



# Проехали!

Как бюджетное финансирование транспортной отрасли уходит в прошлое

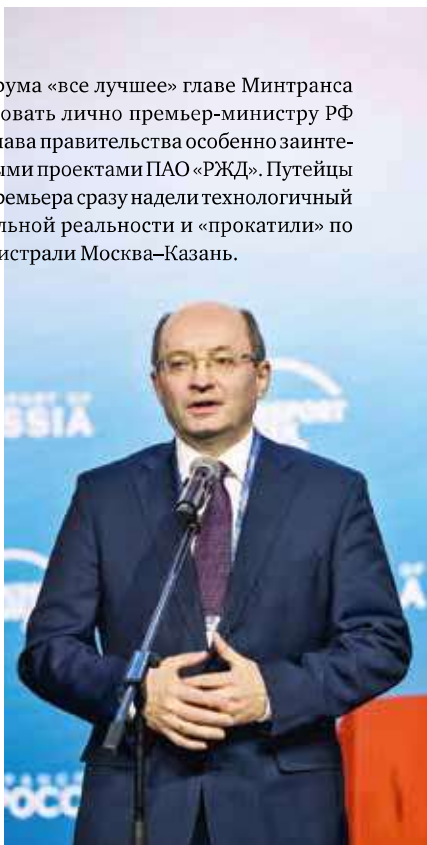
6–8 декабря 2017 года в московском Гостином дворе прошел XI Международный форум «Транспорт России». Ключевое мероприятие транспортной отрасли собрало более 3 тысяч экспертов из 905 компаний и органов государственной власти. На выставке свои разработки представили 120 экспонентов. Главный посыл форума — бюджетных денег на новые проекты не будет, но отрасль к этому готова. Транспортникам помогут частные инвестиции и коммерческие сервисы, главное — не увязнуть в расходах, в том числе на безопасность.

 Текст: Римма Ремизова, Станислав Тарасов

 Фото: ООО «Бизнес Диалог», mintrans.ru, droneboys.ru (Александр Соловьев)

## Крути педали

Уже в первый день форума «все лучшее» главе Минтранса пришлось демонстрировать лично премьер-министру РФ Дмитрию Медведеву. Глава правительства особенно заинтересовался приоритетными проектами ПАО «РЖД». Путьцы знали, на что бить: на премьера сразу надели технологичный гаджет — очки виртуальной реальности и «прокатили» по высокоскоростной магистрали Москва–Казань.



**Александр Мишарин,**  
первый заместитель  
генерального  
директора  
ПАО «РЖД»

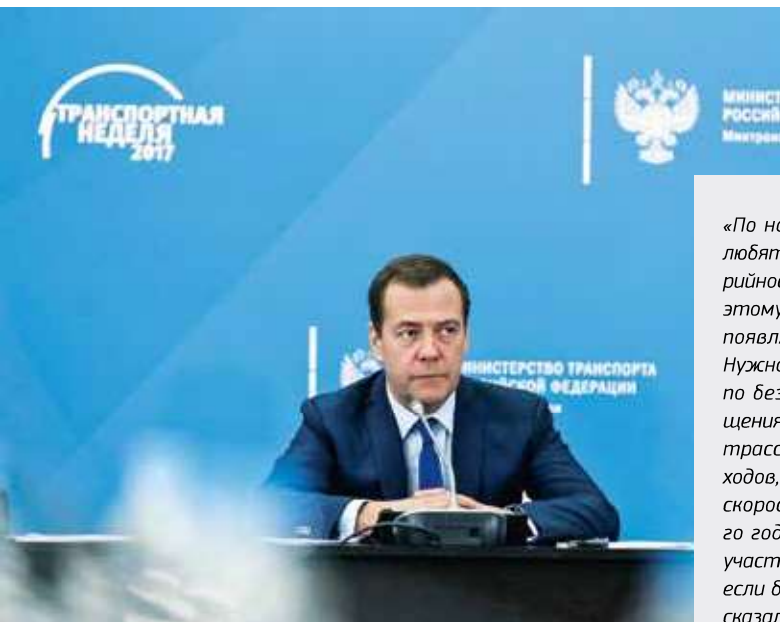


А вот на стенде Республики Татарстан за инновации выдали развитие велосипедного транспорта. Мол, построили 80 км велодорожек и сделали мобильное приложение для быстрого поиска и аренды «педальных коней». Премьер инициативу тактично похвалил, но тестировать велосипеды отказался.



Let it Go! / By Rimma Remizova, Stanislav Tarasov

December 6–8, 2017 Moscow Gostiny Dvor hosted the XI International Forum «Transport of Russia». A key event of transport industry gathered more than 3 thousand experts from 905 companies and public authorities. 120 exhibitors presented their developments at the exhibition. The main message of the forum is — there going to be no public money for new projects, but the industry is ready for this. Private investors and commercial services will help transport workers; the main thing is not to get stuck into expenses, including safety costs.



На совещании по итогам реализации проекта «Безопасные и качественные дороги» Дмитрий Медведев рекомендовал дорожникам не ограничиваться достигнутым: сокращение аварийно опасных участков в 2017 году более чем на 40%, по мнению премьера, не предел.

*«По новым участкам автомобилисты любят разогнаться. В результате аварийность кое-где даже подрастает. Поэтому нужно следить за тем, чтобы не появлялись новые очаги аварийности. Нужно предусматривать мероприятия по безопасности. Это касается освещения перекрестков и освещения самих трасс, организации пешеходных переходов, средств фиксации ДТП, контроля скоростного режима. По итогам этого года количество аварийно опасных участков сокращено более чем на 40%, если брать уровень прошлого года», — сказал **Медведев**.*



**Роман Старовойт**,  
руководитель Росавтодора

## Проекты-драйверы



**Максим Соколов**, министр транспорта РФ

Эстафету обзора проектов роста у премьера принял министр транспорта Максим Соколов. Он кратко остановился на основных характеристиках саммита АТЭС (Владивосток, 2012), Летней универсиады (Казань, 2013), зимней Олимпиады (Сочи, 2014), саммитах БРИКС и ШОС (Уфа, 2015).

Отдельно глава Минтранса рассказал о Чемпионате мира по футболу FIFA-2018 и Кубке Конфедераций FIFA-2017, благодаря которым в России было построено 28 объектов аэропортовой инфраструктуры, 11 объектов улично-дорожной сети, 2 объек-

та метрополитена. Общее число мероприятий в сфере модернизации транспортной инфраструктуры, закупки оборудования и подготовки транспортно-планировочных решений превысило 160.

Максим Соколов позитивно оценил первые результаты эксплуатации возведенных и обновленных объектов. В рамках Кубка Конфедераций в 2017 году совершено более 46 тысяч авиарейсов, воздушным транспортом перевезено 6,5 млн человек, услугами железных дорог воспользовались 2 млн пассажиров.





## Перспективы

Программой стала в выступлениях министра транспорта тема ухода от бюджетного финансирования отрасли. Максим Соколов указал на дефицит средств в казне и потребовал расширить перечень источников инвестиций. В первую очередь — за счет ставки на государственно-частное партнерство (ГЧП) и инфраструктурную ипотеку. Соколов отметил, что механизмы ГЧП уже отработаны. Минтранс привлекал частные инвестиции в таких проектах, как «Западный скоростной диаметр», порт «Бронка», аэропорт «Пулково», морской порт Сабетта, трасса М-11 Москва–Санкт-Петербург, ЦКАД и аэропорт «Платов».

В ходе обсуждения Соколов также пояснил, что, несмотря на значительное развитие в последние годы, существующая инфраструктура не соответствует запросам российских граждан и иностранных туристов. В то же время на запуск новых проектов государственного финансирования не будет, а частные деньги не идут в подобные проекты в силу «особенностей инвестиционного цикла» и низкой доходности.

Аэропорт «Платов», Ростов-на-Дону



*«Мы были вынуждены ее (государственную программу «Развитие транспортной системы». — Прим. ред.) продлить до 2021 года. Дополнительный год обеспечит только завершение тех проектов, которые были начаты до 2017 года. Простым языком скажу, что ни одного нового проекта с 2017 до 2021 года мы при бюджетной поддержке не начинаем. В силу нехватки финансовых ресурсов», — сказал **Максим Соколов**.*

## Привет, Евразия!

Обсуждение внутренних вопросов развития отрасли плавно перешло к темам международного масштаба. На площадке форума прошла пленарная дискуссия «Транспорт и логистика в Евразии. Новые возможности».

**Алан Лушников**, заместитель министратранспорта РФ, сообщил, что в настоящее время Евразийский экономический союз (ЕЭС) совместно с Арменией, Беларусью, Казахстаном и Киргизией активно работает над формированием единого транспортного пространства и созданием общего рынка услуг. 26 декабря 2016 года президентами этих стран одобрены основные направления координирования транспортной политики и поставлены задачи о снятии к 2025 году всех имеющихся ограничений на перевозки всеми видами транспорта.

## Цифровой транспорт ждет своего рулевого



VII Международный конгресс «ЭРА-ГЛО-НАСС» и круглый стол «Цифровое будущее транспортной отрасли» — два мероприятия, по сути, об одном и том же. Транспорт ждет значительная трансформация: ИТ-технологии уже начали менять отрасль, технологичные компании внедряют цифровые сервисы, а мегаполисы — элементы интеллектуальной транспортной системы (ИТС). Но организаторы и ключевые участники заседаний, увы, пошли параллельными курсами.

*«Спасение жизней — важнейшая, но не единственная задача, которая стоит перед системой «ЭРА-ГЛО НАСС». Мы сегодня живем в эпоху перехода к цифровой экономике: высокие технологии меняют нашу реальность, и неизбежный процесс цифровизации затрагивает все отрасли... Инфраструктура ГЛО НАСС имеет огромный потенциал и возможности для создания новых решений, разнообразных сервисов», — такими словами генеральный директор АО «ГЛО НАСС» **Андрей Жерегеля** открыл конгресс.*



На следующий день о том же сказал и глава компании-оператора системы «Платон» «РТ-Инвест Транспортные Системы» **Антон Замков** во время круглого стола: «Система «Платон» — это первый масштабный шаг к цифровизации всей отрасли грузоперевозок. Она уже сегодня может стать основой для экосистемы цифровых сервисов на транспорте

и решением приоритетных задач государства для модернизации и повышения эффективности транспортного комплекса страны. ...Мы уже сегодня создаем сервисы, которые нужны и бизнесу, и государству. Речь идет о бирже заказов на перевозку, объединенные сервисные и платежные карты, мониторинг и аналитику автопарка».

## Немного о безопасности

Не такой яркой оказалась конференция «Об актуальных вопросах в сфере обеспечения транспортной безопасности». Приезд премьер-министра сдвинул начало и спутал планы организаторов. Многие эксперты не выдержали трехчасового ожидания. «Что мы там узнаем нового», — говорили они и заказывали такси.

И по существу были правы. Основной пафос мероприятия свелся к протокольному докладу Алексея Пятигорского, заместителя директора Департамента транспортной безопасности и специальных программ Министерства транспорта РФ, о проекте изменений в Федеральный закон 16-ФЗ «О транспортной безопасности». По смыслу доклад во многом повторял мысли, высказанные год назад другим постоянным участником форума, замминистра транспорта Николеом Захряпиным. Например, исключение категорирования и оценки уязвимости для всех ТС, кроме ряда морских судов.

Внезапная дискуссия завязалась между Пятигорским и вице-президентом Российского автотранспортного союза Валерием Алексеевым — вокруг отсрочки для собственников ОТИ по сертификации установленного оборудования по требованиям постановления № 969 до 1 января 2019 года. По мнению Алексеева, сертификационные центры в обозначенный срок не уложатся, а стоимость работ по подтверждению соответствия чрезмерна.





«Сертификация проводится за определенные деньги, 30–40 тысяч рублей за одно устройство, что сопоставимо с его (устройства) стоимостью. Необходимо отодвинуть срок сертификации оборудования на объектах, что приведет к постепенной замене

ТСОТБ на сертифицированные производителем и снижению цены на услуги сертификации для ОТИ», — сказал **Валерий Алексеев**.

Но замминистра Захряпин заявил, что не видит оснований отодвигать сроки сертификации. Сдвиг сроков возможен только

в случае, если федеральные органы по сертификации не будут справляться с большим количеством поступающих заявок. Минтранс РФ, пояснил Захряпин, ждет просьбы от указанных органов в письменной форме.

Замечания к постановлению правительства № 969 были заявлены отдельной дискуссией. Но дальше короткого диалога о сроках сертификации дело не пошло. Докладчику — секретарю Межведомственной рабочей группы по вопросам сертификации ТСОТБ, директору центра по сертификации ФГУП «ЗащитаИнфоТранс» Александру Привалову — слово попросту не предоставили. Модератор заседания Николай Захряпин указал на недостаток времени и предложил вопрос сертификации не поднимать: «У нас проводилось семинарское занятие с участием заинтересованных лиц, я имею в виду прежде всего представителей Союза транспортников России, которые прибыли для проведения этого семинара со всей страны, и полагаю, что мы там достаточно хорошо поговорили». Собравшиеся единодушно промолчали в знак согласия с замминистра.



**Владимир Черток**, заместитель руководителя Ространснадзора

**Александр Старовойтов**, член комитета Госдумы РФ по транспорту и строительству, депутат фракции ЛДПР

**Николай Захряпин**, заместитель министра транспорта РФ

### Куда дальше?

В 2017 году форум «Транспорт России» показал, что отрасль в целом с достоинством преодолела экономический кризис последних лет.

Транспортные агентства открыты, хотят показать динамику. Росавтодор представил схему собственной трансформации. Ожидаемые итоги реализации восьми ее этапов назвал руководитель ведомства Роман Старовойт: «Нулевая терпимость» к смертности в результате ДТП на федеральных трассах, не менее чем 12-летнее увеличение межремонтных сроков, двукратный рост частных инвестиций в дорожное строительство».

Математически точный подход к вопросу повышения спроса на российские суда, развития конкурентоспособности отечественного флота, судоходства и судостроения продемонстрировали участники конференции «Море зовет». Выступления руководителей морских перевозок по изобилию расчетов и экономических формул были достойны докторантуры Высшей школы экономики.

Минтранс обрел свою аллею славы среди проектов. Например, Максим Соколов особо отметил «Обход Хабаровска». Министр представил его журналистам лично, настояв на том, чтобы съемка велась исключительно на фоне одноименного стенда.

Однако дальше ехать, плыть и лететь придется без господдержки. ГЧП — аббревиатура, под знаком которой будет работать транспортная отрасль как минимум до 2021 года.



**Виктор Олерский**, заместитель министра транспорта РФ

**Сергей Иванов**, специальный представитель Президента РФ

