



17 апреля 2020 г.

## КОММЕНТАРИИ

### О необходимости поддержки сектора строительства и реализации инфраструктурных проектов

Деятельность строительных организаций к настоящему моменту оказалась практически парализована в связи с падением спроса, ограничениями на работу на стройплощадках и ростом стоимости импортных материалов. При этом объявленные меры поддержки сектора пока сосредоточены на жилищном строительстве и «знаковых» инфраструктурных проектах. Однако сейчас нужно не просто «затормозить падение» сектора строительства и инфраструктуры, а наоборот, максимально расширить их объемы выпуска, чтобы создать основу для быстрого восстановления экономики после окончания эпидемии.

#### *1. Сектор строительства поставлен на грань выживания*

**Строительные организации столкнулись сразу с несколькими критическими изменениями, которые резко ограничивают возможность их дальнейшей работы**

Прежде всего это **резкое падение спроса** во всех сегментах строительства. По оценке Минстроя, падение спроса на жилье уже оценивается на уровне 30% в целом по стране. Ряд застройщиков в апреле столкнулись с полной остановкой продаж. Падение спроса связано также и с сокращением инвестпрограмм бизнеса. В марте-апреле 2020 г. ряд крупных нефтяных, нефтехимических, сталелитейных компаний уже сообщили о сокращении своих инвестпрограмм, в том числе – об отложенном начале реализации новых проектов и «заморозке» уже начатых.

При этом там, где строительство продолжается, возникает ряд других угроз, связанных с **остановкой строительных работ или существенным ростом издержек**. На части строительных площадок по санитарно-эпидемиологическим соображениям остановлены работы. В ряде регионов ограничены возможности привлечения строительных рабочих. В связи со снижением курса рубля значительно выросли цены на импортируемые материалы. Так, в начале апреля Национальное объединение строителей (Нострой) сообщило об удорожании цемента, арматуры и трубопроката, лакокрасочных материалов, электротехнического и вентиляционного оборудования на 7-15%. Отдельной проблемой для строительных организаций является удорожание импортного инструмента, расходных материалов, сантехники, лифтов и их комплектующих.

В такой ситуации многие строительные организации уже сталкиваются со значительными кассовыми разрывами, связанными, с одной стороны, с резким сокращением поступлений, а с другой стороны – с необходимостью осуществления выплат (зарплата, выплаты по кредитам, арендная плата и др.).

Риски разорения строительных компаний усиливаются также и в связи с тем, что ожидаемое падение доходов населения и бизнеса не приведет к быстрому восстановлению спроса даже после завершения самоизоляции.

## **Позиция властей в отношении поддержки строительства и инфраструктуры все еще четко не определена**

Проблемы строительной отрасли оказались в фокусе внимания властей лишь в последние дни. 16 апреля Президент озвучил ряд важных мер поддержки, где основное внимание было уделено жилищному строительству, а также реализации ключевых инфраструктурных проектов. В отношении жилищного строительства был объявлен запуск программы «ипотеки с господдержкой» со ставкой 6,5%, расширение кредитования застройщиков с обязательствами сохранения рабочих мест или соблюдения сроков ввода жилья, обеспечение выкупа квартир у застройщиков корпорацией «Дом.рф» и др. В части инфраструктурных проектов был обозначен приоритет по продолжению финансирования важнейших инфраструктурных проектов, таких как модернизация Транссиба и БАМа, подходов к Крымскому мосту, модернизация аэродромных комплексов в Челябинске, Перми, Хабаровске и Норильске, строительство портовых мощностей на Балтийском, Черном морях и на Дальнем Востоке. Кроме того, была поставлена задача по ускорению реализации нацпроекта «Безопасные и качественные дороги» в 2020 г., а также по увеличению авансов по госконтрактам в инфраструктурном строительстве с 30% до 50%.

Безусловно, данные меры способствуют смягчению положения целого ряда строительных компаний. Однако считать, что они смогут решить проблемы строительной отрасли, преждевременно.

Во-первых, фокус только на жилищном строительстве и ключевых инфраструктурных проектах оставляет без внимания значительную часть работы строительного сектора, которая обеспечивает реализацию остальных инфраструктурных проектов, а также инвестиционных проектов бизнеса в самых разных отраслях экономики.

Во-вторых, следует учитывать, что озвученные Президентом предложения еще подлежат «обращению» в законодательные акты, инструкции и иные документы. А как показывает недавний опыт с поддержкой населения и малого бизнеса, зачастую при этом на сами идеи накладываются дополнительные ограничения. Эти ограничения затрудняют, а то и не позволяют воспользоваться мерами поддержки тем, для кого она собственно предполагалась.

В-третьих, уже сейчас видны отдельные признаки того, что исполнение запланированных в бюджете инвестиционных проектов может быть ограничено. Например, текущие предложения Минфина по перераспределению расходов на антикризисные меры предусматривают уменьшение объема финансирования нацпроектов в 2020 г. на 200 млрд. руб. (в том числе расходы на дорожное строительство сократятся на 37,7 млрд. руб.). Сохраняется и проблема откладывания утвержденных бюджетных расходов. Например, в I квартале 2020 г. расходы бюджета по статье «Национальная экономика» были исполнены только на 12,4%, причем расходы по разделу «транспорт» – лишь на 12,2%, а «дорожное хозяйство» – на 8,2%.

## **2. Остановка или сокращение объемов строительных работ приведет к масштабным экономическим проблемам в стране в целом**

**Строительный сектор играет важную системообразующую роль в российской экономике**

Необходимость увеличения инвестиций в основной капитал – как в абсолютном размере, так и по отношению к объему ВВП – является одной из ключевых задач, стоящих перед российской экономикой. Согласно Посланию Президента РФ 2020 г., начиная уже с этого года ежегодный прирост инвестиций должен составлять не менее 5%, а их долю в ВВП страны нужно увеличить с текущего уровня в 21% до 25% в 2024 г. Однако сделать это без существенного изменения ситуации в строительном секторе невозможно. То же касается и в целом реализации национальных проектов, поскольку необходимо учитывать, что строительная отрасль выполняет важную функцию сооружения и модернизации национальной инфраструктуры.

В целом на строительство зданий и сооружений приходится более 50% совокупных инвестиций в основной капитал. В самой строительной сфере формируется около 6% валовой добавленной стоимости по экономике в целом. С учетом мультипликативных эффектов вклад сектора в экономику еще выше. Так, по оценкам, каждый рубль инвестиций в жилищное строительство увеличивает совокупный выпуск товаров и услуг (производство стройматериалов и техники, металлургия, деревообработка, химия) на 2 рубля и обеспечивает дополнительное поступление налогов в 0,26 руб.

Соответственно, сокращение инвестиций только в жилищное строительство приведет к двукратному падению совокупного выпуска в смежных отраслях и к колоссальным потерям по всей производственной цепочке. Существенные проблемы будут испытывать производители строительных материалов, большинство из которых работает на внутренний рынок. При этом строительные материалы и цемент являются одним из важнейших грузов для ОАО «РЖД», занимая около 11,8% объемов погрузки в 2019 г. Проблемы возникнут и у производителей строительно-дорожной техники, число которых насчитывает около 70 компаний (по данным Минстроя). При этом производство лишь отдельных видов такой техники осуществляется с использованием преимущественно российского оборудования – например для самосвалов его доля составляет около 65%. В условиях низкого курса рубля может быть особенно актуальной задача по переориентации строительной отрасли на внутренних производителей техники (с локализацией производства комплектующих).

Таким образом, остановка деятельности в строительстве означает высвобождение нескольких миллионов занятых, резкое падение спроса на продукцию смежных отраслей (прежде всего – на строительные материалы, большинство которых при этом производятся внутри страны), а также заморозку проектов по модернизации дорожно-транспортной и логистической инфраструктуры, улучшению жилищных условий населения, возведению промышленных объектов. Более того, отказ от реализации проектов по развитию транспортной инфраструктуры будет вести к еще большему росту издержек для российских компаний и невозможности использования транзитного потенциала страны. Вместе с тем, доля транспортно-логистических издержек в структуре российского ВВП, по разным оценкам, в 1,2-1,6 раз выше, чем за рубежом, что снижает конкурентоспособность российской продукции. В целом, Россия сегодня находится лишь на 75 месте в рейтинге стран по индексу эффективности грузовой логистики Всемирного Банка.

### **Низкая рентабельность и зависимость строительной деятельности от кредитов делают сектор строительства чрезвычайно уязвимым в условиях кризиса**

Рентабельность строительных предприятий – стабильно ниже среднего показателя по экономике. В частности, рентабельность строительных организаций по проданным товарам и услугам в 2010–2018 гг. находилась в диапазоне 4,8–7%, тогда как в среднем по экономике показатель составлял 7,7–12,3%. Согласно данным Рейтингового агентства строительного комплекса (РАСК), примерно половина регионов в стране характеризуется околонулевой или отрицательной рентабельностью жилищного строительства. Дополнительный фактор уязвимости строительной сферы заключается

в том, что среди строительных организаций большинство (более 90%) относятся к малым и микропредприятиям.

Стагнация спроса, ужесточение требований банков к выдаче кредитов и рост себестоимости уже стали причиной ухода с рынка большого количества застройщиков еще в прошлом году. По данным Рейтингового агентства строительного комплекса (РАСК), в 2019 г. банкротами были признаны 184 компании (в основном небольшие), которые осуществляли возведение 839 домов площадью 3,96 млн кв. м. Понятно, что в условиях ожидаемого кратного падения спроса на жилье и еще большего ужесточения условий банковского кредитования в 2020 г. эти цифры вырастут на порядок.

### **Рост просроченной задолженности по кредитам может привести к банкротству всей отрасли**

Сектор строительства отличается наиболее высоким уровнем долговой нагрузки (отношение суммы долгосрочных и краткосрочных обязательств к общим активам) среди всех отраслей российской экономики. Согласно данным Банка России, совокупная долговая нагрузка строительства и операций с недвижимостью по показателю совокупный долг/ЕБИТДА в 2019 г. составила 8,6, что в несколько раз превышает показатели большинства остальных отраслей (машиностроение – 5,7, АПК и пищевая промышленность – 4,4, металлургия – 4,1, ритейл – 3,5). При этом за последние несколько лет строительные организации были вынуждены существенно сократить объем привлечения заемных средств из-за проблем со спросом и повышения процентных ставок в экономике. Так, согласно данным Банка России, с декабря 2014 г. по настоящий момент кредитная задолженность строительной сферы перед банками сократилась на 40%.

Текущий кризис означает возвращение проблем строительных организаций с выплатой кредитов, что приведет к росту просроченной задолженности в банковском секторе. Во время предыдущего кризиса 2014-2015 гг. просроченная задолженность строительного сектора выросла в 4 раза (против двукратного роста по экономике в целом) и достигла около 20% от общего объема просроченной задолженности банковской системы. В случае повторения такого сценария в текущем году объем просроченной задолженности может вырасти до 1 трлн. рублей, что будет фактически означать полное банкротство отрасли и появления на балансе банков огромного количества непрофильных активов.

### **Серьезные проблемы могут затронуть и сферу жилищного строительства**

На рынке жилья в условиях кризиса и сокращения доходов населения ожидается существенное падение спроса (на 50% и более). Такая серьезная коррекция ударит и по строительным организациям, и по населению. Сфера жилищного строительства является крупным экономическим комплексом, в котором заняты около 5 млн. сотрудников и около 3-4 млн. смежников. Сворачивание работ и невозможность обслуживать взятые в банках кредиты может спровоцировать очередную волну банкротств строительных компаний и девелоперов, которая рикошетом ударит по покупателям, которые уже внесли деньги за строящиеся жилье. То есть проблема «дольщиков» встанет с новой силой. Чтобы этого избежать, необходимо обеспечить ритмичную работу строительного сектора, в том числе за счет возможности рефинансирования кредитных обязательств, а также за счет мер поддержки спроса на рынке жилья.

### **3. Поддержка сектора строительства и инфраструктурных проектов – условие выхода из кризиса с наименьшими потерями**

## **Реализация строительных и инфраструктурных проектов сегодня – это одна из наиболее безопасных и эффективных возможностей перезапуска деловой активности в стране**

Строительный сектор в силу своих особенностей может стать одним из первых секторов, которые могут быть открыты для функционирования при соблюдении строгих санитарных мер. Однако необходимо совершенствование стандартов проведения строительных работ ассоциациями строительных компаний совместно с медиками и наиболее авторитетными научными кадрами (в том числе сотрудниками РАН, Отделения медицинских наук РАН, медицинских вузов). Такой стандарт должен содержать четкий план медицинских мер и мероприятий по изменению организации труда, чтобы обеспечить максимальную защиту от рисков нарастания масштабов эпидемии (разработка гибкого графика работы, организация перевозки рабочих, распределения потоков и зон, обеспечение дезинфекции, контроля здоровья сотрудников и выполнения всех предписаний). Стандарт должен стать обязательным для всех строительных объектов и быть открытым, что позволит самим рабочим и руководителям осуществлять внутренний контроль его соблюдения<sup>1</sup>. Более того, подобные стандарты могут быть использованы и адаптированы для других отраслей по мере их постепенного запуска.

Важно также предусмотреть присутствие медицинского персонала на строительных объектах, обеспечить регулярный контроль состояния здоровья рабочих и включить строительную отрасль в число первоочередных сфер для проведения регулярных тестов на коронавирус.

Внедрение стандартов и осуществление контроля их соблюдения должны сопровождаться также разработкой механизмов компенсации строительным компаниям затрат на инвестиции в изменение условий труда в условиях эпидемии. При этом такие меры компенсации должны касаться не только закупок средств защиты (респираторов, антисептиков), но и более затратных мероприятий, таких как закупка транспортных средств для организации перевозки рабочих.

Запуск строительных объектов может быть осуществлен постепенно и в разные сроки по различным регионам. При этом все государственные программы финансирования строительных работ на ближайшие периоды могут быть пересмотрены в пользу наиболее безопасных с эпидемиологической точки зрения регионов, чтобы они могли вести строительные работы уже сейчас в ускоренном режиме.

### **«Перезапуск» строительного сектора обеспечит сохранение рабочих мест в экономике и будет способствовать сглаживанию социальных проблем, в том числе с трудовыми мигрантами**

Строительная отрасль является крупным работодателем, обеспечивая рабочие места для 6,3 млн. человек. Помимо этого, бесперебойная работа в секторе строительства будет создавать спрос, а следовательно, поддерживать занятость в смежных производствах, относящихся к широкому кругу отраслей (производство стройматериалов и строительной техники, металлургия, машиностроение, деревообработка, химическая промышленность, производство энергии и тепла и т.д.). По оценкам, занятость в смежных отраслях, связанная с обеспечением строительной отрасли всем необходимым, составляет как минимум 3-4 млн. человек.

Продолжение реализации строительных и инфраструктурных проектов станет важным фактором выживания компаний малого и среднего бизнеса, которые достаточно широко представлены в сфере строительства и в смежных отраслях, то есть среди поставщиков и подрядчиков крупных

<sup>1</sup> Пример стандарта для предотвращения COVID-19 на строительных объектах, разработанного в Великобритании: <https://builduk.org/wp-content/uploads/2020/03/Site-Operating-Procedures.pdf>

строительных компаний. По оценкам, на малый и средний бизнес приходится до 35% занятости в одной только строительной отрасли.

Наличие стабильной работы обеспечит всем этим людям надежный источник дохода. Кроме того, обеспечение спроса на продукцию смежных отраслей со стороны строительной отрасли будет способствовать развитию импортозамещения, учитывая текущие трудности с трансграничными поставками и удорожание импортных аналогов.

В создавшихся условиях необходимо учитывать высокую долю трудовых мигрантов-выходцев из стран СНГ, занятых в сфере строительства. По оценкам, их численность может достигать 1-2 млн. человек. На некоторых строительных проектах до 80% работников может составлять иностранная рабочая сила. Преимущественно это граждане Узбекистана, Таджикистана и Киргизии, чье возвращение на родину сейчас практически невозможно из-за закрытия границ. Как правило, эти люди не имеют собственного жилья и сбережений, проживают в стесненных условиях общежитий, а доход от текущей трудовой деятельности является для них критически важным. В случае массовой и продолжительной остановки строительной деятельности неизбежно встанет вопрос об устройстве и социальной поддержке этой группы населения.

Важно не затягивать сроки принятия решений относительно возобновления строительных работ в случае их временного прекращения, поскольку сезонный фактор имеет существенное значение для отрасли: весенне-летний сезон является наиболее благоприятным для ведения строительных и ремонтных работ.

**Произошедшие изменения в мире ставят перед сферой строительства инфраструктуры новые задачи, которые подготовят экономику к реалиям ближайшего будущего, а также позволят наконец решить ряд проблем (в частности связанных с развитием внутреннего туризма и перераспределением части транспортных потоков, минуя Москву).**

Сегодняшние кардинальные изменения не только в России, но и во всем мире ставят перед строительным сектором новые задачи, которые могут подготовить страну к изменившимся реалиям ближайшего будущего. Несмотря на всю тяжесть текущей ситуации для большинства отраслей, в случае должной подготовки необходимой инфраструктуры Россия может выйти из кризиса существенно быстрее, создав новые возможности для развития.

Прежде всего, очевидно, что открытие границ для зарубежного туризма будет одним из последних снятых ограничений. При этом люди, вынужденные провести долгое время в изоляции, будут склонны к выезду за пределы своего основного места жительства. В связи с этим, одной из первоочередных задач сегодня становится оценка готовности имеющейся инфраструктуры для развития внутреннего туризма и определение направлений развития данного сектора, чтобы максимально воспользоваться появившейся возможностью. Необходимо также учитывать падение доходов населения, в связи с чем максимальное расширение предложения доступных комфортных вариантов отдыха и туризма в различных частях страны становится важной социальной задачей.

Развитие внутреннего туризма открывает также широкое окно возможностей для поддержки прочих отраслей экономики на российском рынке при обязательном условии ускоренного развития соответствующей инфраструктуры. Рост спроса на внутренние пассажироперевозки при ослаблении режима самоизоляции поможет быстрее восстанавливаться российским авиалиниям и сфере железнодорожных перевозок. Рост спроса на услуги гостиниц, сферы общественного питания, культуры, досуга и развлечений и прочих смежных с туризмом секторов позволит быстрее восстанавливаться именно тем отраслям, которые сегодня оказались под наибольшим ударом.

Вторая важная задача, которая должна быть поставлена для оперативного решения уже сегодня – это максимальное расширение инфраструктурных возможностей для распределения грузо- и пассажиропотоков в стране, минуя Москву. Столица окажется последним регионом страны, где будут сняты все ограничения. Более того, именно в данном регионе наиболее высоки риски повторных эпидемических вспышек. Чтобы минимизировать риски для остальных регионов и экономики страны в целом в результате закрытия важнейшего транспортного узла (а на Москву приходится, в частности, около 40% отправок пассажиров ж/д транспортом и более 60% внутренних пассажирских авиаперевозок), важно распределить транспортные потоки через другие города страны за счет ускоренного развития мультимодальных транспортных узлов (хабов). Решение такой задачи не только минимизирует будущие риски, но и позволит наконец решить проблему чрезмерной перегрузки инфраструктуры самой Москвы.

Важным шагом для России сегодня может также стать определение и запуск новых проектов общероссийского значения с высоким политическим статусом, аналогично строительству Крымского моста или инфраструктуры к Олимпиаде в Сочи и Чемпионату мира по футболу, в различных регионах страны. Такие проекты смогут и поддержать экономику сегодня, и создать задел для ускоренного экономического роста в будущем.

#### **4. О необходимых мерах по «перезапуску» сектора строительства и реализации инфраструктурных проектов**

##### **Пересмотр сроков выделения финансирования и целевых показателей нацпроектов**

В условиях текущей крайней экономической нестабильности проекты инфраструктурного строительства должны стать локомотивом роста инвестиционного спроса и экономики страны в целом. При этом для всех нацпроектов, связанных с развитием инфраструктуры (прежде всего это проекты «Комплексный план модернизации и расширения магистральной инфраструктуры», «Безопасные и качественные автомобильные дороги», «Жилье и городская среда»), необходимо ускорить выделение финансирования и темпы реализации, а также повысить значения ряда целевых показателей.

Например, по проекту «Комплексный план модернизации и расширения магистральной инфраструктуры» в 2020 г. за счет федерального бюджета и межбюджетных трансфертов субъектам РФ планируется профинансировать лишь 11,5% от общего объема расходов, а в 2021 г. – 13,6%. При этом основная сумма финансирования перенесена на 2022-2024 гг., когда ежегодно на проект будет выделяться 20-23% от общего объема финансирования. Аналогичная схема заложена и в нацпроекте «Безопасные и качественные автомобильные дороги» – в 2020 г. из бюджетов всех уровней будет выделено лишь 14,3% финансирования, а в 2023-2024 гг. – в среднем по 19-21% в год. Нацпроект «Жилье и городская среда» предполагает осуществление 11,8% бюджетного финансирования в 2020 г. и 12,2% – в 2021 г., а в 2022-2024 гг. – в среднем 21-22% от общей суммы проекта. Однако в сложившейся ситуации логика финансирования нацпроектов должна быть изменена в обратном направлении – наибольшие объемы финансирования и ускоренные темпы реализации проектов должны быть осуществлены уже в 2020-2021 гг.

При этом ряд целей нацпроектов должен быть пересмотрен в сторону повышения. Так, существенно должна быть пересмотрена цель по реконструкции региональных дорог. Текущими планами предполагается, что к 2024 г. лишь 50,9% дорог регионального значения будет доведено до уровня, соответствующего нормативным требованиям. Необходимо определить цели по развитию мультимодальных транспортно-логистических центров уже на ближайшие годы, а не только на 2024 г., как это заложено в планах сейчас. Существенно должна быть повышена средняя коммерческая скорость товародвижения на железнодорожном транспорте (сейчас предполагается рост лишь до

440 км/сутки в 2024 г.). Необходимо расширить программы строительства дополнительных главных путей в рамках модернизации Транссиба и БАМа, не ограничиваясь лишь точечными решениями по повышению пропускной способности по данным направлениям.

Одна из ключевых задач, которая должна быть решена для поддержки жилищного строительства и ипотечного кредитования сегодня – это ускоренное снижение ставки по ипотечным кредитам, и не только в рамках отдельных программ (сейчас планируется снижение лишь до 7,9% в 2024 г.). Кроме того, необходимо ускорить процесс расселения непригодного для проживания жилья.

При этом снижение грузо- и пассажиропотоков в ближайшей перспективе не должно стать обоснованием невыполнения отдельных планов по развитию транспортной инфраструктуры. Напротив, данный период менее интенсивного движения должен быть максимально использован для реконструкции и строительства новых транспортных объектов. В таком случае к моменту восстановления транспортной активности, в том числе за рубежом, Россия выйдет на новый уровень развития инфраструктуры и системы логистики, что позволит снизить издержки на транспорт для российских компаний и реализовать транзитный потенциал страны.

Задачами поддержки строительной отрасли должно стать не просто смягчение кризисной ситуации для участников отрасли, но и обеспечение максимального расширения объемов выполняемых работ, поскольку это позволит создать основу для восстановления бизнеса после окончания самоизоляции. В связи с этим нужно задействовать ряд инструментов, обеспечивающих спрос на строительные работы, а также предоставляющих доступное финансирование для строительных компаний.

### **Программа предоставления инвестиционных кредитов в приоритетных отраслях экономики для крупного бизнеса**

Важнейшей задачей развития строительства и реализации инфраструктурных проектов является обеспечение спроса на строительные работы со стороны компаний широкого круга отраслей. Для этого необходимо запустить новую программу инвестиционных кредитов для крупного бизнеса, обеспечивающую реализацию инвестиционных проектов по перспективным направлениям развития экономики. Запуск строительных работ, обеспеченный с помощью таких кредитов, позволит работать всей производственной цепочке в строительстве и производстве строительных материалов, в том числе и компаниям малого и среднего бизнеса.

Инвестиционные кредиты должны предоставляться компаниям на реализацию инвестиционных проектов на срок от 3 лет, и должны предусматривать обязательства заемщиков по выполнению целей, заявленных в рамках инвестиционных проектов. В случае, если компания-заемщик выполнит взятые на себя обязательства (например, завершение инвестиционного проекта в определенные сроки, или достижение целевых показателей по выпуску продукции, производство которой является результатом данного проекта), компания получит компенсацию значительной части процентных платежей по данному кредиту за счет бюджетных средств. Таким образом, хотя кредит будет предоставляться на рыночных условиях, при выполнении своих обязательств бизнес может рассчитывать на существенное снижение стоимости обслуживания кредита. Реализацию данной программы (включая выдачу кредитов заемщикам, контроль за достижением ими установленных целевых показателей и принятие решения о компенсации им части процентной ставки в форме бюджетных субсидий) целесообразно возложить на уполномоченные правительством банки.

Инвестиционные кредиты должны быть направлены на реализацию инвестиционных проектов в перспективных секторах экономики, таких как гидроэнергетика, нефте- и углехимия, производство промышленных материалов и компонентов, автомобиле- и авиастроение, транспорт и логистика, семеноводство и племенное животноводство. Необходимо также обеспечить приоритетную

реализацию инвестпроектов, направленных на развитие современных высокотехнологичных и экологичных промышленных и сельскохозяйственных производств в перспективных регионах, таких как регионы Западной и Восточной Сибири.

### **Кредитная и гарантийная поддержка строительных организаций**

В ближайшее время необходимо обеспечить доступ широкого круга строительных организаций к объявленной Президентом программе кредитования строительной отрасли с субсидируемой процентной ставкой, при условии сохранения рабочих мест и соблюдения сроков строительства. Принципиально важно, чтобы данная программа была доступна компаниям, работающим в сфере не только жилищного строительства, но и строительства промышленных объектов, объектов транспортной, логистической, социальной и иной инфраструктуры и др. Необходимо также обеспечить доступ к данной программе не только малых и средних строительных организаций, но и крупного бизнеса. Следует предусмотреть, чтобы заемные средства в рамках данной программы могли быть использованы на выплаты заработной платы и страховых взносов, выплаты по кредитам, оплату товаров и услуг поставщиков и другие операционные расходы.

Наряду с этим, требуется расширить предоставление государственных гарантий РФ по кредитам строительных организаций в российских банках для целей финансирования текущей деятельности, реализации инвестиционных проектов, рефинансирования ранее привлеченных кредитов. Приоритетную поддержку при этом необходимо оказывать российским строительным организациям, участвующим в реализации приоритетных инфраструктурных проектов, а также включенных в Перечень системообразующих предприятий. Гарантии должны предоставляться правительством бесплатно сроком на 3 года. При этом требуется максимальное упрощение механизма и условий выдачи государственных гарантий, а также расширение государственной гарантийной программы.

### **Расширение поддержки жилищного рынка за счет повышения доступности ипотеки, решения проблемы аварийного жилья и расширения объемов госзаказов на строительство объектов социальной инфраструктуры**

Поддержка спроса на жилье и ипотечное кредитование в условиях падения доходов населения и самоизоляции граждан становится крайне непростой задачей. Однако по мере постепенного выхода регионов из режима самоизоляции необходимо максимально быстро реализовать программы поддержки ипотечного кредитования, прежде всего за счет дальнейшего снижения ставок по ипотечным кредитам – не только для квартир стоимостью ниже 3 млн. руб. (8 млн. руб. в Москве и Санкт-Петербурге), но и в целом на все жилье. Важной мерой поддержки также должна стать ускоренная реализация принятого решения по предоставлению госкомпания «Дом.РФ» государственной гарантии Минфина в размере 50 млрд. руб. для выкупа новых нераспроданных квартир у застройщиков.

Поддержать рынок строительства жилья может также ускоренная реализация мер по ликвидации аварийного жилья, площадь которого в последние годы в стране растет (в 1,5 раза в 2018 г. по сравнению с 2008 г.). При наличии в стране 25,5 млн. кв. м аварийного жилья, национальный проект «Жилье и городская среда» предполагает ликвидацию лишь 9,5 млн. кв. м непригодного для жизни жилья в период до 2024 г. В то же время ускоренное решение данной проблемы будет крайне своевременным, поскольку поддержит отрасль и рынок и одновременно позволит решить социальные задачи.

Необходимо также максимально готовить сектор строительства жилья к росту спроса населения в будущем за счет подготовки территорий, обеспечения согласований объектов строительства и реализацию госзаказов на строительство объектов социальной инфраструктуры в районах массовой жилой застройки (школ, детских садов, поликлиник, больниц, учреждений культуры и т.д.).

---

**Контакты**

[www.icss.ru](http://www.icss.ru)

Россия, 119180, Москва,  
ул. Большая Полянка, д.23/1

**Тел.:** +7 495 995-11-35

**Факс:** +7 495 995-11-36

**E-mail:** [mail@icss.ac.ru](mailto:mail@icss.ac.ru)

---

© Институт комплексных стратегических исследований. Все права защищены.

---