из стран Азиатско-Тихоокеанского региона, но поскольку тендерная процедура предусматривает размещение данных о поставках в открытом доступе, азиатские поставщики также отказываются работать. Выходом могла бы быть приостановка действия 223-ФЗ для развития морских терминалов», – считает А. Дмитриев.

Средства у нас есть

Выполнение мероприятий и проектов Стратегии требует значительных инвестиций в развитие и строительство объектов транспортной инфраструктуры как за счет бюд-

жетных, так и внебюджетных источников. До 2024 года включительно наибольшая доля инвестиций среди всех видов транспорта приходилась на железнодорожную отрасль. В 2025–2030 гг. инвестиции будут сконцентрированы преимущественно в автомобильной отрасли. Причина в реализации проектов развития опорной сети автомобильных дорог. С 2022 по 2024 годы средства на реализацию мероприятий национального проекта «Безопасные качественные дороги» в субъектах РФ были направлены в виде межбюджетных трансфертов из Федерального дорожного фонда.

«Основным инструментом соединения частных и государственных ресурсов при реализации инфраструктурных проектов на транспорте будет, как и раньше, являться институт государственно-частного партнерства (ГЧП). Например, План модернизации железнодорожной сферы основан на механизме ГЧП. Важнейшая составляющая в достижении целей модернизации

и расширения магистралей – привлечение частных инвесторов и использование проектного финансирования. Именно государственно-частному партнерству уделяется особое внимание при реализации долгосрочных программ развития на транспорте, в том числе – использованию концессионных соглашений. Проектное финансирование и механизмы ГЧП обеспечивают надлежащее структурирование проектов. Государственные возможности и экономические решения частного бизнеса позволяют повысить объемы финансирования инфраструктурных проектов», – отмечает С. Правкин.

Вместе с тем возможны и иные варианты финансирования. Например, для строительства крупных объектов в рамках III этапа модернизации Восточного полигона к 2032 году, помимо концессионной модели, рассматривается вариант применения ЕРСФ-контракта. Это схема, при которой ОАО «РЖД» заключит с «БТС-Мостом» договор генерального подряда, подрядчик привлечет кредиты, а потом холдинг погасит их с учетом процентов. Такой механизм позволит сократить траты бюджета, однако переложит основное финансовое бремя на ОАО «РЖД».



Все сбудется?

В 2024 году предусмотрено снижение объема финансирования мероприятий комплексного плана модернизации и расширения магистральной инфраструктуры (КПМИ) по сравнению с плановым уровнем расходов на 12%.

«Это означает, что возрастает вероятность нереализации части запланированных к 2030 году инфраструктурных проектов. Прежде всего это может коснуться развития региональных аэропортов, а также некоторых морских портов», – подчеркивает А. Дмитриев.

Скорее всего, коснется это и широко известных проектов:

«В части пассажирского транспорта стратегия предполагает, к примеру, создание системы высокоскоростной железнодорожной магистрали (в 2024 году планируется выделить на развитие ВСМ 21,7 млрд руб. из внебюджетных источников. – *Прим. ред.*). Первым участком должен стать коридор Москва – Санкт-Петербург. Учитывая сложившиеся условия, необходимость разработки принципиально нового подвижного состава, срок реализации данного проекта может скорректироваться и выйти за рамки запланированного расчетного срока – 2027 года», – говорит декан факультета городского и регионального развития НИУ ВШЭ Евгений Михайленко.

Трудноосуществимо в широких масштабах ускоренное развитие транспорта на водородном топливе



и электротранспорта к 2030 году. Например, использование электрических аккумуляторов в авиационной и водной технике сдерживается текущей низкой энергоемкостью систем хранения электроэнергии и отсутствием соответствующей аэропортовой и береговой инфраструктуры. К 2025–2030 гг. выпуск электротранспорта должен достичь 10% от общего объема производства транспортных средств в стране, однако проблематика заключается в развитии необходимой инфраструктуры во всей России, исключая крупные города.

Наоборот, осуществимы, обладают высоким потенциалом активного развития и повсеместного внедрения все проекты, связанные с цифровизацией. Так, ОАО «РЖД» успешно поэтапно реализует переход на цифровую железную дорогу до 2025 года. Проект заключается в создании единого информационного пространства на основе работы информационных систем для стимулирования применения сквозных технологий цифрового моделирования для организации и осуществления перевозки. Речь идет также о формировании единой операционной системы управления транспортной перевозкой. Это создаст возможности для расширения и улучшения качества транспортно-логистических услуг.

На высоком уровне будет осуществляться поддержка и продвижение отечественных передовых

технологических решений, развитие низкоуглеродной трансформации в транспортной сфере. К 2026 году возможно нарастить выпуск российских самолетов МС-21, Т-214 и других самолетов малой авиации. Пока же главный нюанс состоит в импортозамещении.

«В рамках федерального проекта «Региональная и местная дорожная сеть» до 2030 года запланировано достижение нормативного состояния 85% дорожной сети, строительство обходов крупных городов, что вполне может превзойти ожидания. Кроме того, системное развитие получают перспективные порты арктической зоны, включая строительство новых терминалов. Для обеспечения доступа к ним потребуется модернизация железнодорожной инфраструктуры, что уже успешно реализуется, включая направления Обская – Салехард – Надым – Новый Уренгой и другие. Также будут успешно развиваться проекты по модернизации инфраструктуры для осуществления экспортных перевозок в КНР, Индию, страны Юго-Восточной Азии с учетом модернизации Транссибирской и Байкало-Амурской магистрали и других путей», – рассказывает С. Правкин.

Вполне осуществимо развитие мультимодальных транспортно-логистических центров в макрорегионах страны, рост доли альтернативных источников топлива в транспортном секторе и многое другое.

ПРЕЕМНИК

Правительство РФ работает над новым нацпроектом «Транспорт». Поскольку 2024 год – последний год реализации проектов «Безопасные качественные дороги» и КППИ, новый нацпроект должен стать их преемником. Пока в нем шесть федеральных проектов, связанных с обеспечением грузопотоков. Также до нацпроекта планируется поднять проект ВСМ Москва – Санкт-Петербург. Структура еще будет меняться.

Много сказать о проекте пока нельзя, так как он находится в стадии проработки, но с помощью «Транспорта» намерены повысить системность: комплексным теперь будет подход не только к строительству на дорожной сети страны, но и к ее содержанию. В качестве примера независимый эксперт транспортной отрасли Алексей Тузов привел актуальную ситуацию последних лет, а именно переориентацию логистических маршрутов на Восток. По его словам, чтобы обеспечить движение грузов в том, приоритетном направлении, строительство велось в хаотичном порядке – тогда начали спешно увеличивать пропускную способность БАМа и Транссиба. Как следствие, правительству РФ приходилось перераспределять финансирование, иногда в ущерб содержанию существующей в стране транспортной инфраструктуры. В рамках нового нацпроекта этот недостаток будет нивелирован.

Анна Маничева