



ЭФФЕКТИВНОЕ РАЗВИТИЕ РОССИИ

Приоритеты инфраструктурного и пространственного развития страны обсудили на саммите InfraSpace.

Обновленная Стратегия пространственного развития определила новые векторы гражданского, промышленного и транспортного строительства. Если в 1991 году документ выделял всего 358 точек роста внутри страны, то сегодня их количество увеличено до 2160. Все опорные населенные пункты получают обновленную дорожную сеть. Одновременно с этим будут развиваться логистические коридоры «Север — Юг» и «Запад — Восток», новые трассы появятся в зоне Азово-Черноморского бассейна, Арктики и Дальнего Востока. Все это позволит решить две главные задачи: сократить время в пути и повысить комфорт жизни на приоритетных территориях. Каждое из указанных направлений детально обсудили 16 апреля в Москве на площадке Инфраструктурного саммита InfraSpace. Организаторами выступили Агентство экономического развития и Российский союз строителей при поддержке и участии Министерства строительства и ЖКХ РФ, Торгово-промышленной палаты РФ, Российского союза промышленников и предпринимателей.

ФИНАНСОВЫЕ ИНСТРУМЕНТЫ

Обсуждение началось с финансовой составляющей, без которой реализацию столь амбициозных планов сложно представить. Первый заместитель министра строительства и ЖКХ России Александр Ломакин представил гостям саммита все виды доступных финансовых инструментов. В их числе инфраструктурные бюджетные кредиты (ИБК), которые в прошлые годы уже позволили возвести 28 млн кв. метров жилья, создать 150 тысяч рабочих мест и привлечь не менее 3 млрд рублей в виде внебюджетных инвестиций при реализации крупных инфраструктурных проектов. Также продолжится действие специальных казначейских кредитов (СКК), которые будут задействованы чиновниками для разработки 200 мастер-планов, в том числе на территории Дальнего Востока и Арктики. А для восстановления систем жилищно-коммунального хозяйства с 2025 года начнут действовать казначейские инфраструктурные кредиты, также выдаваемые регионам от федерального центра.

Впрочем, амбициозные планы будут претворяться в жизнь не только за бюджетный счет. Во время делового завтрака «Финансирование проектов инфраструктурного и пространственного развития России» эксперты банковского сектора обсудили, как совместить интересы государства, институтов развития и частных инвесторов при проектном финансировании.

«Важным элементом государственной поддержки инфраструктурных проектов в разных регионах России является привлечение частных инвестиций: когда на каждый потраченный рубль от государства привлекается несколько рублей частных инвестиций. Один из инструментов, который позволяет это осуществить, — инфраструктурные облигации. Считаем, что нужно масштабировать объем программы инфраструктурных облигаций до 300 млрд рублей, что может стать драйвером для реализации новых промышленных и социально-экономических объектов», — заявил Александр Аксаков, управляющий директор ДОМ.РФ.

В ХОДЕ ДИСКУССИИ УЧАСТНИКИ РАССМОТРЕЛИ БАНКОВСКОЕ ФИНАНСИРОВАНИЕ ИНФРАСТРУКТУРНЫХ ПРОЕКТОВ В УСЛОВИЯХ ВЫСОКОЙ КЛЮЧЕВОЙ СТАВКИ, ИНВЕСТИЦИОННЫЙ ПОТЕНЦИАЛ ИНФРАСТРУКТУРНЫХ ПРОЕКТОВ НА ДАЛЬНЕМ ВОСТОКЕ И В ДРУГИХ РЕГИОНАХ РОССИИ, МЕХАНИЗМ ГЧП И РАЗЛИЧНЫХ ИНСТРУМЕНТОВ ФИНАНСИРОВАНИЯ.

ТРАНСПОРТНОЕ СТРОИТЕЛЬСТВО

По поручению Президента России Владимира Путина в ближайшие шесть лет транспортному комплексу предстоит построить не менее 50 новых обходов населенных пунктов. Программу уже начали приводить в исполнение. В прошлом году специалисты ГК «Автодор» завершили возведение 60-километрового обхода Твери в составе федеральной трассы М-11 «Нева». Также было запущено движение на новых участках одной из самых востребованных трасс — М-4 «Дон». В ее составе начали работу обход Ростова-на-Дону, обход Краснодара, завершена реконструкция 100-километрового отрезка в направлении черноморского побережья и запущена дорога до Керченского моста. В этом году на М-4 «Дон» дорожники приступят к реконструкции еще 100 км в Ростовской области. По завершении этого участка будет обеспечен высокий уровень скоростного режима для граждан и грузов, передвигающихся по данной магистрали.

Параллельно на трассе М-1 «Беларусь» ведутся работы по реконструкции и расширению А-108 «Московское большое кольцо», которое также называют «Большим бетонным кольцом». После ввода в эксплуатацию транспортная артерия превратится в единый коридор и позволит повысить скорость перевозки грузов между Россией и Белоруссией.

Продолжается строительство и федеральной дороги «М-12». До конца года ГК «Автодор» намерен завершить строительство участка вблизи Екатеринбурга Дюртили — Ачит, что существенно сократит время в пути в направлении Урала. Отметим, что на протяжении всей трассы возводятся многофункциональные зоны для отдыха и перекуса водителей, появляются вышки сотовой связи, что положительно сказывается как на безопасности пользователей, так и на комфорте при передвижении на дальние расстояния. Например, на еще строящемся отрезке Дюртили — Ачит уже установлено 29 вышек связи из 49 запланированных для

обеспечения покрытия LTE. По данным на конец 2024 года, по отрезку от Москвы до Казани было совершено 26 млн поездок по различным маршрутам, перевезено 200 тонн грузов и порядка 70 млн пассажиров. В этом году специалисты фиксируют рост показателей на 30%.

Напомним, что в общей сложности в доверительном управлении ГК «Автодор» находится 5138 км дорог федерального значения, из которых порядка 4000 км относятся к трассам I технической категории, а 3000 км эксплуатируется на платной основе. Сеть проходит по территориям, где проживает практически половина населения страны.

ДОРОГИ — ДРАЙВЕР ДЛЯ РАЗВИТИЯ

Расширение транспортно-логистических коридоров и внутренней дорожной сети призвано обеспечить развитие территорий, через которые они проходят. Уже сейчас видно, как с вводом в эксплуатацию трассы М-12 «Восток» активизировалось жилищное строительство во Владимирской и Ивановской областях, а на выезде из Москвы стали создаваться новые промышленные зоны.

«Где есть дороги, там развивается промышленность и населенные пункты. Там люди имеют нормальную среду обитания, потому что трудно говорить о комфорте жизни без рабочих мест. Проект пространственного развития России позволит нам более сбалансированно решать вопросы не только логистики, жилищных и социальных вопросов, но и развития производительных сил России, — подчеркнул председатель Комитета по предпринимательству в сфере строительства ТПП Ефим Басин, открывая сессию «Новое промышленное и транспортно-логистическое строительство: стратегические задачи и вызовы времени», и добавил, что развитие территорий Дальнего Востока, Арктики и Сибири требует создания площадок по производству строительных материалов. Эксперты дали рекомендации по использованию алюминиевых сплавов для возведения конструкций мостовых сооружений, зданий аэропортов и вертолетных площадок, а для рыхлых ледяных грунтов северных регионов был предложен серный бетон.

Также в рамках саммита участники обсудили важные вопросы ценообразования и импортозамещения. Инновационные полимеры и сырье для производства строительных материалов представила компания АО «ГК Полипласт».

СТРОИТЕЛЬСТВО С УВЕЛИЧЕНИЕМ СКОРОСТИ

Не обошли стороной и тему цифровизации, которая позволяет избавить от рутинного труда на каждой стадии жизненного цикла объекта. Например, при планировании работ заказчики получили доступ к витрине проектов, метадаанным по изысканиям для оценки потенциала участков и комплексу проверки сметных расчетов. Кроме того, на этапе экспертизы теперь запрещено без заказчика изменять ключевые параметры объекта, сроки строительства, бюджет, а также основные технические решения.

Светлана Лянгасова