

6,34 трлн рублей
на модернизацию

ТРАНСПОРТНОЙ ОТРАСЛИ

30 сентября 2018 года правительство РФ утвердило «Комплексный план модернизации и расширения магистральной инфраструктуры на период до 2024 года». Транспортная часть плана описывает 9 федеральных проектов, которые затрагивают железнодорожную, автодорожную, авиационную, морскую и речную инфраструктуру. Общее финансирование проектов заложено в объеме 6,34 трлн рублей. По оценкам экспертов, расходы на транспортную безопасность составят до 2% от этой суммы. Вендорам предстоит отыскать эти деньги в каждом из проектов самостоятельно.



Текст: Римма Ремизова, Юрий Стенов, Дмитрий Воронин

Transport industry: 6 trillion rubles for modernization / By Rimma Remizova, Yury Stenov, Dmitriy Voronin

On September 30, 2018, the Russian government approved the “Comprehensive plan for the modernization and expansion of trunk infrastructure for the period up to year 2024”. The transport part of the plan describes 9 federal projects that affect railway, road, aviation, maritime and river infrastructure. The total financing of projects is 6.34 trillion rubles. According to experts, the cost on transport security will amount 2% of this amount. Vendors will have to find the money in each of these projects independently.

Не за казенный счет

Транспортная часть комплексного плана дополняет государственную программу «Развитие транспортной системы (2010-2021 гг.)», которая, в свою очередь, является инструментом исполнения первого этапа «Транспортной стратегии РФ на период до 2030 года».

На реализацию транспортной части комплексного плана необходимо привлечь 6,34 трлн рублей. Доля бюджетного финансирования, согласно документу, составит 3,28 трлн рублей (из них уже заложено в планах федерального бюджета 1,57 трлн,

Почти 50% расходов на реализацию комплексного плана правительство РФ предполагает обеспечить за счет внебюджетных источников

в консолидированных бюджетах субъектов — 0,058 трлн рублей). Дополнительная потребность в бюджетных деньгах на период реализации плана составит 1,45 трлн рублей — но порядок их предоставления планом пока не определен.

Почти 50% расходов на реализацию комплексного плана (или 3,26 трлн рублей) правительство РФ предполагает обеспечить за счет внебюджетных источников. Не трудно догадаться, что речь пойдет о концессиях и различных формах государственно-частного партнерства.

При этом в комплексном плане нет пояснений, каким образом будет гарантировано финансирование. На фоне предыдущего опыта реализации транспортной стратегии это позволяет предположить, что возможен риск недофинансирования.

Согласно данным Минтранса, с 2016 по 2017 год объем расходов на капитальные вложения составил 1,7 трлн рублей. В том числе за счет средств федерального бюджета 658,8 млрд рублей (38,4% от общего объема капитальных вложений), за счет бюджетов субъектов РФ — 14,7 млрд рублей (0,9%), за счет внебюджетных средств — 1,04 трлн рублей (60,7%).

В то время как на финансирование первого этапа реализации транспортной стратегии с 2016 по 2018 год (в стратегии предусмотрен трехлетний шаг) необходимы вложения в размере 5,053 трлн рублей.

В самом Министерстве транспорта отмечают, что обеспечение ресурсами за два года выполнено только на 34,5% (за 2016 и 2017 годы — на 60% и 43,6% соответственно), в том числе из федерального бюджета — на 27,5%, из региональных бюджетов — на 29,2%, из внебюджетных средств — на 41,9%.

Наилучшим образом в объеме 83,1% был обеспечен ресурсами только воздушный транспорт. Это объясняется подготовкой страны к Чемпионату мира FIFA-2018.

Цели транспортной части «Комплексного плана модернизации и расширения магистральной инфраструктуры на период до 2024 года»

- повышение «Индекса качества транспортной инфраструктуры»* на 15,5%;
- рост объемов экспорта транспортных услуг с \$16,9 до \$25 млрд;
- Российская Федерация займет в рейтинге стран по индексу эффективности грузовой логистики (Logistics Performance Index) к 2024 году строчку не ниже 50-й;
- рост транспортной подвижности населения на транспорте общего пользования с 8,2 тыс. пассажиро-километров на 1 человека в год в 2017 году до 9,5 тыс. пассажиро-километров на 1 человека в год в 2024 году;
- обеспечение связи центров экономического роста скоростными транспортными коммуникациями на 100%;
- повышение уровня транспортной обеспеченности субъектов Российской Федерации на 7,7%.

* Индекс качества транспортной инфраструктуры — комплексный показатель, который рассчитывается как средневзвешенное значение индексов качества транспортной инфраструктуры по отдельным видам транспорта по объему транспортной работы по отношению к базовому уровню. Индекс отражает увеличение пропускной способности и улучшение качественных параметров магистральной транспортной инфраструктуры (по видам транспорта), повышение доступности транспортных услуг для населения и бизнеса, а также отражает степень решения задачи по устранению инфраструктурных ограничений в рамках долгосрочного экономического развития страны

Этапы большого пути

Всего в «Комплексный план модернизации и расширения магистральной инфраструктуры на период до 2024 года» включено 11 федеральных

проектов, 9 из них послужат развитию транспортного комплекса, еще 2 — энергетической системы России.



Проект 1. «Европа — Западный Китай»

Финансирование, млрд руб.*	2019	2020	2021	2022	2023	2024	Всего
Общий объем	8,9	47,8	96,0	212,5	185,6	104,0	655,0
Федеральный бюджет	4,6	13,2	28,0	137,6	129,4	77,4	390,4
Внебюджетные средства	4,3	34,6	68,0	74,9	56,2	26,6	264,6

Федеральный проект предполагает строительство и модернизацию участков автомобильных дорог, относящихся к международному транспортному маршруту Европа – Западный Китай. Среди них скоростная автомобильная дорога Москва – Нижний Новгород – Казань протяженностью 729 км. Дорога будет находиться в доверительном управлении Госкомпании «Автодор». А затраты на ее строительство составят, по предварительным оценкам, чуть больше 500 млрд рублей** (2019-2024 гг.).

Другая стройка в управлении «Автодора», отнесенная к проекту «Европа – Западный Китай», — обход города Тольятти с мостовым переходом через Волгу. Протяженность дороги составит 97 км.

По подсчетам Агентства по привлечению инвестиций Самарской области, строительство моста и обхода Тольятти потребует около 70 млрд рублей (2019-2023 гг.).

С оговоркой о подтверждении финансирования из внебюджетных источников, проект также предусматривает строительство российского участка платной автомагистрали «Меридиан», протяженностью более 2 тыс. км. Трасса связывает Оренбургскую область и западную границу страны. Автомагистраль будет предназначена прежде всего для перевозки транзитных грузов. Ориентировочная стоимость строительства 594 млрд руб. (2019-2024 гг.).

Проект 2. «Морские порты России»

Финансирование, млрд руб.*	2019	2020	2021	2022	2023	2024	Всего
Общий объем	137,9	216,3	238,5	166,1	102,8	652,2	927,0
Федеральный бюджет	34,9	37,3	66,2	36,4	35,8	25,6	236,2
Внебюджетные средства	103,0	179,0	172,3	129,7	67,0	39,6	690,7



Заявленные целевые показатели по федеральному проекту «Морские порты России» в значительной степени зависят от выполнения инвесторами своих обязательств. Строительство нового арктического ледокольного флота (8 ледоколов) в основном предусмотрено за счет внебюджетных средств — Госкорпорации «Росатом» (2019-2024 гг.).

В целом этот федеральный проект ставит задачу увеличения мощности морских портов РФ до 1,3 млрд тонн в 2024 году против 1 млрд тонн в настоящее время. 98 проектов по развитию портовой инфраструктуры включают в

себя порты Арктического, Дальневосточного, Северо-Западного, Волго-Каспийского и Азовско-Черноморского бассейнов. Кроме того, запланировано развитие автодорожных подходов к морским портам, общей протяженностью 308 км (2019-2024 гг.).

Самый северный глубоководный морской терминал «Чайка» построит в 50 км от поселка Диксон на Таймыре компания «ВостокУголь». Стоимость строительства оценивается в 5 млрд рублей (2019-2024 гг.).

Среди проектов, указанных в комплексном плане, фигурирует и строительство междуна-

* данные округлены

** объемы финансирования отдельных проектов приводятся по предварительным оценкам из открытых источников, в том числе с сайта ФКУ «Ространсмодернизация» и сайтов региональных органов власти

ТЕМА НОМЕРА. СЮЖЕТ

родного морского терминала для приема круизных и грузопассажирских судов в городе Пионерский Калининградской области. На данный момент уже определен генеральный подрядчик по строительству объекта — ООО «Больверк». Стоимость контракта составляет 7,3 млрд рублей (2017-2019 гг.). Причал нового порта сможет принимать грузы, которые сейчас следуют в Россию, в том числе через литовскую Клайпеду. Протяженность терминала позволит принимать морские лайнера длиной 317 м, включая круизные суда.

В перспективе, по оценкам специалистов, терминал сможет обслуживать до 305 тыс. человек и до 80 тыс. единиц грузового транспорта в год.

В числе проектов также такие крупные, как проект создания сухогрузного района в порту Тамань (228 млрд руб. капитальных затрат, по данным ФКУ «Ространсмодернизация») и проект развития Мурманского транспортного узла, включая строительство угольного терминала «Лавна» с финансированием 144 млрд рублей (2019-2024 гг.).



Проект 3. «Северный морской путь»

Финансирование, млрд руб.*	2019	2020	2021	2022	2023	2024	Всего
Общий объем	49,5	114,9	142,1	145,5	69,1	66,1	587,4
Федеральный бюджет	30,9	37,6	49,3	49,9	48,2	49,8	265,9
Внебюджетные средства	18,6	77,3	92,8	95,6	20,9	16,3	321,5

В целях развития «Севморпути» предполагается завершить строительство объектов Глобальной морской системы связи при бедствии, а также реализовать мероприятия по навигационно-гидографическому обеспечению судоходства на трассах пути и обеспечить безопасность мореплавания в его акватории. Предусмотрено также строительство гидрографических, лоцмейстерских, аварийно-спасательных судов ледового

класса, строительство 4 ледоколов на сжиженном природном газе (2021 г.)

Другая задача проекта — увеличение грузопотока до 80 млн тонн в год. Этой целью в Мурманске будет построен причал для стоянки аварийно-спасательных судов, а также терминал сниженного природного газа и газового конденсата «Утренний» в морском порту Сабетта. Объем финансирования по этим объектам пока не известен (2019-2024 гг.).

Проект 4. «Железнодорожный транспорт и транзит»

Финансирование, млрд руб.*	2019	2020	2021	2022	2023	2024	Всего
Общий объем	114,6	203,4	218,1	282,1	375,4	59,7	1253,4
Федеральный бюджет	9,8	14,4	11,0	0,20	—	—	37,3
Внебюджетные средства	104,8	189,0	207,1	280,1	375,4	59,7	1216,1

Ключевые задачи проекта будут реализованы за счет средств ОАО «РЖД». В первую очередь это увеличение пропускной способности Байкало-Амурской и Транссибирской железнодорожных магистралей в 1,5 раза, до 180 млн тонн. В 2019 году инвестиции на модернизацию железнодорожной инфраструктуры двух магистралей должны составить 80,82 млрд рублей. Полная стоимость стройки, включая все программы, по подсчетам экспертов, может достигнуть 1 трлн рублей.

Другая задача проекта — сокращение времени перевозки контейнеров железнодорожным транс-

портом с Дальнего Востока на западную границу РФ до 7 дней. При этом объем транзитных перевозок контейнеров железнодорожным транспортом должен показать рост в 4 раза (в 2017 г. — 56 млн тонн).

В план включен также амбициозный проект строительства железнодорожной линии Селихин — Ныш с переходом пролива Невельского. Протяженность линии составит 585,3 км, а затраты могут достичь 500 млрд рублей. Создатели плана надеются, что транспортный переход обеспечит грузовое сообщение с островом Сахалин в объеме до 36,9 млн тонн (2019-2024 гг.).



* данные округлены



Проект 5. «Транспортно-логистические центры»

Финансирование, млрд руб.*	2019	2020	2021	2022	2023	2024	Всего
Общий объем	5,1	2,3	3,8	10,4	12,0	12,1	45,8
Федеральный бюджет	–	0,33	0,54	4,6	3,6	0,83	9,9
Внебюджетные средства	5,1	2,0	3,24	5,8	8,4	11,3	35,9

Проект предполагает создание узловых мультимодальных транспортно-логистических центров. Имеются в виду оптово-распределительные центры Минсельхоза РФ, производственно-логистические комплексы Минобороны РФ, логистические центры «Почты России», ОАО «РЖД» и др. Суммар-

ная мощность введенных к 2024 году в эксплуатацию грузовых мультимодальных транспортно-логистических центров должна составить не менее 51,6 млн тонн. Проект предусматривает самое ограниченное финансирование, и конкретики по нему пока нет.

Проект 6. «Коммуникации между центрами экономического роста»

Финансирование, млрд руб.*	2019	2020	2021	2022	2023	2024	Всего
Общий объем	328,2	226,6	219,7	286,0	323,6	329,1	1713,5*
Федеральный бюджет	198,4	169,6	173,4	248,5	301,2	286,9	1378,3
Внебюджетные средства	99,8	40,3	38,9	32,5	22,4	42,2	276,5

*С учетом консолидированных бюджетов субъектов РФ

Проект предусматривает строительство сети скоростных автомобильных дорог, связывающих центры экономического роста с другими административными центрами субъектов РФ. По итогам его реализации прирост сети скоростных автомобильных дорог составит 708 км, или 28% к уровню 2018 года (2,5 тыс. км). Помимо скоростных дорог планируется обустроить участки автомобильных дорог федерального значения общей протяженностью 958,8 км.

Планируется также строительство моста через Енисей в Красноярском крае. Затраты на сооружение моста, по данным областного Минтранса, составят 10 млрд рублей. Этот мост станет первым крупным инфраструктурным объектом в реализации проекта Ангаро-Енисейского кластера (2019-2023 гг.).

До 2024 года в России будет реализовано несколько дорожных проектов, направленных на избавление крупных городов от потока транзитного транспорта, в первую очередь тяжелых грузовиков. Так, запланировано строительство автодорожных обходов 12 городов (395,6 км новых автомобильных дорог): Нижнего Новгорода, Борисоглебска (Воронежская область), Пскова, Ачинска (Красноярский край), Тулунь и Усолье-Сибирского (Иркутская область), Ба-

бушкина (Республика Бурятия), Анапы (Краснодарский край), Спасска и Зубовой Поляны (Пензенская область), Черняховска (Калининградская область), Сортавалы (Республика Карелия).

До 2024 года в России будет реализовано несколько дорожных проектов, направленных на избавление крупных городов от потока транзитного транспорта, в первую очередь тяжелых грузовиков

Кроме того, планом предусмотрено развитие дальних автодорожных подходов к Крымскому мосту (около 90 млрд руб.), реконструкция 32 мостов и развитие московского железнодорожного узла, где пассажиропоток в пригородном сообщении должен составить 850 млн пассажиров в год (сейчас 720 млн пассажиров в год). Финансирование развития Московского транспортного узла может потребовать 930 млрд рублей (2019-2024 гг.).



* данные округлены

ТЕМА НОМЕРА. СЮЖЕТ



Проект 7. «Развитие региональных аэропортов и маршрутов»

Финансирование, млрд руб.*	2019	2020	2021	2022	2023	2024	Всего
Общий объем	38,8	39,5	43,5	57,0	44,1	44,3	267,4
Федеральный бюджет	31,1	30,4	36,5	50,0	42,7	43,1	233,9
Внебюджетные средства	7,7	9,1	7,0	7,0	1,4	0,20	33,5

В состав комплексного плана включена реконструкция 68 аэропортов, в том числе 38 аэропортов, расположенных в Дальневосточном федеральном округе. На 48 объектах будут реконструированы или построены взлетно-посадочные полосы. К 2024 году должно быть осуществлено субсидирование рейсов по 175 маршрутам, а доля пассажиропотока, минуя Москву, должна соста-

вить 51,3% от общего пассажиропотока в РФ. По данным Росавиации, необходимый объем финансирования из федерального бюджета на цели реконструкции аэропортов в период с 2019 по 2024 год включительно составляет 166 млрд рублей, из них на реконструкцию аэропортов, находящихся на территории Дальневосточного федерального округа, — 86,7 млрд рублей.

Проект 8. «Высокоскоростное железнодорожное сообщение»

Финансирование, млрд руб.*	2019	2020	2021	2022	2023	2024	Всего
Общий объем	43,3	74,0	133,1	159,0	129,0	83,3	621,8
Федеральный бюджет	0,088	0,088	0,088	70,0	70,0	60,0	200,2
Внебюджетные средства	43,2	73,9	133,0	89,0	59,0	23,3	421,6



Этот проект комплексного плана предусматривает строительства ВСМ Москва – Казань. Он в план включен, но пока только в виде первого этапа — строительства ВСМ от Москвы до Нижнего Новгорода. Строительные работы планируется начать в 2019 году.

Общая стоимость ВСМ Москва – Казань оценивается в 1,6 трлн рублей, из которых 700 млрд рублей, как ожидается, составит капитальный

грант. В модели, которую рассматривают в ОАО «РЖД», его безвозмездно должно представить государство. Кроме того, предусмотрены инвестиции самой компании — 200 млрд рублей, остальное — привлеченные частные инвестиции. Из которых на транспортную безопасность может потребоваться 30 млрд рублей (максимальный прогнозный сценарий финансирования).



Проект 9. «Внутренние водные пути»

Финансирование, млрд руб.*	2019	2020	2021	2022	2023	2024	Всего
Общий объем	38,2	45,7	38,7	46,0	52,3	55,3	276,3
Федеральный бюджет	38,2	45,7	38,7	46,0	52,3	55,3	276,3
Внебюджетные средства	-	-	-	-	-	-	-

Данный федеральный проект призван увеличить пропускную способность внутренних водных путей (ВВП) на 14,3 млн тонн. Достичь поставленных задач планируется за счет обеспечения нормативного содержания ВВП и судоходных гидroteхнических сооружений (СГТС), а также в результате строительства Багаевского гидроузла на р. Дон (22 млрд руб.) и Нижегородского низ-

конапорного гидроузла на р. Волга (45,3 млрд руб.). Здесь же запланирована реконструкция объектов инфраструктуры Канала имени Москвы для увеличения пропускной способности в объеме 25 млн тонн в год. При этом проект «Внутренние водные пути» — единственный, не предусматривающий внебюджетных источников финансирования.

* данные округлены

Транспортная стратегия — реализация продолжается



Несмотря на утверждение комплексного плана, до сих пор нет документов, которые бы отменяли планы по строительству и развитию транспортной инфраструктуры в рамках предшествующих программ.

Основным инструментом реализации транспортной стратегии является программа РФ «Развитие транспортной системы (2010-2021 годы)». Ее финансирование ранее осуществлялось за счет одноименной федеральной целевой программы (ФЦП).

С целью концентрации финансовых ресурсов постановлением правительства РФ от 20 декабря 2017 года № 1596 ФЦП была интегрирована в госпрограмму «Развитие транспортной системы», и с 2018 года госпрограмма перевелась на проектное управление.

Ожидается, что реализация госпрограммы к 2021 году позволит обеспечить:

- повышение конкурентоспособности транспортной системы России на мировом рынке транспортных услуг и рост экспорта транспортных услуг до \$19 млрд;
- повышение комплексной безопасности и устойчивости транспортной системы с целью сокращения числа происшествий на транспорте на единицу транспортных средств на 10% по отношению к уровню 2016 года;
- снижение доли протяженности дорожной сети городских агломераций, работающих в режиме перегрузки в час «пик», до 68%.

Общий объем финансирования госпрограммы за период реализации предусматривается в размере около 7753,33 млрд рублей, в том числе за счет федерального бюджета — 3182,88 млрд

рублей, консолидированных бюджетов регионов — 2728,92 млрд рублей и внебюджетных источников — 1841,53 млрд рублей.

Госпрограмма включила в себя ряд подпрограмм.

Подпрограмма 1. «Железнодорожный транспорт»

Эта подпрограмма включает в себя ведомственный проект «Развитие инфраструктуры железнодорожного транспорта», целью которого является ускорение товародвижения и рост подвижности населения. Для этого должно быть построено 1,8 тыс. км дополнительных главных путей и новых железнодорожных линий.

В частности, предусмотрена комплексная реконструкция участка им. М. Горького — Котельниково — Тихорецкая — Крымская с обходом Краснодарского железнодорожного узла. Взнос в уставный капитал ОАО «РЖД» составит 39,56 млрд рублей (максимальная часть — 12,9 млрд руб. в 2021 г.).

Этаже программа касается Московского транспортного узла. Где развитие объектов железнодорожного транспорта будет профинансировано из средств государства в объеме 24,72 млрд рублей (максимум — в заключительном 2020 г. — 10,3 млрд руб.).

Развитие железнодорожной инфраструктуры общего пользования на участке Междуреченск — Тайшет обойдется федеральному бюджету в 15 млрд рублей.

Согласно перечню укрупненных инвестиционных проектов, предусмотрено строительство пускового комплекса Томмот — Якутск (Нижний



Бестях) железнодорожной линии Беркакит — Томмот — Якутск в Республике Саха (Якутия). На этот объект из федерального бюджета будет направлено 1,95 млрд рублей.

Строительство новой линии Лосево — Камен-ногорск с целью переноса грузового движения к портам Финского залива предусматривает федеральные расходы в объеме 1,79 млрд рублей.

Подпрограмма 2. «Дорожное хозяйство»

Ключевым ведомственным проектом этой подпрограммы является федеральный проект «Безопасные и качественные дороги» (БКД), реализация которого стартовала в 2017 году и рассчитана до 2025-го. Участниками проекта сейчас выступают 38 крупнейших агломераций страны из 36 субъектов. Общая протяженность дорожной сети, которая подвергнется модернизации, достигает 50 тыс. км.

На проведение ремонтных работ на дорогах и комплекса мер по повышению их безопасности в 2017 году было направлено 64,8 млрд рублей, из которых 31 млрд рублей — федеральные средства. По итогам реализации проекта в прошлом году 26,16 тыс. км, или 52%, дорожной сети агломераций находятся в нормативном состоянии. В 20125 году этот показатель должен достигнуть 85%. В 2017 году ликвидировано 1465 мест концентрации ДТП.

В 2018 году объем финансирования составит 65,4 млрд рублей, из которых 31,2 млрд рублей поступают из государственного бюджета. При этом больше всего выделенных средств, а именно по 1,5 млрд рублей, получили Самарская область и Татарстан.

Девять регионов получили по 1 млрд рублей (Башкирия, Кубань, Красноярский край, Прика-

мье, Воронежская, Омская, Новосибирская, Саратовская и Челябинская области). Меньше всего денег — по 625 млн рублей — выделено Бурятии и Калининградской области.

Общий объем финансирования национального проекта БКД в период 2018-2024 годов составит около 4,5 трлн рублей.

В 2012-2017 годах на обустройство российских дорог в целом было направлено 6 трлн рублей. В предстоящие шесть лет, согласно распоряжению президента РФ, эта сумма практически удвоится и составит 11 млрд рублей из всех источников.

Стоит добавить, что БКД не исчерпывается строительством дорожного полотна и ликвидацией мест концентрации происшествий.

На второй этап реализации проекта приходится несколько мер, которые позволят включиться вендорам и интеграторам рынка систем безопасности.

Например, заявлено о намерении оптимизировать транспортные потоки, в том числе переключении потоков пассажиров на общественный транспорт. Здесь возможно использование схемы перехватывающих парковок, примененной в Москве и Санкт-Петербурге. Отдельным пунктом стоит задача внедрения в городских агломерациях интеллектуальных систем управления дорожным движением и объектами транспортной инфраструктуры.

Подпрограмма 3. «Гражданская авиация и аэронавигационное обслуживание»

Ведомственный проект «Развитие инфраструктуры воздушного транспорта» призван повысить доступность и качество услуг воздушного транспорта. Планируется реализовать инвестицион-



ные проекты по строительству и реконструкции 20 взлетно-посадочных полос в период с 2018 по 2021 год. Бюджетное финансирование в 2018 году составит 39,8 млрд рублей, в 2019 — 12,6 млрд рублей, в 2020 — 10,9 млрд рублей, в 2021 — 12,7 млрд рублей.

Подпрограмма 4. «Морской и речной транспорт»

Подпрограмма включает два ведомственных проекта «Развитие инфраструктуры морского транспорта» и «Развитие инфраструктуры внутреннего водного транспорта». Среди ключевых задач — увеличение мощности российских портов на 189,1 млн тонн в 2018-2021 годах и увеличение пропускной способности внутренних водных путей протяженностью 3,3 тыс. км. Бюджетное финансирование в 2018 году составит 31,3 млрд рублей, в 2019 — 31,6 млрд рублей, в 2020 — 30,3 млрд рублей, в 2021 — 47,2 млрд рублей.

Подпрограмма 5. «Надзор в сфере транспорта»

Подпрограмма нацелена на повышение комплексной безопасности и предусматривает приобретение патрульных судов и вертолетов на общую сумму 1,2 трлн рублей за период с 2018 по 2021 год.

Подпрограмма 6. «Комплексное развитие транспортных узлов»

С целью реализации экспортного и транзитного потенциала страны и обеспечения прироста транзитных перевозок на 7,7 млн тонн в рамках подпрограммы планируется комплексное развитие Новороссийского транспортного узла в Краснодарском крае. В нем предусмотрено

строительство станции в районе разъезда 9-го км Северо-Кавказской железной дороги (163,1 млн руб.), строительство железнодорожных парков и развитие железнодорожной станции Новороссийск Северо-Кавказской железной дороги (6,57 млрд руб.).

Этой же программой предусмотрено развитие транспортного узла Восточный — Находка в Приморском крае, в том числе заложено 9,44 млрд рублей на объекты железнодорожного транспорта.

Кроме того, госпрограмма предусматривает финансирование направлений прикладных научных исследований и экспериментальных разработок. На научные изыскания и разработки в области совершенствования и развития системы транспортной безопасности в период с 2019 по 2021 год предусмотрено около 47 млн рублей.

Руководство к действию

В явном виде комплексный план не прописывает ни по одному из проектов развития магистральной инфраструктуры раздел «Транспортная безопасность» и объемы возможного финансирования. Однако опрошенные журналом эксперты компаний, чьи решения представлены в транспортной сфере, сошлись во мнении — на эти цели может быть выделено 1-2% от общего объема финансирования плана. Предположительные цифры варьируются в диапазоне 100-120 млрд рублей.

При этом требования так называемого «постановления 969» гарантируют вендорам оборудования по безопасности широкий спрос на все типы решений вплоть до 2024 года. Дело останется за малым — пройти процедуру сертификации оборудования.

ТЕМА НОМЕРА. СЮЖЕТ

Якорные объекты комплексного плана





Транспортная безопасность — компании в ожидании 120 млрд рублей



Владимир Куделькин
президент консорциума
«Интегра-С»

На фоне развернутой в России «цифровизации» при оснащении объектов и магистралей, вошедших в комплексный план, разумеется, возникнет спрос на интегрированные решения, учитывающие координаты места и времени, на решения, которые способны обеспечивать не только антитеррористическую безопасность, но и безопасность технологических процессов, безопасность зданий и т.д. Мы создали 4D-ГИС систему как раз для этих целей, своеобразное ядро «цифровизации».

Какой бюджет будет выделен в рамках комплексного плана на нужды безопасности, сейчас сказать сложно. Мы оснащаем все российские акватории, большое количество объектов на ж/д. Система безопасности одного крупного вокзала или порта стоит от 100 млн рублей, а с учетом акватории порта 200 млн и выше.

Но вопрос не в этом! Должен быть единый подход. А в настоящее время каждый делает системы безопасности, как хочет. Поэтому мы разработали стандарт для интегрированных систем, он включает положения о необходимости наличия единых программных кодов и протоколов, а также о привязке к пространству и времени.



Андрей Скворцов
директор по развитию
ООО ПСЦ «Электроника»

Мы, разумеется, успели познакомиться с «Комплексным планом модернизации и расширения магистральной инфраструктуры», т. к. транспортный сектор является одним из ключевых приоритетов в портфеле компаний, в частности аэропорты. Требо-

вания по безопасности становятся все более жесткими, и это требует внедрения высокотехнологичных систем, поэтому мы и считаем этот сегмент ключевым для себя.

Если давать количественные оценки потенциальному рынку систем безопасности, который образуется в связи с реализацией комплексного плана, то, думаю, счет здесь пойдет на сотни миллионов рублей.

Стоимость комплексного оборудования периметра аэропорта может достигать 200 млн рублей, безопасность зданий, сооружений, перевозочного сектора и т. д. для крупных аэропортов потребует еще 100-150 млн рублей, может быть, больше, зависит от масштаба.

Вопрос в том, что на многих объектах системы уже созданы, новых аэропортов не так много, поэтому речь идет скорее о модернизации существующих систем, интеграции оборудования, создании ситуационных центров. Это, в свою очередь, чуть меньшие бюджеты, но, тем не менее, ощутимые.

Сложно сейчас сказать, каков будет порядок финансирования. Если деньги пойдут через федеральные целевые программы, то финансирование будет точечным. Возможны варианты инвестиционного финансирования как со стороны государства, когда объекты потом будут переданы на баланс субъектам, так и с привлечением частных инвесторов.



Михаил Рыбаков
генеральный директор
ООО «Итриум СПб»

С точки зрения национальных интересов план правильный. Там, правда, есть смешные цифры, типа протяженности скоростных магистралей на миллионы человек.

Какие бюджеты благодаря плану получит рынок систем безопасности? Пол-палец-потолок: в строительном проекте безопасность — приблизительно единицы процентов. Умножить 6+ триллионов на эти проценты, и вот оно.

Какие решения будут актуальны для новых объектов? Программа до 2024 года, а эксплуатация многое дольше! Решения future proof. Технологически: интернет вещей (IoT) и веб вещей (WoT).



Александр Калко
руководитель отдела
маркетинга и продаж
ООО «Пентакон»

Это хорошо, что правительство озабочилось развитием инфраструктуры и утвердило план развития до 2024 года. Однако все это может быть реализовано только в случае привлечения инвестиционных средств в полном объеме. Иначе денег, выделяемых из бюджета на реализацию проектов, просто не хватит.

Обычно проектирование и построение системы безопасности (в данном случае имеется в виду система физической защиты) финансируется, к сожалению, по остаточному принципу, несмотря на все возрастающие угрозы, в том числе террористического характера. Скорее всего, это будет около 1-2%, а может, и меньше. Причем упор, например для аэропортов, будет сделан на оснащение пунктов контроля и досмотра и построение системы видеонаблюдения. На оснащение периметра денег может просто не остаться (стоимость оснащения периметра «по уму» может исчисляться десятками миллионов рублей), если только на табличку «Запретная зона. Проход запрещен». К сожалению, точнее сказать невозможно, т. к. практически ни один проект, на которые планируется выделить деньги, не имеет четкого ТЗ и проектной документации.

Конечно, новые объекты (в плане обеспечения безопасности) должны оснащаться самыми современными системами, причем обязательно сертифицированными (согласно положениям постановления правительства РФ от 26 сентября 2016 года № 969 «Об утверждении требований к функциональным свойствам технических средств обеспечения транспортной безопасности и Правил обязательной сертификации технических средств обеспечения транспортной безопасности»). Но для поддержания защищенности объекта на требуемом уровне, кроме того, должна проводиться периодическая оценка эффективности систем безопасности, особенно в условиях изменяющихся угроз. Причем минимизировать затраты на проведение таких работ могут современные аналитические комплексы, позволяющие моделировать огромное количество вариантов развития событий при возникновении тех или иных угроз.



реклама

Информационно-аналитический журнал

RУБЕЖ
NEWS. ANALYTICS. LIFESTYLE.