

**Конференция ГК «Автодор»: дискуссия о дорожном строительстве на высшем уровне**



**13 – 15 сентября в Сочи состоялась ежегодная международная конференция Государственной компании «Автодор» «Инновационные технологии и интеллектуальные транспортные системы в дорожном строительстве». Пожалуй, эту площадку можно назвать ключевой для дорожной отрасли. Здесь собираются люди, принимающие решения о строительстве, о реконструкции и капитальном ремонте, о ценообразовании и пр. Благодаря компании ТРУМЕР, партнеру журнала «ГеоИнфо», нам удалось побывать на форуме, и сегодня мы предлагаем вниманию читателей небольшой обзор прошедшего мероприятия.**

**Аналитическая служба**

В середине сентября 2021 года в Сочи состоялась конференция об инновациях в дорожном строительстве, организованная Государственной компанией «Автодор». Руководство страны, государственных и частных компаний, а также эксперты коснулись самых разных вопросов – от проблем при строительстве автодороги М-12 Москва – Нижний-Новгород – Казань до обеспечения безопасного управления беспилотными автомобилями. Многие спикеры говорили об отраслевой экономике, проблемах ценообразования, о сложностях работы подрядных организаций и даже немного об экологии. Мы постарались обобщить самое важное.

## **Объемы строительства**

Масштабы дорожного строительства в нашей стране в последние годы поражают. Даже если не знать официальных цифр, большинство жителей регулярно видят появление новых дорог и капитальный ремонт существующих. В России на сегодняшний день реализуется национальный проект «Безопасные качественные дороги», а также комплексный план модернизации и расширения магистральной инфраструктуры на период до 2024 года. В этих двух программах заложен основной объем транспортного строительства в стране. По словам вице-преьера РФ Марата Хуснуллина, который открывал конференцию, несмотря на то, что 2020 год из-за пандемии для всех был очень тяжелым, для дорожной отрасли он стал одним из самых успешных благодаря решению президента не останавливать стройку. «В результате в прошлом году при том, что все остальные отрасли в стране упали, дорожная отрасль выросла в физическом объеме на 8%, а в деньгах вообще на 20% освоили денег больше. Мы в прошлом году ввели целый ряд федеральных крупных трасс. Самым большим достижением, конечно, была Центральная Кольцевая Автодорога», – подчеркнул он.

И это явно только начало большой работы. Ведь согласно поставленной президентом страны задаче, в России к 2025 году 85% федеральных дорог и к 2024 году 85% дорог 105 крупнейших агломераций должны быть приведены в нормативное состояние. Это означает, что все крупные населенные пункты, все точки роста, порты, аэропорты, железнодорожные станции будут обеспечены качественными дорогами.

Возможными такие темпы стали в том числе благодаря новой схеме финансирования работ, подразумевающей опережающее выделение средств. «У нас есть лимиты на 22-23 годы, строить нужно в этом году, и часть регионов, часть подрядчиков готовы строить быстрее, но, из-за лимитов не строят. Мы договорились с министерством финансов, что так как в целом в стране есть неиспользуемые остатки, мы эти неиспользуемые остатки передаем тем, кто готов строить быстрее, а потом со следующего года возмещаем. Могу сказать, что в этом году мы по этой системе дополнительно профинансировали 200 млрд рублей», – отметил М.Хуснуллин. То есть, на самом деле, мы наблюдаем самую настоящую конкуренцию за финансирование. И если какие-то компании или даже целые регионы средства осваивать не успевают, то это становится исключительно их финансовой проблемой.

Впрочем, с другой точки зрения предложил взглянуть на этот вопрос помощник Президента Российской Федерации Игорь Левитин, который посетовал, что в стране нет интереса частного бизнеса к строительству дорог. «Когда мы создавали Автодор, то думали, что выйдем 75 на 25 процентов. Но сегодня частники не идут в инвестиции. Автодор сейчас становится сам как инвестор. В Китае 161 тысяча высшей категории платных дорог. В США – 95 тысяч. Мы отстаем. Я понимаю, они дороги строили десятилетиями, а мы с вами только начали. Мы сегодня имеем примерно 7 тысяч дорог высшей категории. Это тоже успех за 10 лет. Однако нужно сделать привлекательным финансирование дорог высшей категории для частных инвестиций», – заключил он.

### **Экология, климатическая повестка и ее нюансы**

Вообще, теме влияния транспорта, а также строительства новой инфраструктуры на экологию было уделено достаточно мало внимания. И тем не менее некоторые спикеры коснулись этой очень важной проблемы.

Так, с точки зрения интеграции новых видов транспорта в энергетические сети, в том числе газовые и электрические заправки, высказался председатель Фонда Сколково Аркадий Дворкович. По его словам, пока нет инфраструктуры – мало соответствующего транспорта. И в тоже время пока нет транспорта, нет смысла развивать инфраструктуру. «Думаю, что с установлением четких ориентиров по климатической повестке, по снижению объемов выбросов, движение в этом направлении резко ускорится. Только что встречались с губернатором Сахалинской области, и он рассказал о планах перехода области практически полностью на газомоторное топливо и на электрический транспорт. Конечно, в Сколково активно занимаются технологией хранения энергии. Это ключевой вопрос. Есть прототипы, есть заделы, но пока решения, которое удовлетворило бы Россию и мир, не найдено. По нашим оценкам, потребуется еще 5-7 лет, чтобы получить технологии хранения энергии, позволяющие экономически выгодно использовать электрический транспорт без значительных субсидий. То есть вопрос о транспорте без субсидий – это вопрос будущего», - отметил он.

Однако переход на альтернативное топливо несет в себе множество скрытых, неочевидных проблем в первую очередь для пользователей автомобильных дорог. И об этом заставил задуматься вновь Игорь Левитин. По словам помощника Президента РФ, все должны понимать, что дешевле бензина альтернативные виды топлива не будут, ведь иначе не на что будет содержать и строить автомобильные дороги. «Сегодня в газе и в электричестве нет акциза, и мы должны будем ввести акцизы на альтернативное топливо. Тогда стоимость будет такая же, как сегодня у бензина. Или сейчас весь мир задумывается о радикальной реформе – платежах за пользование автомобильными дорогами. То есть речь идет о формате покилометровых платежей пользователей. Тогда акцизы не будет, но каждый километр будет просчитан, и водитель будет выбирать, выезжать ему на авто или пользоваться общественным транспортом. Это вызов», – подчеркнул он.

Собственно темы экологии в своем выступлении коснулся только заместитель министра природных ресурсов и экологии Сергей Ястребов. Однако, к сожалению, вряд ли его короткий доклад можно назвать содержательным. Из выступления замминистра лишь следует, что несмотря на презумпцию потенциальной экологической опасности, в министерстве уверены, что «современная инфраструктура, будь то коммунальная инфраструктура, или транспортная, скорее благо, чем вред для окружающей среды» благодаря снижению выбросов и повышению качества жизни населения. Поэтому, проявляя «некую гибкость» по отношению к заказчику, министерство считает важным следить за тем, чтобы не навредить особо охраняемым природным территориям, находящимся вблизи строящихся объектов.

### **М-12 Москва – Нижний-Новгород - Казань. Первые итоги и риски**

Конечно, много было сказано о главном инфраструктурном проекте в России – о будущей трассе М-12 Москва – Нижний-Новгород – Казань, которая станет частью международного транспортного коридора Европа – Западный Китай. По территории нашей страны пройдет 2,5 тысячи километров дороги, а весь маршрут от границы со Скандинавией до Китая составит 8 тысяч километров. Как рассказал председатель правления Государственной компании «Автодор» Вячеслав Петушенко, на сегодняшний день построено 811 км. Это Московская, Нижегородская, Казанская дороги. На каждом километре идет работа. «Сегодня мы зашли со всеми этапами в Главгосэкспертизу. Идет подготовка территории под строительство. Также ведётся подготовка на всех искусственных сооружениях. Это мост через Волгу, мост через Оку в районе Мурома и через реку Сура», – отметил он.

Выделил он и несколько ключевых рисков для реализации проекта. «Первое – рост цен и выход из экспертизы. Второе – это трудовые ресурсы. Всеми вопросами по подготовке территорий в каждом субъекте занимаются губернаторы. Ежедневно вопросы с поставками материалов и освобождением территорий решаются мгновенно. От принятия решения 11 июля 2020 года до завершения работ в конце 2023 года, 811 км, в истории РФ и СССР, такого еще не было. Работа организована очень хорошо. В конкурсных процедурах участвовали крупнейшие компании. Нулевой участок – ООО «Трансстроймеханизация», первый – АО «Стройтрансгаз», второй этап – ООО «РСК», третий участок – АО «ВАД», четвертый – шестой – АО «ДСК «АВТОБАН», которые реализовывали еще 200 км ЦКАД, пятый – ООО «СиАрСиСи Рус», седьмой этап – ООО СК «Автодор», восьмой этап – АО «Дороги и мосты». На восьмом этапе мы построим мост через Волгу и это станет самым длинным искусственным сооружением на М-12. 50% – это привлеченные средства, 50% – наши», – рассказал В.Петушенко.

### **Хорошая площадка для обмена мнениями**

В целом можно однозначно сказать, что конференция ГК «Автодор» в Сочи в очередной раз стала отличной площадкой для обсуждения и решения многих ключевых вопросов автодорожной отрасли на высоком уровне. Присутствие чиновников всех рангов,

руководителей крупнейших строительных компаний и проектных институтов, представителей государственной экспертизы этому, конечно, способствует.

В завершении хочется порекомендовать руководителям и изыскательских компаний, которых было на конференции очень мало, в следующем году найти возможности принять участие в этом мероприятии. Ведь здесь действительно можно напрямую пообщаться с людьми, принимающими решения.