

Приоритеты России: дороги, инвестиции и амнистия капиталов



В НОМЕРЕ:

Декабрь 2014

Владимир Путин обещает
преференции
российскому бизнесу

СТР. 7

За что и как штрафуют
при госзакупках?

СТР. 17

Где найти лекарство
от бездорожья?

СТР. 23

Кому закон не писан?

СТР. 43

Как дела у российских
лифтовиков?

СТР. 58

Есть ли кризис на рынке
недвижимости

СТР. 65

Чем похожи Москва
и Нью-Йорк?

СТР. 67

СОБЫТИЯ МЕСЯЦА

На учредительном Съезде Национального объединения изыскателей и проектировщиков были избраны президент НОПРИЗ и временный Совет Объединения.



В Москве состоялся Строительный Форум «Цемент. Бетон. Сухие смеси». В рамках форума прошли три специализированные выставки: ExpoMix, ExpoCem и ConTech



В Калужской области в индустриальном парке «Калуга-Юг» запустили завод по производству и покраске кабин для грузовых автомобилей Volvo Trucks и Renault Trucks



15-я СПЕЦИАЛИЗИРОВАННАЯ ВЫСТАВКА СТРОИТЕЛЬНЫХ МАТЕРИАЛОВ
16th SPECIALIZED EXHIBITION FOR CONSTRUCTION MATERIALS



ОСМ 2015



27 — 30 января
January

Москва, ЦВК «Экспоцентр», пав. №7
Pav. №7, Expocentre Fairgrounds, Moscow

CERAMATECH

2-ой САЛОН СТАНКОВ, ОБОРУДОВАНИЯ, ТЕХНОЛОГИЙ И СЫРЬЯ
ДЛЯ ИНДУСТРИИ КЕРАМИЧЕСКОЙ ПРОМЫШЛЕННОСТИ
2nd CERAMIC INDUSTRY MACHINERY, EQUIPMENT,
TECHNOLOGY AND RAW MATERIALS SHOW

16+

Электронный пригласительный билет
www.osmexpo.ru

Организатор / Organizer:



Генеральный спонсор /
General sponsor:



Генеральный партнер CERAMATECH /
General partner CERAMATECH:



Стратегический партнер /
Strategic partner:



Партнеры выставки /
Exhibition partners:



При содействии /
With assistance:



Официальное аналитическое агентство /
Official Analytical Agency:



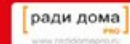
Генеральный медиа-партнер /
General Media Partner:



Генеральный интернет-партнер /
General internet-partner:



Официальный интернет-партнер /
Official internet-partner:



Ведущий интернет-партнер /
Leading internet-partner:



Ведущий отраслевой интернет-партнер /
Leading Sectoral Internet Partner:



Информационная поддержка /
Information support:





КОЛОНКА ГЛАВНОГО РЕДАКТОРА

6 Один юбилей и две ликвидации

ВЛАСТЬ

7 Приоритеты России: дороги, инвестиции и амнистия капиталов

САМОРЕГУЛИРОВАНИЕ

10 НОПРИЗ создан. Михаил Посохин — президент

13 Проектировщики и изыскатели: снова вместе, снова рядом

РЕТРОСПЕКТИВА НОВОСТЕЙ

16 В московском метро станет тише

Проект «ЧЕТРА-караван» удостоился международной премии

БИЗНЕС

17 За что и как штрафуют при закупках?

НАУКА, ОБРАЗОВАНИЕ

20 Есть ли на стройке место науке?

СТРОИТЕЛЬНЫЕ МАТЕРИАЛЫ

23 Где найти лекарство от бездорожья

26 Зачем ТЕХНОНИКОЛЬ идет в Китай?

28 ОСМ-2015: лучший старт строительного сезона!

30 В Москве прошел большой строительный форум
Что ждет строителей в новом году

ТРАНСПОРТНОЕ СТРОИТЕЛЬСТВО

33 Кому доверяем строить мосты?

37 Как удвоить объемы строительства дорог?

ПРОИЗВОДСТВО

40 В Калужской области — новый завод Volvo



СТРОИТЕЛЬНАЯ ТЕХНИКА

43 Кому закон не писан...

ГРАДОСТРОИТЕЛЬСТВО

48 Театральный долгострой достроят к лету

51 Как сделать «панельку» комфортной?

ТЕХНОЛОГИИ СТРОИТЕЛЬСТВА

54 Кто и зачем строит «Зеленую школу»?

ИЗДЕЛИЯ И КОНСТРУКЦИИ

56 Спасите наши уши!

58 На конференции говорили о новых стандартах
Останется ли лифт «опасным объектом»?

ГРАЖДАНСКОЕ СТРОИТЕЛЬСТВО

61 Невостребованное богатство или неразумная экономия?

ЭКОНОМИКА

65 Рынок недвижимости: уже кризис или еще нет?

АРХИТЕКТУРА

67 Здания Москвы: нью-йоркский след...

ЗАРУБЕЖНЫЙ ОПЫТ

70 Модульное строительство: новация или хорошо забытое старое?

С отраслевой журнал
Строительство
Ежемесячное электронное издание

Отраслевой журнал «Строительство»: свидетельство о регистрации Эл №ФС77-57877

Контакты:
115419, Москва, ул. Шаболовка, д. 34, стр. 3
E-mail: info@ancb.ru
Тел.: +7 (499) 506-8441 (многоканальный)
www.ancb.ru | www.iancb.ru

Главный редактор:
Лариса Поршнева, государственный советник Российской Федерации 3-го класса

Шеф-редактор:
Михаил Зиборов, почетный строитель РФ, член Союза журналистов РФ

Руководитель Департамента бизнес-проектов и PR:
Ольга Терещенко

Над номером работали:
Лариса Поршнева, Михаил Зиборов, Надежда Зимина, Татьяна Шавина, Владислав Крупнов, Елена Бабак, Ольга Овчинникова, Владимир Кузнецов, Ольга Терещенко

Дизайн и вёрстка:
Владимир Кузнецов

Администратор портала:
Ольга Овчинникова

Выпускающий редактор:
Роман Поршнев

Реклама и информация:
Агентство Новостей «Строительный Бизнес»

Издатель:
Агентство Новостей «Строительный Бизнес»

С Новым годом!

Наши дорогие читатели, коллеги и друзья!

Еще несколько дней — и мы проводим в прошлое 2014 год. Для многих из вас он был очень непростым. Экономический кризис, который разразился в нашей стране, не мог не задеть и строительную отрасль. «Стройки века» на Дальнем Востоке и в Сочи завершены, и государственных заказов опять на всех не хватает. Поэтому от каждого из вас зависело и зависит, как ваши компании будут жить и работать дальше.

Очень хотелось бы пожелать, чтобы все ваши проблемы и трудности остались позади, однако все мы понимаем, что впереди нас ждут непростые времена. Нужно научиться жить и работать при сокращающемся строительном госзаказе. Нужно подумать о том, как заменить дорожающие импортные стройматериалы отечественными и не потерять при этом качества строительства. Нужно изучить новые правила и стандарты работы на строительном рынке и не забыть, что власти не оставили пока идеи внедрения в России строительных Еврокодов. А значит, их нужно, по меньшей мере, прочитать, а еще лучше — понять, насколько эти документы могут быть полезными для российских строителей.

И при всем этом — нужно строить! Нужно строить дома и дороги, стадионы и аэропорты, новые заводы и атомные электростанции. Страна живет до тех пор, пока работают подъемные краны и выпускают продукцию ее предприятия. А значит, строительная отрасль — мерило активности и жизнеспособности экономики любого государства.

С Новым Годом вас, наши дорогие созидатели! И пусть он будет для вас немного успешнее, чем предыдущий. Желаем вам новых контрактов, новых объектов, новых надежных партнеров. Оптимизма вам, благополучия вашим близким, процветания вашим компаниям!

С праздником!
Редакция отраслевого журнала «Строительство»
и Агентства новостей «Строительный бизнес»

КОЛОНКА ГЛАВНОГО
РЕДАКТОРА

Один юбилей и две ликвидации

Пятилетие Национальных объединений строительных, изыскательских и проектных СРО прошло тихо и незаметно: ни приветственных адресов и поздравлений от власть предержащих, ни пышных торжеств, ни сколь-нибудь веселого праздника. Да и то сказать: не до юбилеев, тем более, что изыскателям и проектировщикам в пору не праздновать, а собирать тризну по своим Нацобъединениям. Не пережили они свой пятый день рождения.



Нынешнее руководство НОСТРОя не особо озаботилась пятилетием организации — и День саморегулирования, и последовавший за ним IX съезд обошлись с минимальным упоминанием этой даты. Никаких итогов за пять лет подведено не было, никаких исторических очерков, памятных изданий и сувениров не обнаружилось. Новые люди пишут свою новую историю, перекраивают НОСТРОЙ на свой лад, отдаляют профессионалов от управления, мечтают о массовом сокращении профессиональных комитетов и пробивают идею об отдельном законе о торгах в строительстве.

А НОИЗ за пять лет доработался до полного развала и фактической ликвидации. Амбиции руководства, самозванные президенты,

расколотый надвое совет, противостояние с ревизионной комиссией и постоянные скандалы привели к тому, что власть решила зачистить площадку. Теперь изыскателям придется научиться отстаивать свои интересы в куда более пестром сообществе архитекторов и проектировщиков. А у тех — свои амбиции и свой взгляд как на бюджет, так и на приоритеты. Вот и смотрят изыскательские СРО на произошедшее с большим пессимизмом.

Да и НОП не смог спокойно пройти свой пятилетний путь — скандальное выражение недоверия президенту Воронцову в 2010 году и его перевыборы, чехарда с руководителями аппарата НОПа и судебный процесс за увольнение сотрудников по весьма сомнительному обвинению не дают говорить о благом конце столь славной деятельности. Конечно, в НОПРИЗе доминирование бывшего НОПа будет несомненным и безусловным. Но спокойной и тихой жизни НОПРИЗу никто не обещает, тем более, что самые буйные «трибуны» от изыскателей уже показали себя во всей красе.

А что же власть? Как она оценивает первые пять лет саморегулирования? Тайна сия велика есть, если не считать заявлений Михаила Меня о том, что лицензирование ему нравится больше.

Все эти годы власть, передав ряд полномочий саморегулируемому сообществу, только со стороны наблюдала, куда развивается процесс. Оставив в законе дыры для появления коммерческих СРО, она пять лет никого не могла наделить полномочиями по их ликвидации. Но при этом регулярно склоняла и пинала — нет, не «коммерсантов!» — а те же самые Нацобъединения, которым отказала даже в возможности подавать на эти СРО в суд.

Власть в лице Ростехнадзора пачками регистрировала новые СРО, так, что их стало уже более 500. И при этом никто не проводил проверки, а что же за документы подаются на регистрацию. А потом тот же НОСТРОЙ обвиняли в том, что у него в составе десятки СРО-фальшивок, которых Ростехнадзор не может найти. Обвиняли, не дав Нацобъединениям никаких контрольных функций за своими членами.

Власть в лице сначала Минрегиона, а затем Минстроя три года не могла выпустить приказ, утверждающий новый перечень видов работ — более короткий и оптимальный. Три года документ ходил из кабинета в кабинет. И только сейчас Минстрой начал хоть что-то делать в этом направлении.

А сколько проектов постановлений, подготовленных Нацобъединениями, сгнуло в министерствах? Сколько инициатив не пошло дальше писем с просьбой встретиться и обсудить? Сколько СНиПов годами ждет своего утверждения в Минстрое?

И если уж подводить итог работы за пять лет, то сравнение будет далеко не в пользу властных структур. Потому что, вопреки всему, Нацобъединения и СРО сумели сделать так много, что отмотать назад и просто ликвидировать эту систему уже не получится.

НОСТРОЙ и НОПРИЗ начинают новую пятилетку. Право слово, в 2019 году хотелось отметить бы два юбилея, а не ходить не поминки по несостоявшимся мечтам и планам.



Лариса ПОРШНЕВА

ВЛАСТЬ

ПРИОРИТЕТЫ РОССИИ: дороги, инвестиции и амнистия капиталов

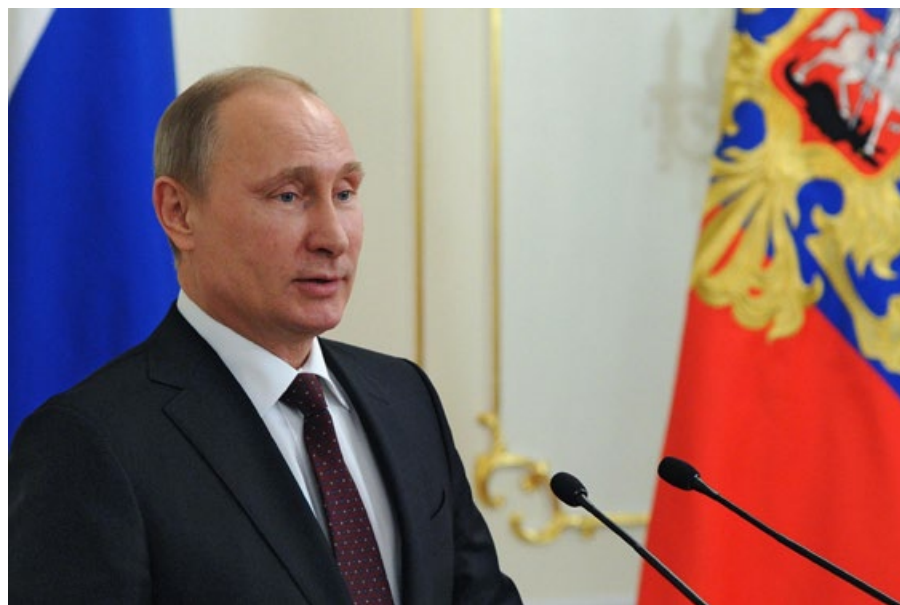
*Проверок будет меньше, налогов не будет больше,
а регионы оценят по степени инвестиционной привлекательности*

Выступая с Посланием к Федеральному Собранию 4 декабря, президент России Владимир Путин обозначил приоритеты в развитии страны на ближайшие годы. Оставим «за кадром» политические заявления и обратимся к экономике. Здесь было сделано несколько про-рывных предложений, и теперь самое главное, чтобы ведомства реализовали поручения быстро и по делу, а не похоронили их в бумажках и согласованиях.

У СТРОИТЕЛЕЙ БУДЕТ ЕДИНЫЙ ТЕХНИЧЕСКИЙ ЗАКАЗЧИК

Конечно, далеко не все предложения в области строительства, которые отправлялись в доклад Президента и из Минстроя, и из «Деловой России», и из Общественной Палаты, нашли отражение в Послании. Скорее, был сделан упор на эффективное использование бюджетных средств на стройке.

— Огромный резерв для экономики лежит буквально на поверхности. Достаточно посмотреть на стройки за государственный счет, — заявил Владимир Путин. — На недавнем форуме Общероссийского народного фронта приводились примеры, когда деньги вкладываются в помпезные здания или когда стоимость однотипных объектов, хочу это подчеркнуть, именно однотипных, отличается в разы даже в соседних регионах.



Считаю, что необходимо поэтапно создать систему единого технического заказчика, централизовать работу по подготовке типовых проектов, строительной документации, выбору подрядчиков. Это позволит преодолеть сегодняшний разбой в стоимости строек, даст существенную экономию в расходовании государственных средств на капитальное строительство, как показывает опыт, от 10 до 20 %. Такая практика должна быть распространена на все гражданские

НЕОБХОДИМО ПОЭТАПНО СОЗДАТЬ СИСТЕМУ ЕДИНОГО ТЕХНИЧЕСКОГО ЗАКАЗЧИКА, ЦЕНТРАЛИЗОВАТЬ РАБОТУ ПО ПОДГОТОВКЕ ТИПОВЫХ ПРОЕКТОВ, СТРОИТЕЛЬНОЙ ДОКУМЕНТАЦИИ, ВЫБОРУ ПОДРЯДЧИКОВ.

объекты, которые возводят за счет средств федерального бюджета. Поручаю правительству представить соответствующие предложения.

Как сообщил Владимир Путин, он уже обсуждал эти вопросы с правительством России, и было принято решение вначале создать несколько пилотных проектов по нескольким регионам, посмотреть, что из этого получится, а потом внедрять опыт на всей территории России. Но далее терпеть сложившуюся ситуацию нельзя.

Буквально через несколько часов после Послания Президента Минстрой России сообщил, что ведомство подготовит предложения по созданию единого технического заказчика в строительстве объектов с участием бюджетных средств. По словам министра строительства Михаила Меня, его ведомство уже приступило к разработке предложений по данному поручению Президента.

«Это абсолютно верное решение, позволяющее значительно экономить государственные средства и пресекать разницу в стоимости однотипных проектов. К реализации предложения мы будем подходить очень аккуратно, учитывать все точки зрения, прорабатывать возможные переходные этапы», — подчеркнул Михаил Мень.

По его словам, система единого технического заказчика в строительстве, помимо экономии государственных средств, позволит гораздо легче применять типовое проектирование и внедрять проекты повторного применения. «Кроме того, контроль за единым заказчиком в разы проще, нежели за массой таких организаций. В некачественных строительных работах принято обвинять лишь подрядчиков, но природа проблем подчас находится именно в сфере заказчиков», — сказал министр.

АМНИСТИЯ КАПИТАЛОВ, СТАБИЛЬНЫЕ НАЛОГИ И «НАДЗОРНЫЕ КАНИКУЛЫ»

В Послании Президента Федеральному Собранию центральным элементом стали возможные преференции малому и среднему бизнесу, да и всем предпринимателям в целом.

Кстати говоря, недовольство Президенты вызвала деятельность надзорных и контрольных органов, которых расплодилось слишком много. Более того, в работе этих органов «доминирует обвинительный уклон. Вместо того чтобы пресекать отдельные нарушения, закрывают дорогу, создают проблемы тысячам законопослушных, инициативных граждан».

— Надо максимально снять ограничения с бизнеса, избавить его от навязчивого надзора и контроля, — заявил Владимир Путин. — Я сказал, именно навязчивого надзора и контроля, еще остановлюсь на этом поподробнее и предлагаю следующие меры.

Каждая проверка должна стать публичной. В следующем году для этого запускается специальный реестр — с информацией о том, какой орган и с какой целью инициировал проверку, какие результаты получены. Это

позволит отсеять немотивированные и, еще хуже, «заказные» визиты контролеров. Добавлю, что эта проблема актуальна не только для бизнеса, но и для бюджетных, муниципальных учреждений, социальных НКО.

Надо, наконец, отказаться от самого принципа тотального, бесконечного контроля. Отслеживать ситуацию нужно там, где действительно есть риски или признаки нарушений. Правительство в 2015 году должно принять все необходимые решения по переходу к такой системе, системе ограничений, что касается проверок.

Что касается малого бизнеса, предлагаю предусмотреть для него «надзорные каникулы». Если предприятие приобрело надежную репутацию, в течение трех лет не имело существенных нареканий, то следующие три года плановых проверок в рамках государственного и муниципального контроля вообще не проводить. Конечно, речь не идет об экстренных случаях, когда возникает угроза здоровью и жизни людей.

Предприниматели справедливо говорят о необходимости стабильного законодательства и предсказуемых правил, включая налоги. Полностью с этим согласен. Предлагаю на ближайшие четыре года «зафиксировать» действующие налоговые условия. И к этому вопросу больше не возвращаться. Не менять их.

При этом необходимо реализовать уже принятые решения по облегчению налогового бремени. Прежде всего, для тех, кто только начинает свою работу. Как и договаривались, для малых предприятий, которые регистрируются впервые, будут предоставлены двухлетние «налоговые каникулы». Также льготы получают производства, начинающиеся с «нуля».



Если предприятие приобрело надежную репутацию, в течение трех лет не имело существенных нареканий, то следующие три года плановых проверок в рамках государственного и муниципального контроля вообще не проводить.



И еще. Предлагаю провести полную амнистию капиталов, возвращающихся в Россию. Именно полную. И конечно, нужно разъяснить для людей, которые должны принять соответствующие решения, что это значит — полная амнистия. Это значит, что если человек легализует свои средства и имущество в России, он получит твердые правовые гарантии, что его не будут таскать по различным органам, в том числе и правоохранительным, «трясти» его там и тут, не спросят об источниках и способах получения капиталов, что он не столкнется с уголовным или административным преследованием и к нему не будет вопросов со стороны налоговых служб и правоохранительных органов. Давайте это сделаем сейчас, но один раз. И все должны этим воспользоваться, кто хочет прийти в Россию.

Для того, чтобы инвесторы пришли в регионы, для них должны быть подготовлены площадки для размещения новых производств и транспортная инфраструктура.



РЕГИОНАМ ВВЕДУТ РЕЙТИНГ ИНВЕСТИЦИОННОГО КЛИМАТА

Для привлечения инвесторов регионы должны развивать индустриальные парки и привести в порядок региональные и муниципальные дороги. Такое поручение также высказал Владимир Путин в своем Послании Федеральному собранию.

По словам Президента России, деловой климат в стране улучшается. На федеральном уровне сформирована новая законодательная база. Однако теперь необходимо озаботиться внедрению лучших практик в регионах. А вот для этого будет сформирован национальный рейтинг инвестиционного климата, и регионы будут оцениваться, в том числе, и по этому показателю.

А для того, чтобы инвесторы пришли в регионы, для них должны быть подготовлены площадки для размещения новых производств и транспортная инфраструктура. Поэтому руководителям регионов поручено вплотную заняться приведением в порядок региональных и местных дорог — для этого вводятся дополнительные источники для

региональных дорожных фондов. В целом же поставлена задача удвоить дорожное строительство. Напомним, что сейчас по протяженности дорог Россия существенно отстает от остальных развитых стран.

Кроме того, Президент сообщил, что с 2015 года будут компенсироваться расходы регионов на создание индустриальных парков — это должно помочь росту промышленного потенциала.

Должен простимулировать рост экономики и закон о Территориях опережающего развития. Предполагается, что под этот попадут не только территории Дальнего Востока, но и моногорода.

И еще один приятный сюрприз для Дальнего Востока: Владимир Путин предложил предоставить Владивостоку также статус свободного порта с привлекательным, облегченным таможенным режимом. ☹



Елена ШИНКОРЕНКО



САМОРЕГУЛИРОВАНИЕ

НОПРИЗ СОЗДАН. Михаил Посохин — президент

Проектировщики и изыскатели учредили совместное Нацобъединение

25 ноября в Москве состоялся учредительный Съезд Национального объединения изыскателей и проектировщиков (НОПРИЗ). В результате голосования были избраны президент и временный Совет Объединения — до следующего съезда, где будут до конца сформированы все руководящие органы.

На Съезд приехали представители 210 СРО изыскателей и проектировщиков из 234. В качестве председательствующего был избран замминистра строительства **Юрий Рейльян**. В качестве почетного гостя в президиуме заседал президент Национального объединения строителей **Николай Кутын**.

НА ПРОФПРИГОДНОСТЬ ПРОВЕРЯТ... РУКОВОДСТВО

Напомним, что создание нового Нацобъединения путем слияния Нацобъединений изыскателей и проектировщиков обусловлено

требованиями поправок в Градостроительный кодекс, которые были приняты в конце октября этого года. Законом на реорганизационные процедуры отводилось 2 месяца, однако и изыскатели, и проектировщики управились раньше. И учредительный съезд было решено провести, не дожидаясь 2-месячного срока.

Нужно сказать, что новое Нацобъединение унаследовало, помимо общей сметы и имущества, и главного «горлана — главаря» **Михаила Богданова**, президента СРО изыскателей «АИИС». Г-н Богданов высказывался по любому вопросу и неоднократно, периодически съезд переходил в диалог Юрия Рейльяна и Михаила Богданова. Фактически, президент «АИИС» отказал в легитимности данному учредительному съезду, поскольку, по его мнению, съезд НОИЗа 21 ноября прошел с нарушениями законодательства, и потому все его решения нелегитимны.

Жесткое ведение съезда Юрием Рейльяном не дало скатиться ему в многочасовые дебаты, однако и решения по главным



Юрий Рейльян довел до делегатов съезда согласованное мнение правительства России, Минстроя и профильного Комитета Государственной Думы о том, что они видят на этом посту Михаила Посохина

вопросам мироустройства НОПРИЗа также принимались под определенным «ласковым» давлением. Самый главный аргумент — нынешний съезд является учредительным, техническим, а к февральскому съезду будет возможность отточить все документы, внести изменения в устав, прописать все спорные положения и так далее.

В частности, в уставе НОПРИЗа впервые в практике формирования руководящих органов Нацобъединений появится требование к образованию и профессиональному стажу как президента, так и членов совета, ревизионной комиссии и руководителя аппарата. В ходе дебатов было принято решение установить, что соискатели на все эти посты должны иметь высшее образование и стаж работы в области строительства, проектирования или изысканий не менее 10 лет. Таким образом, от руководства НОПРИЗом фактически отсекается активный «молодняк», который мог бы стать проводником новых идей и инициатив.

В УСТАВЕ НОПРИЗа ПОЯВИТСЯ ТРЕБОВАНИЕ К ОБРАЗОВАНИЮ И ПРОФЕССИОНАЛЬНОМУ СТАЖУ КАК ПРЕЗИДЕНТА, ТАК И ЧЛЕНОВ СОВЕТА, РЕВИЗИОННОЙ КОМИССИИ И РУКОВОДИТЕЛЯ АППАРАТА.

ПРЕЗИДЕНТСКАЯ ИНТРИГА НЕ СОСТОЯЛАСЬ

Открывая дебаты по поводу кандидатуры президента НОПРИЗа, который, несмотря на технический характер съезда, избирается на полный президентский срок в 4 года, Юрий Рейльян довел до делегатов съезда согласованное мнение правительства России, Минстроя и профильного Комитета Государственной Думы о том, что они видят на этом посту теперь уже бывшего президента НОПа Михаила Посохина. Кроме того, кандидатура Михаила Посохина была поддержана рядом совместных круглых столов изыскателей и проектировщиков в федеральных округах. Также оргкомитет учредительного съезда поддержал его кандидатуру на этот пост. Попытка г-на Пупырева напомнить, что его саморегулируемая организация «Межрегиональное объединение проектировщиков» выдвинула его на пост президента НОПРИЗа, успехом не увенчалась, поскольку

по свежееутвержденному регламенту учредительного съезда легитимными являлись только мнения круглых столов и оргкомитета съезда.

Стоит отметить, что такая процедура выдвижения кандидатов на пост президента появилась буквально за несколько дней до съезда, и потенциальные кандидаты, если таковые и были, возможно, попросту не успели сориентироваться в юридических тонкостях избирательных процедур.

Против того, чтобы выборы были без выбора, высказался опять же Михаил Богданов. По его словам, избирательной кампании не было, выдвижение кандидатов и выборы проходят недемократично, единственному кандидату альтернативы нет, что, по мнению М.Богданова, недопустимо. Все эти решения весьма сомнительные и могут быть оспорены в суде. Однако съезд эти возражения не принял.

Нужно сказать, что обсуждения кандидатуры Михаила Посохина практически

не было, как не было и его выступления в качестве потенциального президента НОПРИЗа. Мотивы такого решения вполне понятны — Михаил Михайлович весьма известная фигура в проектном сообществе, а очень многие руководители проектных СРО возглавляют и соответствующие изыскательские структуры. Хотя, возможно, «чистые» изыскатели, которые должны были делать свой выбор, хотели бы послушать своего будущего руководителя. Не было представлено программы кандидата и в раздаточных материалах. Однако это не помешало участникам съезда утвердить Михаила Посохина в качестве кандидата на пост президента НОПРИЗа, и в бюллетень для тайного голосования была внесена только одна кандидатура.

«Проходной балл» для избрания президента согласно ГрадКодексу составляет 50% голосов всех зарегистрированных СРО + 1 голос. В данном случае кандидату необходимо было набрать 118 голосов. В результате выборов голоса распределились следующим образом: «за» Михаила Посохина — 157 голосов, «против» — 44 голоса.

Также на съезде по предложению оргкомитета был избран технический совет НОПРИЗа в количестве 5 человек: президент + 4 члена совета. В совет были предложены кандидатуры Юрия Рейльяна от Минстроя России, Алексея Русских — председателя профильного Комитета ГосДумы, Анвара Шамузафарова (как представителя проектировщиков) и Павла Клепикова (как представителя изыскателей). На февральском съезде совет будет полностью переизбран, и, как пообещал **Анвар Шамузафаров**, он и Павел Клепиков перед съездом добровольно сложат свои полномочия. А



представители госвласти будут представлены в совете в соответствии с уставными квотами.

169 голосами «за» технический совет НОПРИЗа был избран.

Выступая перед делегатами Съезда, вновь избранный президент НОПРИЗа **Михаил Посохин**, в частности, сказал (ФОТО 4):

— Мы должны консолидировано реализовывать принципы саморегулирования, которые, действительно, зачастую понимаются по-разному. Но мы должны прийти к единому пониманию того, что саморегулирование, прежде всего, было организовано как делегирование полномочий государства нам. И этот постулат нужно никогда не упускать из вида и стремиться достойно выполнять.

Мы должны консолидировать как цех изыскателей, так и цех проектировщиков, показав в ближайшее время, что мы являемся той организацией, которая способна решать задачи народно-хозяйственного развития. Строительство является

локомотивом всей нашей производственной жизни. Но, как отмечалось, качество строительства ухудшается, сроки не выдерживаются, уровень проектной документации снижается. Необходимо положить этому предел. И наше сообщество должно сыграть в этом большую роль.

Я хочу выразить большую благодарность Юрию Рейльяну за то, что он очень хорошо провел этот съезд. Наш сегодняшний съезд — исторический, и следующий съезд в феврале или в начале марта мы также проведем достойно, а это время используем для анализа сегодняшних предложений, с тем, чтобы учесть их в будущей работе над уставом и другими документами.

* * *

Завершая съезд, делегаты приняли решение о создании оргкомитета по подготовке очередного съезда в феврале 2015 года. Руководителем оргкомитета утвержден замминистра строительства Юрий Рейльян. ☹



Лариса ПОРШНЕВА

САМОРЕГУЛИРОВАНИЕ

ПРОЕКТИРОВЩИКИ И ИЗЫСКАТЕЛИ: СНОВА ВМЕСТЕ, СНОВА РЯДОМ

Новое нацобъединение изыскателей и проектировщиков строит планы на будущее

В ближайшее время в строительной отрасли появится новое Национальное объединение саморегулируемых организаций — в области изысканий и проектирования (НОПРИЗ). Это предписано поправками в Градостроительный Кодекс. О том, как идет процесс слияния нацобъединений проектировщиков и изыскателей в одну структуру, мы беседуем с президентом НОПРИЗа Михаилом Посохиним:



— Михаил Михайлович, в конце ноября состоялся учредительный съезд Национального объединения изыскателей и проектировщиков. На февраль запланирован очередной съезд. А что происходит в НОПРИЗе сейчас, чем сейчас занят оргкомитет съезда и Совет?

— Все это время мы занимались выполнением задачи, поставленной учредительным съездом — это регистрация нового национального объединения. Поэтому усилия и аппарата, и мои, и всех, кто отвечает за это, были направлены на

подготовку документов, которые необходимы для регистрации в министерстве юстиции новой организации. Документы были подготовлены и своевременно поданы, и мы сейчас ждем регистрации в установленном порядке. Вот этому были посвящены все наши дела.

Хочу заметить, что Совет НОПРИЗа, который был избран на съезде, будет работать с момента регистрации НОПРИЗа до следующего съезда. А до регистрации НОП и НОИЗ действуют в рамках старого устава. Сейчас в Национальном объединении проектировщиков мы завершаем дела, связанные с реорганизацией. И хотя НОП прекращает свое существование, но наша деятельность и наше участие в выставках и форумах не прекращается. Так, в феврале будет проведен Российский инвестиционно-строительный форум (РИСФ), и мы будем обязательно в нем участвовать. Тем более, что, по словам министра Михаила Меня, этот форум в перспективе должен стать главным форумом строительной отрасли.

— На съезде НОПРИЗа обсуждались поправки, которые необходимо будет внести в устав. В частности, предлагалось ввести определенные требования к образованию и стажу работы президента, членов Совета и руководителя аппарата. Это будет учтено?



— Этот вопрос обсуждался не только на съезде НОПРИЗа, он дебатировался достаточно давно. Многие члены нашего сообщества пришли к выводу, что большинство проблем в сфере саморегулирования возникло от того, что бизнес стал главнее профессионализма, чего быть не должно. Поэтому многие выступают за то, чтобы приоритетом было главенство профессионализма над любыми другими задачами. Для этого должны быть люди, которые работали или работают в строительстве, архитектурном проектировании или изысканиях, имеют определенный стаж и образование, а не просто трудятся наемными менеджерами. И если большинство выскажется за такие поправки в устав НОПРИЗа, то они будут внесены.

МНОГИЕ ВЫСТУПАЮТ ЗА ТО, ЧТОБЫ ПРИОРИТЕТОМ БЫЛО ГЛАВЕНСТВО ПРОФЕССИОНАЛИЗМА НАД ЛЮБЫМИ ДРУГИМИ ЗАДАЧАМИ

— Но не получится ли, что требование к стажу работы в 10 или 15 лет отсечет от руководства НОПРИЗом большую часть молодых опытных специалистов?

— А Вы знаете, в каком возрасте люди заканчивают институт? В 23 года. Стаж 10 лет — это 33 года. Но я думаю, что и в 33 года далеко не всякий может считаться специалистом. Уверен, что люди, которые придут к руководству НОПРИЗа, должны иметь опыт работы и обладать определенным государственным мышлением, чтобы понимать потребности не только отдельной организации или сообщества, но и всей страны. Поэтому опыт необходим, а наша профессия такова, что опыт приобретается только с годами.

— Еще одно слово, которое звучало на съезде, — «квоты». Квоты для изыскателей. Понятно, почему оно возникло: 40 изыскательских СРО и почти 200 СРО проектировщиков — явно неравновесные сообщества. Изыскатели боятся, что вместо слияния произойдет поглощение, и им будет трудно отстаивать свои интересы в НОПРИЗе, в том числе финансирование их направления.

— Что значит «поглощение»? Мне кажется, что эта проблема раздувается искусственно. Как можно поглотить разных специалистов? Изыскатели занимаются своим делом, проектировщики — своим. Есть президент, который обязан уравнивать эти позиции. В Совете соберутся квалифицированные умные люди, которые будут представителями СРО со всей страны, и я не вижу здесь никаких проблем.

Выборы в Совет пройдут на окружных конференциях, как это ранее было в НОПе. У изыскателей такой процедуры не было, у них были свои условия жизни и борьбы,

которые в итоге привели к тому состоянию, в которое они попали. Я не хочу анализировать деятельность руководства НОИЗа, но оно допустило такие ошибки, которые фактически разрушили эту организацию. Поэтому сейчас мы остановились на окружном принципе выборов в Совет НОПРИЗа. Это самый демократический принцип избрания, и он сплачивает различные СРО, устраняет конфликты. Мы должны работать все вместе, потому что цель у нас одна. Я прекрасно понимаю необходимость и ценность работы изыскателей или геологов. Мы всегда были единым комплексом. На какое-то время нас разделили, но теперь это пройденный этап. Нам опять предстоит работать вместе.

— Вы уже упомянули о конфликте в НОИЗе, который теперь НОПРИЗу достался по наследству. Вы видите возможность погашения этого конфликта?

— Могу Вас заверить, что я никакого раздора не допущу. У меня есть определенный опыт ликвидации подобных ситуаций. Когда я в 2010 году стал президентом НОПа, тут тоже было все не очень благополучно. Но в результате мы вышли на весьма успешные показатели, работа была налажена, проблемы сняты. Мнения могут быть разные, но главное — общий результат. Поэтому я думаю, что больше никакого раздора не будет.

В феврале, когда будет принят новый устав и соберется избранный, в полном составе Совет, будем все вместе обсуждать вопросы нашей работы. И от того, как они будут обсуждаться, станет понятна и ситуация в НОПРИЗе. Кроме того, важно еще, кто ведет заседания Совета. В НОПе у меня все получалось, и то доверие, которое оказал мне Съезд, должно помочь в дальнейшей работе.



— Идет ли диалог с изыскателями по поводу того, как вы будете жить все вместе?

— Диалог идет постоянно, с разными представителями изыскателей и проектировщиков — в ежедневном режиме и со многими людьми. Это непрерывный процесс. У нас намечены окружные конференции, есть график поездок — от Хабаровска до Санкт-Петербурга.

Кроме того, хочу еще раз подчеркнуть, что происходит слияние именно и только Национальных объединений, а сами СРО как работали, так и будут работать. А именно СРО являются основой всей системы саморегулирования. Нацобъединения же существуют для реализации общих задач саморегулирования и тех задач, которые переданы им государством. Сегодня с выходом закона, который наделяет Нацобъединения дополнительными правами и ответственностью, их роль неизмеримо повышается. Закон нужно выполнять, и от этого зависит, сохранится или нет саморегулирование. Слишком много ошибок

СЛИШКОМ МНОГО
ОШИБОК БЫЛО
ДОПУЩЕНО, КОТОРЫЕ
РАСШАТЫВАЛИ
САМОРЕГУЛИРОВАНИЕ.

было допущено, которые расшатывали саморегулирование. Если мы будем продолжать этим заниматься, саморегулирование исчерпает себя как форма организации сообщества и закончит свое существование. Поэтому ответственные люди должны это понимать и принимать те правила, которые сегодня существуют и предписаны законом.

— Формируя новое Нацобъединение, что лучшее Вы возьмете из того, что было сделано, и чего точно в работе Нацобъединения быть не должно?

— Нужно понимать, что идеала в нашей работе быть не может. Но положительно-го было сделано очень много. Например, в Нацобъединении проектировщиков были установлены весьма плотные связи с саморегулируемыми организациями. Произошла оптимизация информационной деятельности и открытости НОПа. Это имело большое значение для общения с коллегами. Было налажено взаимодействие и с профильным министерством, и с Государственной Думой. Мы выходили с различными инициативами в Госдуму и Правительство. И благодаря этим инициативам принимались многие законы и поправки в Градкодекс. То есть, работа в НОПе шла не только ради самого Нацобъединения, а для всего сообщества.

Но остался еще целый пласт того, что нужно делать — это касается и оплаты труда проектировщиков, и создания и ведения полноценного реестра, и включение нашего вида деятельности в государственный перечень профессий. То есть, работы очень много, и то, что было сделано и развивалось, должно быть перенесено в новое Нацобъединение. А то, что задач всегда больше, чем сделано — это хорошо.

— Если говорить о задачах на будущее, в Национальном объединении строителей зародилась идея сделать отдельный закон о торгах в строительной отрасли. Ваше мнение?

— Я думаю, что это положительная инициатива, но все зависит от того, во что это выльется. Конечно, система электронных аукционов в строительстве безобразна сама по себе и дает дорогу недобросовестному поведению и заказчиков, и подрядчиков. Предсказуемость победителей на этих торгах сегодня ни для кого не является секретом. Это тоже подрывает идею торгов.

Отсутствие определенных критериев при допуске организации к тем или иным торгам, отсутствие ограничений по скидкам в процессе торгов, приводит к очень негативным последствиям. Во многих странах, если компания на конкурсе даст 30% снижения стоимости контракта, она просто вылетает из профессионального сообщества, поскольку это демпинг чистой воды. А у нас скидывают 40%, а то и 70%. Здесь надо наводить порядок, поэтому идея нового закона хорошая, и мы обязательно примем в ней участие.

— Какие еще задачи Вы считаете первоочередными?

— Ценообразование. Это очень важно и очень сложно. Этот вопрос имеет давнюю историю. К сожалению, мы приучены считать деньги только на очень короткий период времени. Проект оценивается отдельно от строительства и эксплуатации, в процессе торгов на него еще и цену снижают, а потом выясняется, что качественно сделать проектные и строительные работы за эти деньги невозможно. Поэтому проектировщики

начинают перезаказывать проектирование мелким компаниям по более низкой цене, а на стройках приходят работать мигранты. Какой уж тут может быть научно-технический прогресс, когда они не только чертежи не умеют читать, но и просто читать по-русски?

Нам в строительной отрасли нужно начинать считать длинные деньги, то есть стоимость объекта от изысканий и проектирования, через строительство и эксплуатацию, вплоть до сноса. Или, как говорят, жизненный цикл здания. Это неоднократно обсуждалось, в том числе, и в Правительстве России. Тем более, что цена объекта в процессе строительства очень часто повышается из-за того, что на начальном этапе немотивированно снизили цену.

Так что это очень длительная работа, это наследие еще советских времен, когда необходимо было экономить на всем. И сейчас наступает такое время, поэтому заговорили и о типовых проектах, и о более экономичном расходовании средств. Действительно, во многом есть доля истины, но когда мы говорим о типизации, то нужно представлять, что за этим словом стоит целая отрасль. То есть, это не рисунок сооружения и смета к нему. Это целая индустрия производства домов, школ, детских садов, которая привязана к регионам нашей страны. И регионы все разные — холодный Север, жаркий Юг, сейсмические зоны — это все должно учитываться в типовых проектах.

Поэтому у нас дел полно, и я надеюсь, что мы будем заниматься делами, а не внутренними разборками и склоками. Не хочется тратить на это свое время и свою жизнь.

— Спасибо за беседу!

СИСТЕМА ЭЛЕКТРОННЫХ АУКЦИОНОВ В СТРОИТЕЛЬСТВЕ БЕЗОБРАЗНА САМА ПО СЕБЕ И ДАЕТ ДОРОГУ НЕДОБРОСОВЕСТНОМУ ПОВЕДЕНИЮ И ЗАКАЗЧИКОВ, И ПОДРЯДЧИКОВ.



Лариса ПОРШНЕВА



РЕТРОСПЕКТИВА НОВОСТЕЙ

» В московском метро станет тише

Впервые в московском метро на только что открытой станции «Тропарево» и на готовящейся к открытию станции «Котельники» применена технология эластичного крепления рельсов швейцарского концерна Sika.



Этот способ крепления рельсов позволяет уменьшить уровень шума в 1,6–2,5 раза, а вибрации — в 1,4–1,6 раз во время движения поездов по путям, а также значительно повысить безопасность движения и износостойкость полотна и подвижного состава.

С помощью эластичного крепления рельсов установлен стрелочный перевод, а на станции «Котельники» — тупиковые смотровые каналы (пункты технического осмотра поездов метрополитена).

Раньше пути укладывали на щебень и деревянные брусья, а на стрелочном переводе «Тропарево» их заменили монолитными бетонными блоками, более

надежными и долговечными. Чтобы убрать дефекты путевого бетона, была применена технология эластичного крепления рельсов. Ее суть в том, что под подкладки рельсов закачивается жестко-эластичный полиуретановый состав, который в процессе подливки заполняет все неровности и пустоты, а потом отверждается. Благодаря этому снижаются вибрации, шумы и эксплуатационная нагрузка на рельсы. На смотровых каналах станции «Котельники» применена аналогичная технология.

Такие решения активно применяются в метрополитенах во всем мире, в частности — в Лондоне, Милане, Нюрнберге, Праге, Токио и других мегаполисах, но для Москвы — это первый опыт применения таких решений.

(по сообщению пресс-службы компании SIKI)

» Проект «ЧЕТРА-караван» удостоился международной премии

Компания «ЧЕТРА-Промышленные машины» стала лауреатом Второй премии Международного конкурса научных, научно-технических и инновационных разработок, направленных на развитие и освоение Арктики и континентального шельфа.

Награду получил проект «ЧЕТРА-караван». Он предусматривает использование транспортно-логистических комплексов, разработанных на базе вездеходов ЧЕТРА ТМ140, для наиболее эффективного и безопасного освоения арктических территорий России.

Адаптированные к суровому климату Крайнего Севера, вездеходы ЧЕТРА могут транспортировать людей, продовольствие и медикаменты даже на самые отдаленные территории, а также удовлетворять потребности населения в энергетических, транспортных и технических ресурсах.

Специалисты «ЧЕТРА-ПМ» рекомендуют формировать караваны вездеходов ЧЕТРА в количестве

не менее трех единиц. Это вызвано, прежде всего, соображениями безопасности: машины должны подстраховывать друг друга на всем пути следования.

Грузоподъемность такого каравана составит 12 тонн при сохранении плавучести каждого вездехода. Вездеходы ЧЕТРА могут преодолевать уклоны и подъемы крутизной до 30 градусов, а дорожный просвет в 450 мм и гусеницы шириной 800 мм обеспечивают машинам высокую проходимость. Благодаря своим характеристикам и возможностям вездеходные караваны ЧЕТРА эффективнее и дешевле воздушного транспорта.



Согласно проекту, в типовой комплекс из трех вездеходов ЧЕТРА ТМ140 могут входить пассажирский вездеход с модулем для перевозки пассажиров (до восьми человек), оснащенный комфортными спальными местами по типу купе, вездеход с модулем для перевозки грузовых товаров грузоподъемностью до 4 тонн, вездеход-топливозаправщик, который обеспечивает доставку ГСМ в любое труднодоступное место, поддерживая бесперебойную работу «ЧЕТРА-караванов». Возможны и иные варианты исполнения машин: медицинский, аварийно-спасательный комплексы, комплекс по утилизации отходов и другие.

(по сообщению пресс-службы компании ЧЕТРА)

БИЗНЕС

За что и как штрафуют при закупках?

Российское законодательство прописывает штрафы при закупках, но кто ими пользуется?

Как правило, поставщиков, нарушивших положения закона №44-ФЗ, включают в Реестр недобросовестных поставщиков, тем самым ограничивая им доступ к участию в тендерах на два года. А для заказчиков таких реестров нет (кроме различных рейтингов коррупционных заказчиков, подготовленных рядом известных СМИ), однако и они могут быть наказаны — к заказчикам-нарушителям применяются другие меры административной ответственности, например, штрафы. Какие же штрафы предусмотрены за нарушения в сфере закупок?

Законы о закупках (например, «О контрактной системе №44-ФЗ» и «О закупках отдельными видами юридических лиц №223-ФЗ») являются только «инструкциями» того, как размещать закупки, готовить документы, участвовать, подписывать контракты и защищать права. Сведения же о том, что ждет нарушителей таких «инструкций» прописаны в Кодексе об административных правонарушениях (КоАП РФ №195-ФЗ).

Мы просмотрели КоАП РФ и выделили шесть основных групп нарушений со стороны заказчиков:

1. Нарушения, связанные с неправильным выбором способа определения поставщика (подрядчика/исполнителя)

а/ Заказчик принял решение о способе определения поставщика с нарушением требований №44-ФЗ — штраф 30 000 рублей (часть 1 статьи 7.29)

б/ Заказчик вместо конкурса или аукциона выбрал другой способ определения поставщика — штраф 50 000 рублей (часть 2 статьи 7.29)

в/ Заказчик принял решение о проведении конкурса с ограниченным участием, закрытого конкурса с ограниченным участием, двухэтапного конкурса в тех случаях, когда это не предусмотрено №44-ФЗ — штраф 50 000 рублей (часть 2.1 статьи 7.29)

2. Нарушения, связанные с порядком осуществления закупок

а/ Заказчик нарушил сроки размещения в единой информационной системе необходимой информации и документы — должностные лица — до 30 000 рублей, юридические лица — 15 000 рублей (статья 7.30)

А ЗНАЕТЕ ЛИ ВЫ, ЧТО МИНИМАЛЬНЫЙ РАЗМЕР ШТРАФА СОСТАВЛЯЕТ ВСЕГО 3 000 РУБЛЕЙ, В ТО ВРЕМЯ КАК МАКСИМАЛЬНЫЙ — 500 000 РУБЛЕЙ?



- б/** Штрафом до **50 000** рублей наказываемся заказчик, нарушивший требования №44-ФЗ в следующих случаях:
- предоставление конкурсной документации или документации об аукционе
 - разъяснение положений конкурсной документации или документации об аукционе,
 - прием заявок на участие в определении поставщика (подрядчика, исполнителя), окончательных предложений
- в/** Штраф в размере не меньше 5 000 рублей и не более **30 000** рублей выплатит заказчик, совершивший действие по основаниям, не предусмотренным в законе №44-ФЗ, а именно:
- Отклонил заявки на участие в конкурсе
 - Отказал в допуске к участию в аукционе
 - Признал заявку на участие в закупке не соответствующей требованиям конкурсной документации
 - Отстранил участника закупки от участия в конкурсе, аукционе.
- г/** Аналогичный штраф выплачивается и в обратных случаях — если заказчик принимает заявку участника, которому должно быть отказано в допуске к участию в закупке в соответствии с требованиями ФЗ-44.
- д/** А также при нарушениях порядка:
- вскрытия конвертов с заявками на участие в конкурсе (или) открытия доступа к таким заявкам, поданным в форме электронных документов;
 - рассмотрения и оценки заявок, окончательных предложений участников закупки, установленного конкурсной документацией.

- е/** И в случае если заказчик устанавливает не предусмотренные законом №44-ФЗ порядок рассмотрения и оценки заявок, требования к участникам закупки, к размеру обеспечения заявки, а также предоставить дополнительную информацию или документы (часть 4 статьи 7.30)
- ж/** Заказчик нарушил требования к содержанию протокола, составленного в ходе определения поставщика (подрядчика, исполнителя) — штраф **10 000** рублей (часть 2.1 статьи 7.30).
- з/** **500 000** рублей заплатит заказчик в виде штрафа, если не разместит в единой информационной системе в сфере закупок информации и документов, размещение которых предусмотрено в соответствии с законом №44-ФЗ (часть 3 статьи 7.30).
- и/** Если же заказчик включает в описание объекта закупки требования и указания в отношении товарных знаков, знаков обслуживания, фирменных наименований, патентов, полезных моделей, промышленных образцов, наименования места происхождения товара или наименования производителя, требований к товарам, информации, работам, услугам при условии, если такие требования влекут за собой ограничение количества участников закупки, за исключением случаев, предусмотренных ФЗ-44, то он подвергается штрафу в размере до **50 000** рублей (часть 4.1 статьи 7.30)
- к/** До **50 000** рублей выплатит и заказчик, включивший в состав одного лота, объекта закупки товаров, работ, услуг, технологически и функционально не связанных между собой (часть 4.1 статьи 7.30)



- л/** Если конкурсная документация, документация об аукционе, документация о проведении запроса предложений, определение содержания извещения о проведении запроса котировок были утверждены с нарушением требований, предусмотренных законодательством, то на должностное лицо налагается штраф в размере до **3 000** рублей (часть 4.2 статьи 7.30).
- м/** Если заказчик сократил сроки подачи заявок в случаях, не предусмотренных №44-ФЗ, то он выплатит штраф размером **30 000** рублей (часть 8 статьи 7.30)



н/ Заказчик, нарушивший сроки для подписания протоколов при проведении конкурса, аукциона, запроса котировок, запроса предложений, выплатит штраф до **30 000** рублей (часть 14 статьи 7.30).

3. Нарушения заказчиков, связанные с порядком включения информации в реестр недобросовестных поставщиков.

Если заказчик включил заведомо недостоверную информацию в реестр недобросовестных поставщиков, то он будет наказан штрафом в размере **50 000** рублей (часть 1 статьи 7.31).

4. Нарушения, связанные со сроками возврата обеспечения заявок.

На заказчика, не вернувшего обеспечение заявки вовремя, налагается штраф до **90 000** рублей (часть 2 статьи 7.31.1)

5. Нарушение заказчика, связанные с процессами заключения, исполнения и изменения контрактов и оплатам поставщикам

а/ Если заказчик заключил контракт с нарушением объявленных условий определения поставщика (подрядчика, исполнителя), то он подвергается штрафу в размере до **300 000** рублей (часть 1 статьи 7.32).

До **200 000** рублей выплатит заказчик, изменивший условия контракта, а именно: увеличил цену товара, работ, услуг, в случае если возможность изменения условий контракта не предусмотрена законом №44-ФЗ

б/ Заказчик, затянувший со сроками заключения, либо вообще уклоняется от заключения контракта, должен будет выплатить штраф **50 000** рублей (часть 3 статьи 7.32).

в/ До **200 000** рублей выплатит заказчик, изменивший условия контракта, а именно: увеличил цену товара, работ, услуг, в случае если возможность изменения условий контракта не предусмотрена законом №44-ФЗ (часть 4 статьи 7.32).

г/ Такой же штраф получит и заказчик, нарушивший порядок расторжения контракта в случае одностороннего отказа от исполнения контракта (часть 6 статьи 7.32).

д/ До **300 000** рублей штраф за совершение действий (бездействий), повлекших неисполнение обязательств, предусмотренных контрактом на поставку товаров, выполнение работ, оказания услуг для нужд заказчиков, с причинением существенного вреда охраняемым законом интересам государства и общества, если такие действия (бездействия) не влекут уголовной ответственности (статья 7.32.4, проект Федерального закона №394011-6)

б. И, наконец, за невыполнение в срок законного предписания, требования органа, уполномоченного на осуществление контроля в сфере закупок, на заказчика налагается штраф до **500 000 рублей на юридических лиц (часть 7 статьи 19.5).**

Сохраните эту информацию на видном месте и напоминайте о размерах штрафов недобросовестным заказчикам.



Анна КРАЙНЕВА,
тендерный специалист
ГК BiCo
<http://www.bicotender.ru>

НАУКА, ОБРАЗОВАНИЕ

Есть ли на стройке место науке?

Куда развивается российская строительная наука и жива ли она вообще? Где те центры прикладной и академической мысли, которые двигают вперед российскую строительную отрасль? К чему привела реформа Российской Академии архитектуры и строительных наук (РААСН)? Оказалось, что на все эти вопросы может ответить один человек — президент РААСН и генеральный директор ОАО «НИЦ «Строительство» Александр Кузьмин.



— Александр Викторович, давайте начнем с прикладной строительной науки. Недавно в НИЦ «Строительство» была утверждена краткосрочная стратегия на 2014–2015 годы. В чем суть этой стратегии и почему выбран такой небольшой срок ее действия?

— Знаете, у НИЦ «Строительство» сейчас один год идет за пять, и это связано с несколькими факторами. Во-первых, я глубоко убежден, что наш Центр готовили под приватизацию и ликвидацию. Поэтому наш лозунг на ближайший год — выживание и укрепление своих позиций, в том числе, с помощью Минстроя и Росимущества.

Кроме того, мы ставим перед собой довольно амбициозные задачи, а некоторые



К СОЖАЛЕНИЮ, ТЕ ПРАВИЛА ИГРЫ, КОТОРЫЕ СЕЙЧАС ДЕЙСТВУЮТ В РОССИИ, НЕ ВСЕГДА ДАЮТ ВОЗМОЖНОСТЬ ЛУЧШИМ БЫТЬ НА ПРОЕКТАХ ПЕРВЫМИ.

уже и выполнили. Так, НИЦ «Строительство» стал одним из четырех координаторов новой технологической платформы «Строительство и архитектура». Во-вторых, мы добиваемся возвращения НИЦ «Строительство» статуса государственного научного центра Российской Федерации. Сейчас документы уже находятся в Правительстве России. Эти две позиции будут определять нас как лидеров строительной отрасли. Я абсолютно уверен, что НИЦ «Строительство» — лучший на территории СНГ и в области строительных конструкций, и стройматериалов, и механики грунтов. Но, к сожалению, те правила игры, которые сейчас действуют в России, не всегда дают возможность лучшим быть на проектах первыми. Поэтому мы, как правило, появляемся тогда, когда проект уже либо провален, либо, когда на начальном этапе приняты не те решения. Так было и в Сочи, то же самое может произойти сейчас на объектах ФИФА и на разных других государственных стройках.

Хочу напомнить, что НИЦ «Строительство» был сформирован в 1927 году как Государственный институт сооружений, и появился он в момент блокады молодого советского

государства, когда против него были введены санкции. Поэтому нынешнее возрождение НИЦ «Строительство» очень актуально в условиях новых санкций и импортозамещения. И в данной ситуации наша главная задача — это закрепление основных направлений работы, традиционных для НИЦ «Строительство»: сооружения, материалы и механика грунтов. Мы должны их развить и закрепить свои лидерские позиции. Для этого мы закладываем на следующий год довольно приличный рост по сравнению со всей страной — около 6,5%. Мы считаем, что для этого у нас есть все основания, потому что на сегодняшний день 50% плана на 2015 год уже сформировано в конкретных договорах и деньгах.

Все наши научные подразделения — знаменитые институты — ЦНИИСК, НИИОСП, НИИЖБ — работают как единый организм. Мы всегда помним, что в НИЦ «Строительство» три орденоносных института, которые были награждены в разные годы Орденом Трудового Красного знамени, но сейчас наша общая задача — сохраниться как единая структура и развиваться в перспективе в наукоград.

Мало того, в 2015 году мы предполагаем несколько расширить тематику и сделать первые шаги от статуса очень хорошего субподрядчика к статусу генпроектировщика по определенным объектам. Для этого мы развиваем такие дополнительные направления как градостроительство, типология и так далее. Так что, в конце концов, мы должны стать полноценным инжиниринговым центром, который мог бы решать конкретные задачи «от» и «до». На это нацелена и наша долгосрочная программа до 2020 года.

— Что же еще заложено в этой программе?

— В первую очередь, как я уже сказал, это переход от системы субподряда, где мы являемся ведущим субподрядчиком в своей области, к генпроектированию. Второе — развитие ряда инновационных направлений по нашей основной деятельности. Прежде всего, это участие в инновациях, связанных со сложными конструкциями и уникальными объектами, такими как стадионы, высотные здания, концертные залы и так далее. А во-вторых, это поиск материалов для строительства на базе местных ресурсов. Для рядовой застройки мы должны постараться вспомнить свои традиционные материалы, в том числе, и дерево, которое для нас очень важно, и использовать сырье, которое есть на конкретной территории. Страна у нас слишком большая, чтобы «катать» по ней стройматериалы.

— Куда, по вашему мнению, в этой ситуации должна развиваться строительная наука?

— Есть два направления. Мы должны внедрять инновации, использовать новые технологии и материалы, но применять их только там, где они выгодны и где дают результат. А второе — то, чего мы никогда не умели: мы

должны развивать материалы, конструкции и технологии «на каждый день», а не для суперважных объектов. Поэтому главное направление — это компромисс, баланс между возможностями и тем, что дает сама территория. Но когда я узнаю, что на строительстве в Перми применяются панели из Хабаровска, для меня это странно. Или когда в одной из наших республик закупаются из Европы новые производственные линии, а потом все сырье возится через полстраны — мне это тоже кажется не совсем правильным. У нас очень разная страна. Для наших просторов очень важна региональная составляющая. В этом направлении мы должны работать в первую очередь.

И еще надо бороться за нормальную цену квадратного метра при строительстве. Потому что на сегодняшний день, по моим данным, такие программы как «Арендное жилье» не могут успешно реализоваться из-за того, что квадратный метр жилплощади слишком дорого стоит. Поэтому за счет новых материалов нужно постараться сбросить цену квадратного метра для рядовой застройки — это очень важная проблема.

— А как обстоят дела с региональной научной мыслью?

— Все не так страшно, как кажется на первый взгляд. Я не могу отвечать за всю Россию, но я был в этом году в ряде регионов и видел, что есть очень крепкие регионы, такие как Воронеж, Ульяновск, где чувствуются преобразования. Сочи стал совсем другим городом. Поэтому, если произойдет децентрализация мест приложения труда, тогда будут развиваться и регионы, и региональная наука. Если все будет концентрироваться в Москве — какое уж тут развитие.

Нельзя строить одно жилье. Жилье должно быть не только доступным, но и достойным. Даже если человек получил жилплощадь, у него должны быть деньги, чтобы его ремонтировать и обслуживать. А для этого должна быть работа. Поэтому впереди любой стройки должно идти именно размещение мест приложения труда. Если это будет сделано, если будут появляться новые рабочие места, как сейчас появились в Сочи и на Дальнем Востоке, тогда это правильная политика.

Я считаю, что была допущена большая ошибка, когда отошли от территориального планирования страны в целом. Сейчас власти начинают к этому возвращаться, потому что без такой территориальной схемы невозможно понять, как и для чего осуществляется та или иная программа. Я считаю, что под эгидой Минэкономки и Минстроя должна быть сделана такая работа для всей территории страны. Нужно проанализировать все целевые программы, просчитать их по бюджету, строительным и людским ресурсам. Такую пятилетнюю или семилетнюю схему иметь нужно обязательно, иначе невозможно свести концы с концами.

— Сейчас в Минстрое России также разрабатывается Стратегия инновационного развития строительной отрасли до 2020 года. Как вы относитесь к этому документу?

— На мой взгляд, в эту стратегию надо заложить один ключевой момент: мы должны уйти от праздника разрезания ленточки построенного объекта и перейти к формированию цикла жизни здания. Тогда ЖКХ не будет отделено от строительства, а станет составной частью этого жизненного цикла. Строительство идет 2-3 года, а здание потом стоит 50-100 лет. И если мы будем ориентироваться не на

Мы должны уйти от праздника разрезания ленточки построенного объекта и перейти к формированию цикла жизни здания. Тогда ЖКХ не будет отделено от строительства, а станет составной частью этого жизненного цикла.

срок жизни здания, а только на разрезание ленточки, то будем иметь проблему ЖКХ. Поэтому я считаю, что мы должны работать над концепцией жизненного цикла зданий. Если мы перейдем на эту точку зрения, со временем снимется и вопрос ЖКХ.

— Александр Викторович, поговорим теперь с Вами как с архитектором, поскольку, помимо НИЦ «Строительство», Вы возглавляете еще и Российскую Академию архитектуры и строительных наук. Так куда же движется академическая наука в нашей отрасли?

— Я сейчас, после реформы государственных академий, чувствую себя «колобком», потому что раньше наша Академия была головой, и у нее было 5 институтов и 7 региональных отделений. Сейчас у нас отбрали все институты и отделения — осталась одна голова. Поэтому мы на данный момент ищем новые пути деятельности, наша главная задача — фундаментальные науки. Мы работаем с Минстроем, чтобы организационная составляющая деятельности в области фундаментальных наук, такая как составление планов, проведение конкурсов, прием результатов и так далее, была делегирована из Минстроя в РААСН.

— Легенда о том, что российская наука в целом и строительная в частности, была в 90-е годы XX века развалена и деградировала, имеет под собой основание?

— Конечно! Я считаю, что мы сейчас находимся на грани. Если сейчас будет еще один виток приватизации строительной науки — это станет ее концом. Поэтому я очень надеюсь, что НИЦ «Строительство» выйдет из программы приватизации. Хочу напомнить, что до 1992 года в НИЦ «Строительство» 80%

финансирования строительной науки было государственным. В 1992 году госфинансирование составляло 20%, после этого — 0%. То есть, мы выживали только за счет своих мозгов, и будем стараться продолжать это делать. Но есть некоторые вопросы, которые требуют помощи от государства. Это, в первую очередь, приобретение современного оборудования для научных исследований.

— Довольно часто наши архитекторы жалуются, что при попустительстве властей сюда приходят иностранные специалисты и получают более выгодные заказы. А наши архитектурные бюро и институты довольствуются тем, что останется. Так почему наши архитекторы остаются за бортом?

— Просто у нас нет соответствующего законодательства. Все страны защищают своих соотечественников и производителей. У нас никто не защищен. Поэтому в данной ситуации и Союз архитекторов России, и мы как Академия боремся за то, чтобы было введено лицензирование архитектурной деятельности. Ведь почему-то наш специалист по приезду, например, в Германию должен поработать в среднем звене, изучить законодательство, сдать экзамены, а только потом его допускают к профессиональной деятельности. А к нам иностранцы могут приезжать, не зная ни языка, ни правил, и здесь проектировать. А мы потом это все за копейки переделываем, потому что основные деньги уже ушли за границу. И ведь лучшие-то архитекторы к нам не едут, потому что правила игры очень расплывчатые.

— Вы сказали, что будете добиваться лицензирования архитекторов, но в проектировании уже есть система саморегулирования...

— Это совсем другое дело. У нас есть Национальное объединение проектировщиков и изыскателей. Но мы — архитекторы, и когда мы попали в НОП, а теперь и в НОПРИЗ, нас там — один из 30 или 40. Поэтому я очень рад, что новое Нацобъединение возглавил Михаил Посохин, потому что он архитектор с очень большим авторитетом. А в целом это размывание профессии, поскольку нет никакой персональной ответственности. В архитектуре же должны лицензироваться личности, а не организации. То есть, архитектор должен быть современен, пройти переподготовку, знать новые технологии, новые приемы, и так далее.

Сейчас у нас выпускают бакалавров и магистров. А где профессионалы? Где архитекторы? Поэтому в данной ситуации очень важно, чтобы была картотека действующих архитекторов. И все, кто хотят работать в профессии, должны сдавать соответствующий «архитектурный» минимум на основе непрерывного, целенаправленного обучения.

— То есть, архитекторов нужно изъять из системы саморегулирования?

— Не обязательно. Просто, если компания хочет заниматься проектированием и получить допуск СРО, в ней должен работать лицензированный архитектор. Должна быть или Архитектурная палата, как в Европе или Белоруссии и как сейчас начинает делать Казахстан и Армения, или эти полномочия передаются Союзам архитекторов. Нужно, чтобы у нас в отрасли появились специалисты с персональной ответственностью за ту работу, которую они делают.

— Спасибо за беседу!

Если сейчас
будет еще один
виток приватизации
строительной
науки — это станет
ее концом.



Лариса ПОРШНЕВА



СТРОИТЕЛЬНЫЕ
МАТЕРИАЛЫ

Где найти лекарство от бездорожья

В МАДИ обсудили новые технологии дорожного строительства

Российские дороги — одна из самых обсуждаемых тем на всех уровнях общества. Поискам достойного лекарства от бездорожья был посвящен семинар, проведенный НП СРО «СОЮЗДОРСТРОЙ» совместно с Ассоциацией дорожников Москвы, МАДИ и ООО «ВиртгенИнтернациональ сервис».



МАДИ после многолетнего перерыва вновь получает заказы на проведение научных исследований по применению цементабетона и разработку нормативной документации.

ЦЕМЕНТОБЕТОН... ВОЗВРАЩАЕТСЯ?

Речь на семинаре шла о современных технологиях строительства цементобетонных покрытий и об устройстве ультратонких защитных слоев с применением модуля типа «Spray-Jet».

На него собрались не только руководители и сотрудники подрядных дорожно-строительных предприятий и научных объединений, но и представители Росавтодора, ГК «Российские автомобильные дороги» и других организаций, разрабатывающих решения о приоритете тех или иных направлений развития дорожной отрасли.

Проректор МАДИ Виктор отметил, что в последние годы Минтранс России, Росавтодор, ГК «Автодор» и другие организации все чаще возвращаются к идее возрождения и широкого использования цементобетонных технологий. Это заметно уже из того, что МАДИ после многолетнего перерыва вновь получает заказы на проведение научных исследований в этом направлении и разработку нормативной документации.

«Знаковыми» материалами Виктор Ушаков назвал разработанные МАДИ по заказу Росавтодора «Рекомендации по ремонту и

содержанию автомобильных дорог», а также стандарт по устройству цементобетонных покрытий, разработанный СРО «СОЮЗДОРСТРОЙ» совместно с Национальным объединением строителей (НОСТРОЙ). В подтверждение своих слов о возвращении цементобетонных технологий выступающий привел несколько примеров недавно введенных автодорог с цементобетонным покрытием. В их числе головной участок автомагистрали «Дон» и обход Новосибирска.

ПЕРВЫМ ДЕЛОМ — СТАНДАРТЫ

В своем выступлении генеральный директор СРО «СОЮЗДОРСТРОЙ» **Леонид Хвоинский** напомнил о советском опыте строительства цементобетонных дорог, когда их вводилось не менее 10% от общего объема, и рассказал о мерах по пропаганде и развитию цементобетонных технологий. К примеру, в числе 48 стандартов, разработанных Партнерством совместно с НОСТРОЕМ и МАДИ, есть документы, регламентирующие строительство дорог с цементобетонным покрытием. Работа над стандартами продолжается во взаимодействии с Росавтодором и ГК «Автодор».

Кроме разработки документов, регламентирующих строительство, «СОЮЗДОРСТРОЙ» сформулировал ряд предложений по развитию строительства дорог с цементобетонными покрытиями. Эти предложения озвучиваются на различных отраслевых форумах и мероприятиях органов государственной власти. В частности, они были представлены на заседании рабочей группы по подготовке Президиума Госсовета России в Новосибирске.

Леонид Хвоинский отметил, что развитие сети дорог с цементобетонным покрытием позволит осуществить другую идею, предлагаемую СРО «СОЮЗДОРСТРОЙ». Она заключается в строительстве сети скоростных автомагистралей России, которая дополнит существующую сеть, во многом исчерпавшую свои возможности и с каждым годом требующую все больших затрат на ремонт и реконструкцию.

СОВЕРШЕННАЯ ТЕХНИКА — НОВЫЕ ВОЗМОЖНОСТИ

Преимущества нового строительства автотрасс из цементобетона хорошо известны. Расчетный срок службы цементобетонного покрытия составляет 20–25 лет, что в несколько раз выше срока службы асфальтобетонных покрытий. Плюс к этому затраты на эксплуатацию цементобетонных дорог меньше. Прежде их строительство сдерживалось высокой ценой на этапе применения, необходимостью соблюдения строгой технологической дисциплины и отсутствием эффективных ремонтных технологий. Теперь все изменилось. По оценкам специалистов «СОЮЗДОРСТРОЯ», стоимость цементобетона на дорогах со сравнимой интенсивностью движения практически сравнялась с ценой асфальтобетона, а в ряде случаев оказывалась дешевле. Причем цемент, как



определяющий компонент смеси, на современном этапе становится более доступным, чем качественный битум.

Трудности, связанные с необходимостью строгой технологической дисциплины, в современных условиях нивелируются совершенством предлагаемой техники. В частности, бетоноукладчик, представленный в докладе представителя ООО «ВиртгенИнтернациональ сервис» Юрия Жукова, оснащен самыми современными опциями, которые позволяют, к примеру, одновременно проводить двухслойную укладку цементобетонных покрытий. Причем нижний слой может формироваться с применением низких марок цемента и щебня крупных фракций, а верхний — из высокомарочного цемента и мелких, износостойких фракций щебня. Такой подход удешевляет стоимость и улучшает качество покрытия.

Многие функции нового бетоноукладчика доведены до технологического совершенства. Он снабжен устройством, позволяющим в автоматическом режиме укладывать стержни арматуры (дюбели) в предварительно уплотненный свежий бетон. После этого поперечная плита создает идеально гладкую поверхность, а выглаживающая лыжа обеспечивает отделку уложенного покрытия, удлиненные

СТОИМОСТЬ ЦЕМЕНТОБЕТОНА НА ДОРОГАХ СО СРАВНИМОЙ ИНТЕНСИВНОСТЬЮ ДВИЖЕНИЯ ПРАКТИЧЕСКИ СРАВНЯЛАСЬ С ЦЕНОЙ АСФАЛЬТОБЕТОНА, А В РЯДЕ СЛУЧАЕВ ОКАЗЫВАЛАСЬ ДЕШЕВЛЕ.

боковины предотвращают возможное опадание кромки при работе с жидким бетоном, а специальные щетки наносят поперечную шероховатость покрытия. При этом бетоноукладчик может работать с помощью 3D систем управления, обеспечивающих исключительную ровность укладываемых слоев.

Особо докладчик остановился на свойствах современных бетонных смесей и технологий. В частности, цементобетон, набирающий прочность, не требуется, как прежде, укрывать и поливать водой. Вместо этого его поверхность обрабатывается специальным составом, препятствующим обезвоживанию.

АСФАЛЬТ, ЦЕМЕНТ И ПОЛИМЕРЫ...

В МАДИ, под руководством проректора Виктора Ушакова с 90-х годов ведутся исследования по применению защитных слоев асфальтобетонных и цементобетонных покрытий на основе цемента-полимерных композиций, а также по использованию цементобетона для ремонта дорожных покрытий.



ЦЕМЕНТОБЕТОН, НАБИРАЮЩИЙ ПРОЧНОСТЬ, НЕ ТРЕБУЕТСЯ, КАК ПРЕЖДЕ, УКРЫВАТЬ И ПОЛИВАТЬ ВОДОЙ. ВМЕСТО ЭТОГО ЕГО ПОВЕРХНОСТЬ ОБРАБАТЫВАЕТСЯ СПЕЦИАЛЬНЫМ СОСТАВОМ, ПРЕПЯТСТВУЮЩИМ ОБЕЗВОЖИВАНИЮ.

Об опыте выполнения подобных работ на автодороге Чита–Забайкальск рассказал заместитель начальника управления эксплуатации автомобильных дорог Федерального дорожного агентства Андрей Чернигов. Кроме того, он сообщил, что Росавтодор при научном сопровождении МАДИ планирует заложить на автодороге Челябинск – Троицк опытные участки цементобетонного покрытия толщиной 10, 15, 20 см. Итоги наблюдений помогут в разработке новых нормативных документов для дорожного строительства.

Об использовании специальной технологии «SprayJet» для устройства асфальтобетонных защитных слоев на автодорогах рассказал представитель «ВиртгенИнтернациональ сервис» Евгений Шишковский. Эта технология применяется для обеспечения гидроизоляции покрытия, улучшает микроровность, увеличивает коэффициент сцепления, снижает эффект аквапланирования, уменьшает затраты на материалы и транспорт.

Для выполнения подобных работ требуется асфальтоукладчик, оснащенный соответствующим оборудованием. Нанесение тонких защитных слоев по этой технологии



осуществляется на слой вяжущего при толщине укладки до 3 см и расходе вяжущего до одного килограмма на квадратный метр. В отдельных случаях возможны варианты. Докладчик приводил примеры различных работ. В том числе, тонкослойную укладку шумопоглощающего асфальтобетона (по данным докладчика, при толщине укладки 1,5 см, расход вяжущего составлял 0,35 килограмм на квадратный метр).

«SPRAYJET» ПО-РУССКИ — «НОВОЧИП»

Об опыте применения технологии «SprayJet» в России рассказал заместитель директора ООО «Стройсервис» (г.Омск) Глеб Старков, пояснивший, что в принципе, в профессиональной среде российских дорожников эта технология более известна под названием «Новочип».

В отличие от прочих видов поверхностной обработки, в данном варианте обеспечивается повышенная долговечность слоя за счет применения в составе битумоминеральной смеси до 80% содержания высокопрочного, износостойкого кубовидного щебня, фракций 5–10, 5–15. Приготавливали смесь омские дорожники на асфальтосмесительной установке AMMANN. Укладывали на мембранный слой из битумно-латексной эмульсии, за один проход специальным асфальтоукладчиком с использованием модуля «SprayJet», асфальтового перегружателя и системы нивелирования ровности. Подрядчики дали гарантию своей работе сроком на пять лет. По их наблюдениям, на автодороге первой технической категории после двух лет службы покрытия, выполненного из плотной асфальтобетонной смеси, следов износа практически незаметно.

Все доклады по применению техники и технологий сопровождалось выступлениями

специалистов по вопросам нормативно-технического обеспечения. О действующей и разрабатываемой документации по регламентации строительства автомобильных дорог рассказали участникам семинара Андрей Фотиади из МАДИ и Михаил Мелик-Багдасаров из ООО «Асфальттехмаш».

ВНЕДРЯТЬ! НО НЕ СЛЕПО КОПИРОВАТЬ...

После обмена мнениями по всем затронутым темам, участники семинара лишней раз подтвердили необходимость дальнейшего развития и широкого применения цементобетонных технологий и методов защиты дорожных покрытий. При этом выступающие не раз отмечали, что ни одну зарубежную технологию нельзя слепо копировать для применения. Прежде, чем рекомендовать ее к внедрению, необходимо провести научно — исследовательские, опытно-конструкторские разработки и последующие практическое испытание. В современных условиях это вполне реально, благодаря создаваемой сети испытательных центров Росавтодора, и наличию у МАДИ исследовательского полигона с кольцевым стендом («карусель»). По единодушному мнению участников семинара, на стенде в первую очередь следует провести сравнительные испытания различных видов поверхностной обработки. Предлагались и другие направления исследований, испытаний различных материалов и технологий и последующего обсуждения их в профессиональном кругу. ☹

Николай ПРОКАЗОВ,
пресс-секретарь СРО НП МОД
«СОЮЗДОРСТРОЙ»

СТРОИТЕЛЬНЫЕ МАТЕРИАЛЫ

Зачем ТЕХНОНИКОЛЬ идет в Китай?

*«Ватное» наступление на
Поднебесную началось...*



Уже в 2015 году корпорация ТехноНИКОЛЬ планирует поставить в Китай почти 100 тысяч кубических метров утеплителя из каменной ваты.

Об этом весьма удивленным данным фактом журналистам рассказали на пресс-конференции руководители направления «Каменная вата» корпорации ТехноНИКОЛЬ. Вопрос, который возникал, что называется, сходу — нужна ли Китаю, где с каждым днем развивается все более высокотехнологичное производство, нужна наша каменная вата? Неужели сами не могут сделать?

И вопрос, вытекающий из первого: а если сделают, то не будет ли при их дешевой рабочей силе наша, российская продукция неконкурентоспособной?

ВМЕСТО ШЛАКА — БАЗАЛЬТ

Ответ на оба эти вопроса станет понятен из анализа рынка теплоизоляции КНР.

ЕВРОПЕЙСКИЕ И
АМЕРИКАНСКИЕ
КОМПАНИИ ПОСТАВ-
ЛЯЮТ КАМЕННУЮ
ВАТУ ПО ЦЕНЕ ОКОЛО
45 ТЫС. РУБ. ЗА ТОН-
НУ. ТЕХНОНИКОЛЬ
НАМЕРЕНА ПОСТАВ-
ЛЯТЬ ПО ЦЕНЕ — 30-
35 ТЫС. РУБ.



Потребление каменной ваты на душу населения сегодня в КНР составляет всего 1,9 кг на человека в год, что в 5 раз ниже, чем в России. При этом рынок каменной ваты растет примерно на 9% в год, что говорит о его достаточно высоком потенциале. Множество мелких компаний на рынке каменной ваты Китая в основном производят материалы низкого качества на основе шлаковаты. Шлак делает их колючими, более хрупкими и менее долговечными. Это усложняет монтаж каменной ваты на объектах, а также может приводить к сокращению интервалов между ремонтами. Кроме того, подобное производство нетехнологично и неэкономично, что часто становится причиной банкротства китайских производителей теплоизоляционных материалов.

Стоит такая китайская шлаковата, в среднем, порядка 2 000 юаней за тонну — это около 10–12 тысяч рублей. Но вопрос в том,

что низкокачественную изоляцию не хотят применять крупные строительные компании, которые возводят серьезные дорогостоящие объекты в республике. Они в КНР в больших объемах используют импортную минеральную вату высокого качества.

Каменную вату, которая соответствует высоким стандартам и требованиям, экспортируют в Китай европейские и американские компании. Цена в переводе на наши деньги — около 45 тысяч рублей за тонну. При этом ТехноНИКОЛЬ будет предлагать аналогичные по качеству материалы по цене — 30–35 тысяч рублей за тонну каменной ваты.

СТРОИТЕЛЬНЫЙ РЫНОК ПРИБАВЛЯЕТ

Строительный рынок Китая развивается уверенными темпами (объем строительного рынка в Китае в денежном выражении сейчас составляет 1284 млрд долларов) и в ближайшие пять лет он будет расти с динамикой

в среднем 10%. Этому способствует и наметившаяся тенденция к переселению сельского населения в города, которая расширяет рынок жилищного строительства. Кроме того, меняются строительные технологии, а также подходы к нормативной базе, в том числе прослеживается тренд к применению энергоэффективных технологий, повышению требований к качеству строительных материалов, а также пересмотру технического регламента пожарной безопасности зданий.

Если все это учесть, то экономия при переходе с евро-американской минваты на российскую будет большой, если не сказать огромной!

Рынок китайской теплоизоляции активно растет за счет инвестиций в недвижимость, что позволяет развиваться и строительным компаниям. Пять из десяти крупных мировых строительных компаний являются китайскими, что характеризует рынок КНР как один из наиболее крупных и перспективных, где ежегодно растет потребление каменной ваты. Вот почему руководство компании ТехноНИКОЛЬ не сомневается, что ее продукция будет востребована!



ТехноНИКОЛЬ подписала меморандум о сотрудничестве с Китайской ассоциацией производителей теплоизоляционных и энергосберегающих материалов.

ВЕКТОР РАЗВИТИЯ — ВОСТОК!

Освоение КНР ТехноНИКОЛЬ планирует начать с восточных территорий и намеревается занять 10% рынка в сегменте качественной базальтовой изоляции.

На сегодняшний день в состав производственных активов ТехноНИКОЛЬ направления «Минеральная изоляция» входят 6 заводов по производству базальтовой теплоизоляции. Плановая модернизация всех предприятий направления позволила увеличить объем производства утеплителя с 7,9 млн куб. м до 9,3 млн куб. м в год. Направление «Минеральная изоляция» реализует ряд крупных инвестиционных проектов общей стоимостью почти 9 млрд рублей. Среди них — запуск второго завода по производству каменной ваты в Хабаровске в 2015 году, с общим объемом инвестиций 1,5 млрд рублей.

В 2017 году ТехноНИКОЛЬ планирует открыть завод по производству базальтовой теплоизоляции в Казахстане, на что выделено 2 млрд рублей. Предприятие в Караганде будет выпускать 1,1 млн куб. м готовой продукции в год. Она будет поставляться во все 14 областей Казахстана, в Россию и страны Средней Азии, в том числе Западный Китай.

Строительство новых заводов в Хабаровске и Караганде позволит компании увеличить долю присутствия на рынке теплоизоляционных материалов в странах азиатского региона. Для удовлетворения потребностей КНР в качественной базальтовой теплоизоляции компания рассматривает варианты строительства собственного завода на территории страны или покупки и модернизации существующего предприятия. ⊖



Михаил ЗИБОРОВ

СТРОИТЕЛЬНЫЕ МАТЕРИАЛЫ

ОСМ-2015: лучший старт строительного сезона!

С 27 по 30 января в Москве, в ЦВК Экспоцентр для профессионалов в области промышленности строительных материалов откроет свои двери 16-ая Специализированная выставка «Отечественные строительные материалы-ОСМ-2015» (<http://www.osmexpo.ru/>).



Производители стройматериалов и оборудования представят свои новые разработки и усовершенствованную линейку модельного ряда, а компании оптовой и розничной торговли, дилеры и поставщики смогут получить интересующую информацию «из первых рук» и наладить деловые связи.

Организатором мероприятия выступает одна из крупнейших выставочных компаний России — компания «Евроэкспо» (www.euroexpo.ru).

НА ВЫСОТЕ ВЫСТАВОЧНОЙ ИНДУСТРИИ

Генеральный спонсор выставки ОСМ-2015 — компания МОСКЕРАМ.

Ежегодно одной из первых календарь выставочных мероприятий строительной отрасли открывает ОСМ — выставка №1 в России в области промышленности строительных материалов. Проект сертифицирован и отмечен знаками Всемирной Ассоциации Выставочной Индустрии (UFI) и Российского Союза Выставок и Ярмарок (РСВЯ) за высокий профессиональный уровень организации, эффективность проведения и особое значение для формирования российского рынка.

За 16 лет своего существования выставка выросла в масштабное отраслевое мероприятие, которое получило широкую известность в России и странах ближнего и дальнего зарубежья. Год от года ОСМ не только привлекает к участию и заручается поддержкой новых игроков строительного рынка, но и продолжает активно сотрудничать с компаниями, которые на протяжении многих лет рассматривают выставку в качестве перспективной площадки для продвижения своей продукции.

ВЕКТОР — ПРОФЕССИОНАЛЬНЫЙ ИНТЕРЕС!

Для того, чтобы заранее спланировать свою работу на выставке и подробнее узнать о сфере деятельности экспонентов, организаторы выставки второй год подряд создают электронный каталог участников, с которым можно ознакомиться на сайте (<http://www.osmexpo.ru/about/catalog.php>).

В тематических разделах выставки широко представлены: строительные и отделочные материалы, конструкции, элементы интерьера, инженерное оборудование, оборудование для производства строительных материалов, услуги в области строительства, строительные инструменты и приспособления, профессиональные ассоциации, специализированная пресса и многое другое.

Актуальность проведения выставки ОСМ подтверждает большой интерес к ней со стороны профессиональной аудитории. Более 13 000 специалистов посетили мероприятие в прошлом году и высоко оценили вклад от его проведения в развитие строительного рынка.

87% посетителей имеют профессиональный интерес к экспозиции и, в свою очередь, являются представителями дилерских и торговых сетей России, стран ближнего и дальнего зарубежья, строительных компаний, ремонтных предприятий, образовательных учреждений и сферы ЖКХ.

Помимо масштабной экспозиции, организаторы ОСМ придают особое значение развитию и расширению разделов выставки. Год назад в рамках выставки впервые была организована экспозиция оборудования, технологий и сырья для индустрии керамической промышленности — CERAMATECH (<http://www.osmexpo.ru/ceramatech/>).



Несмотря на свой молодой возраст, мероприятие приобрело большую значимость в индустрии. Уже на данный момент число участников и общая площадь специальной экспозиции выросла вдвое. В 2015 году CERAMATECH пройдет при поддержке и в тесном партнерстве с ECTS — Европейской Ассоциацией поставщиков технологий керамической промышленности. В экспозиции будут представлены мировые производители оборудования и технологий из России, Бельгии, Германии, Греции, Италии, Испании, Нидерландов, Турции, Франции.

Уже пятый год подряд в рамках выставки ОСМ будет представлена экспозиция **Министерства Архитектуры и Строительства Республики Беларусь**, в рамках которой белорусские производители продемонстрируют свой богатый потенциал, а российские потребители познакомятся с широким спектром качественных строительных материалов и услуг.

КОНФЕРЕНЦИИ, ДИСПУТЫ, ДИАЛОГИ...

Знаковым событием выставки является ее **Деловая программа**: здесь представители строительной отрасли, науки, инженерии и государственных структур сообща находят практические решения по модернизации отечественной стройиндустрии.

Одним из ее мероприятий станет **конференция «Современные энергоэффективные предприятия стеновой керамики»**, организованная Ассоциацией производителей керамических стеновых материалов совместно с ECTS (European Ceramic Suppliers Technology).

Докладчики знакомят участников с решениями в области эффективного управления производственными технологиями, проинформируют об инвестиционных механизмах

поставок оборудования европейских производителей, расскажут о типичных проблемах, которые мешают своевременно принять решение о целесообразности модернизации производственных линий. Стать делегатом конференции можно совершенно бесплатно при предварительной регистрации на сайте (<http://www.osmexpo.ru/files/2015/452.php>).

Особая статусность выставки ОСМ обусловлена поддержкой и постоянным взаимовыгодным партнерством с ассоциациями профессиональной направленности. В их число входят Ассоциация производителей керамических стеновых материалов (АПКСМ), Ассоциация производителей силикатных изделий (АПСИ), Ассоциация производителей керамических материалов (АПКМ), Ассоциация производителей автоклавного газобетона (НААГ).

Выставка «Отечественные строительные материалы» проходит при поддержке ЦВК Экспоцентр.

КАК ПОПАСТЬ НА ВЫСТАВКУ

Процесс посещения выставки очень прост, благодаря удобному сервису, созданному организаторами выставки. Чтобы не тратить свое драгоценное время на регистрацию для получения бейджа, заполните электронную форму на сайте и получите персональный пригласительный билет уже сегодня (<http://www.osmexpo.ru/visitors/form/>). ☹

Сайт: www.osmexpo.ru

До встречи на 15-й юбилейной выставке ОСМ-2015 с 27 по 30 января в ЦВК «Экспоцентр» на Красной Пресне!
Оргкомитет выставки



СТРОИТЕЛЬНЫЕ
МАТЕРИАЛЫ

В Москве прошел большой строительный форум:

В Москве, в Экспоцентре на Красной Пресне прошел Строительный Форум «Цемент. Бетон. Сухие смеси»



В первых числах декабря в седьмом павильоне столичного Экспоцентра прошли сразу три выставки, посвященные теме форума. Это XV Международная специализированная выставка «Сухие смеси, бетоны и растворы — ЕхроМіх»; XI Международная специализированная выставка «Оборудование и заводы для цементной промышленности — ЕхроСет»; X Международная специализированная выставка «Монолитное домостроение: Бетонные заводы, оборудование, опалубка — СопТех».

Кроме того, в рамках форума состоялись три специализированные конференции:

III Международная научно-техническая конференция «Индустриальное домостроение — потенциал развития жилищного строительства в странах ЕврАзЭС — BlockRead»; III Глобальная конференция «Снижение потребления энергии и эмиссии CO2 в цементной промышленности стран с быстро развивающейся экономикой — CemEnergy»; XV Международная научно-техническая конференция «Современные технологии сухих смесей в строительстве — MixBuild».

В работе Форума приняли участие крупнейшие российские и зарубежные компании, представители международных ассоциаций, федераций, союзов, а также ведущих научных, проектных организаций, вузов и представители власти.

Организаторами выставки выступили Российский Союз Строителей, «Национальное агентство малоэтажного и коттеджного строительства НАМИКС» и Международное Аналитическое Обозрение «АЛИТИнформ. Цемент. Бетон. Сухие смеси».

На конференциях форума прозвучало много интересных выступлений как отечественных, так и зарубежных специалистов в области строительства и строительных материалов.

Сегодня мы публикуем одно из весьма интересных, с точки зрения редакции, выступлений. В следующих номерах журнала мы планируем продолжить тему.

Что ждет строителей В НОВОМ ГОДУ

Об общей экономической ситуации в стране и в строительном комплексе в своем выступлении на конференции Block Read рассказал исполнительный директор Российского Союза строителей Вячеслав Сахно.



КАПВЛОЖЕНИЙ БУДЕТ МЕНЬШЕ

Докладчик сообщил, что по итогам 2014 года рост ВВП составит лишь 1,3%, инфляция — 6,5%. Еще хуже прогнозируется ситуация на следующий год: ВВП — в пределах 0,5%, инфляция — до 9%, а некоторые экономисты предсказывают и до 10%.

Санкции со стороны США и Евросоюза, а также ответные меры со стороны России не могут не оказывать отрицательного воздействия на нашу экономику. По сравнению с

началом текущего года курс рубля за 1 доллар снизился с 33 рублей до 50 с лишним, евро от 45 до 63 рублей.

Упала цена нефти со 106–107 долларов за баррель до 70 долларов. А бюджет страны сформирован исходя из цены 96,8 долларов за баррель.

Вывоз капитала за 9 месяцев этого года, сообщил Вячеслав Сахно, увеличился по сравнению с аналогичным периодом прошлого года в 1,9 раза — с 44 млрд долларов до 85 млрд долларов, а до конца года может составить 100 — 120 и более миллионов долларов.

Федеральный бюджет и бюджеты субъектов Российской Федерации на 2015 год сохраняют социальную направленность. Однако мы прекрасно понимаем, сказал исполнительный директор Союза, средств не хватает. Очевидно, что сокращения обязательно будут производиться за счет капитальных вложений. Это, естественно, затруднит строительство.

Все это позволяет понять, какая ситуация ожидает строителей в наступающем году.



ПРИ ВСЕМ ПРИ ТОМ, ПОКА ИТОГИ РАДУЮТ

Говоря о том, как строители сработали в нынешнем году, Вячеслав Сахно сообщил, что за 10 месяцев 2014 года введено 56 млн кв. м жилья — это на 23,7 млн кв. м больше прошлогоднего за тот же период.

Наибольший вклад внесли Центральный и Приволжский федеральные округа: Центральный — 15,6 млн кв. м, Приволжский — 11,7 млн кв. м жилья.

Практически все федеральные округа повысили свои прошлогодние показатели на 20%. И если в прошлом году в стране было построено 70 млн кв. м жилья, то в этом необходимо построить 71 млн «квадратов».

Московская область построила 4,5 млн кв.м, Краснодарский край — 4 млн кв. м. Москва, Санкт-Петербург, Тюменская область, Республика Башкортостан ввели более 2 млн кв. м жилья. Еще 10 субъектов Российской Федерации превысили рубеж в 1 млн кв. метров. При этом Тюменская область вышла на показатель строительства в 1 кв. м жилья на человека в год. К такому же рубежу подходит Липецкая область. Она в этом году введет около 1 млн 250 тыс. кв. м.

При таком высоком объеме ввода жилья стоимость квадратного метра меньше среднестатистической по России — около 30–35 тыс. руб. за кв. метр. А в Ставропольском крае — и того ниже: 24–26 тыс. руб. за кв. м.

В других же районах стоимость строительства жилья, напротив, возросла.

В целом же, если в 2013 году по сравнению с 2012-м средняя по России стоимость строительства жилья выросла на 5,8 %, то в первой половине текущего года — на 11,3%, с 34 до 36,5 тыс. кв. м за квадратный метр.



**ЗА 10 МЕСЯЦЕВ
2014 ГОДА
ВВЕДЕНО 56 МЛН
КВ. М ЖИЛЬЯ —
НА 23,7 МЛН
КВ. М БОЛЬШЕ
ПРОШЛОГОДНЕГО ЗА
ТОТ ЖЕ ПЕРИОД**

МОЩНОСТИ ЗАГРУЖЕНЫ НА 63%

Объем производства основных видов строительных материалов и изделий за 9 месяцев этого года в основном находится на уровне того же периода прошлого года. Объем производства цемента составил почти 54 млн тонн. Это на 4,5% выше к уровню 9 месяцев прошлого года.

Во втором квартале 2014 года Росстат провел выборочное обследование деловой активности строительных организаций. Средняя обеспеченность заказами — 6 месяцев. Крупные строительные фирмы — 8 месяцев.

Средний уровень загрузки производственных мощностей — 63%.

У многих организаций производственная программа соответствовала нормальному уровню, т.е. составляла 75% загрузки.

Были отмечены и основные сдерживающие факторы. Это высокий уровень налогов

(на этот фактор указывают 39% опрошенных), недобросовестная конкуренция со стороны других строительных фирм (29%), неплатежеспособность заказчика (30%).

КАК РЕШАЮТСЯ НЕРЕШЕННЫЕ ПРОБЛЕМЫ

Год назад мы говорили о проблемах в строительстве, которые требуют решения, напомнил исполнительный директор РСС. Есть положительные изменения. В частности, по снижению административных барьеров при получении разрешений на строительство. В ряде регионов наблюдается сокращение по времени и количеству согласований.

Задачу ликвидации дефицита земельных участков, оснащенных инженерной и коммунальной инфраструктурой пока не удастся решить полностью за счет бюджетных средств. Но первый шаг уже сделан. Принято постановление: подрядчику возвращаются средства из расчета 4000 руб. за квадратный метр за участие в создании инженерных сетей.

Важную роль для регламентации процесса подключения к инженерным сетям сыграли вступившие в силу с 1 марта текущего года утвержденные правительством правила подключения технологического присоединения объектов капитального строительства к сетям газораспределения.

Кроме того, в соответствии с 83-м Федеральным законом принятого весной этого года, с 1 октября 2015 года плата за технологическое присоединение к электросетям устройств с максимальной мощностью не более 150 кВт снижается на 50%, а с октября 2017 года — исключается.

Что касается федеральной контрактной системы в области строительства, то, как

отметил докладчик, все аналитики сходятся во мнении, что закон 44-ФЗ для строителей работает очень плохо.

Строители предлагают различные пути улучшения ситуации. Некоторые считают возможным ограничиться изменениями в рамках действующего закона — внести такие изменения в действующее законодательство, в соответствии с которыми для строителей торги будут проходить по отдельным правилам. Другие же, напротив, считают, что закон нужно изменить полностью и срочно. Однако писать новый закон займет намного больше времени, чем внести изменения. Поэтому сейчас РСС совместно с НОСТРОем работают над изменениями в этот закон. А уж затем будем заниматься новым законом, сообщил Вячеслав Сахно.

В ЧЕМ СТРАХИ СТРАХОВЩИКОВ?

Застройщики в последнее время часто сталкиваются с нежеланием страховых компаний страховать их ответственность. Чтобы заниматься страхованием ответственности застройщика страховая компания должна соответствовать целому ряду жестких требований. По нашим данным, сказал Вячеслав Сахно, в стране более чем 600 страховых компаний лишь около 30 в настоящее время имеют право страховать ответственность застройщиков. Реально же на рынке работают 5—6 компаний.

Учитывая такую ситуацию, недавно в РСС решили создать комитет по страхованию и банкам, где будут оттачиваться эти вопросы.

Кроме того, как известно, создано Общество взаимного страхования. Процесс запущен и по состоянию на ноябрь удалось застраховать и привлечь туда более 200 компаний.

Закон предусматривает замену страхования на поручительство банка. Но банки не готовы массово выдавать поручительства застройщикам. Представители банков заявляют, что считают риски, связанные с таким поручительством гораздо более высокими, чем при кредитовании дольщиков. И при форс-мажорных ситуациях коммерческие банки будут неспособны произвести необходимые выплаты.

БЕЗ «ПАНЕЛИ» НЕ ОБОЙТИСЬ...

Законом определено, напомнил исполнительный директор РСС, что мы к 2020 году должны строить по 100 млн кв.м жилья в год, а к 2025-му — по 140 млн кв. метров.

Единственная для России возможность реализовать эти задачи — активно использовать индустриальное домостроение. Однако последнее должно претерпеть коренные изменения. И они уже начинаются.

Например, Москва уже сегодня активно работает над тем, каким должно быть современное индустриальное домостроение. В итоге принять решение, что в столице с 2016 года прекратится строительство панельных домов старых серий. В соответствии с этим московские власти рассмотрели проекты, разработанные архитекторами по заказу крупнейших застройщиков — концерн КРОСТ, ПИК-индустрия, компания Главмосстрой, ДСК №1... Новые проекты будут выглядеть красиво, привлекая тех граждан, которые хотят получить жилье.

Пути реализации этой задачи сейчас в стадии проработки. Также, кстати, как и стратегия развития промышленности строительных материалов.

Российский Союз строителей сейчас этими вопросами тоже активно занимается, сообщил докладчик. ☹

Из существующих в стране более чем 600 страховых компаний лишь около 30 в настоящее время имеют право страховать ответственность застройщиков. Реально же на рынке работают 5—6 компаний



Михаил ЗИБОРОВ

ТРАНСПОРТНОЕ
СТРОИТЕЛЬСТВО

Кому доверяем строить мосты?

Российское мостостроение переживает научный и информационный кризис

В этом году исполняется 20 лет ассоциации мостостроителей «Фонд АМОСТ». О проблемах мостостроения России, о деятельности Фонда наш корреспондент беседует с исполнительным директором Фонда Сергеем Мозалевым.

— *Сергей Владимирович, от имени наших читателей поздравляем вас и все организации Фонда с юбилеем. Как появилась идея его создания?*

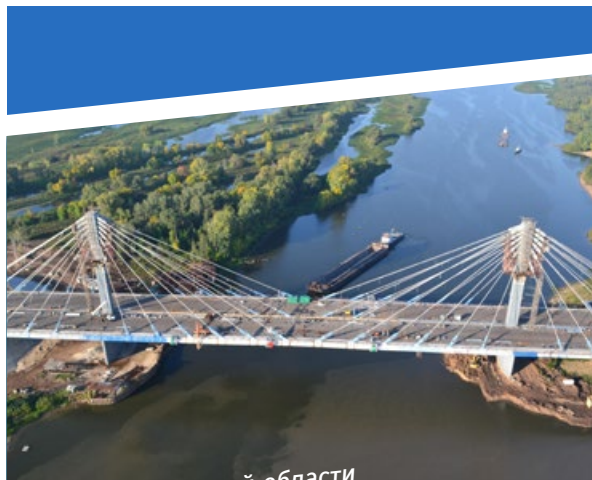
— Тогда шло активное акционирование предприятий, разрушалась старая система управления страной. С одной стороны, расширялись экономические возможности для бизнеса, с другой, ощущалась нехватка информации, что творится в отрасли, в мире. И тогда мостостроители решили объединиться. Сначала назвали организацию — Ассоциация мостостроителей (отсюда АМОСТ), а позднее, по рекомендации юристов, изменили организационную форму на «фонд». Фонд уже 20 лет издает единственные в России специализированные журналы для инженеров мостовиков — «Вестник мостостроения» и «Мостостроение мира», организует регулярные научно-технические конференции, представляет российских мостостроителей в Международной ассоциации по мостам и строительным конструкциям (IABSE), которая объединяет ученых, проектировщиков, строителей, предпринимателей всего мира.

В СТРАНЕ ВЕДЕТСЯ ПОПЫТКА СЛОМАТЬ НАШУ СЛОЖИВШУЮСЯ И ХОРОШО ЗАРЕКОМЕНДОВАВШУЮ СЕБЯ СИСТЕМУ ОБРАЗОВАНИЯ, ИЗ ПРОГРАММЫ ИСКЛЮЧЕНА СПЕЦИАЛИЗАЦИЯ «СТРОИТЕЛЬСТВО МОСТОВ».

Фонд возглавляет известный инженер-мостостроитель Валерий Иосифович Шмидт, заслуженный авторитет в области мостостроения, человек с богатой биографией и опытом, за плечами которого множество построенных в нашей стране мостов, в том числе участие в строительстве БАМа.

— *К сожалению, сегодня Россия теряет позиции во многих сферах деятельности. А как обстоит дело в мостостроении? Как себя чувствуете вы и ваши коллеги в IABSE, например?*

— Сегодня российская школа мостостроения остается одной из самых сильных в мире, и в IABSE мы чувствуем себя уверенно. Но есть тревожные симптомы и у нас. Наша ассоциация одной из целей ставит поддержку высшей школы. А там происходит немало непонятного. Вынуждены констатировать, что в стране ведется попытка сломать нашу сложившуюся и хорошо зарекомендовавшую себя систему образования. Мы выступали против присоединения России к



Мост в Самарской области



Болонскому соглашению, поскольку считаем нашу систему подготовки инженеров-мостовиков не хуже, а даже лучше европейской. А что происходит сегодня? Мыслимое ли дело — из программы исключена специализация «строительство мостов». Вместо нее введено «строительство уникальных зданий и сооружений». Свалили в кучу все — подготовку мостовиков, строителей высотных и других объектов. А это значит, что учебная нагрузка по мостам будет уменьшена. Но мостовики всегда считались, и заслуженно считались, людьми «с голубой кровью» в инженерии.

— **Что вы можете сказать о состоянии науки в мостостроении?**

— В нашей стране проявилась опасная тенденция в отказе государства от финансирования фундаментальной науки в мостостроении, хотя и в других отраслях происходят похожие явления.

Частные акционеры научно-исследовательских организаций заинтересованы в сиюминутной отдаче, а фундаментальная наука приносит плоды, которые проявляются в течение длительного времени, но отдачу от вложения средств получает все общество.

Сегодня состояние науки плачевно. Исчезает экспериментальная база. Многоуровневые, фундаментальные программы исследований без финансирования сходят на нет, кадры стареют, лабораторная и испытательная базы утрачены. Наука перестала выполнять важнейшие функции, такие как генерация идей, опережающий поиск прогрессивных технических решений, анализ процессов и тенденций, происходящих в отрасли. Наука перестала быть ценностью, престижным делом.

Этому способствует снижение уровня общей культуры и образования. В топ-100 ведущих вузов мира входят 77 американских, 4 китайских и ни одного российского.

Сегодня отраслевая наука серьезно больна и, значит, переходя к медицинским терминам — необходима ее реанимация на государственном уровне и с государственным финансированием.

— **В нашей стране, как известно, во многих городах и поселениях не хватает мостовых сооружений. Как сегодня решаются эти вопросы?**

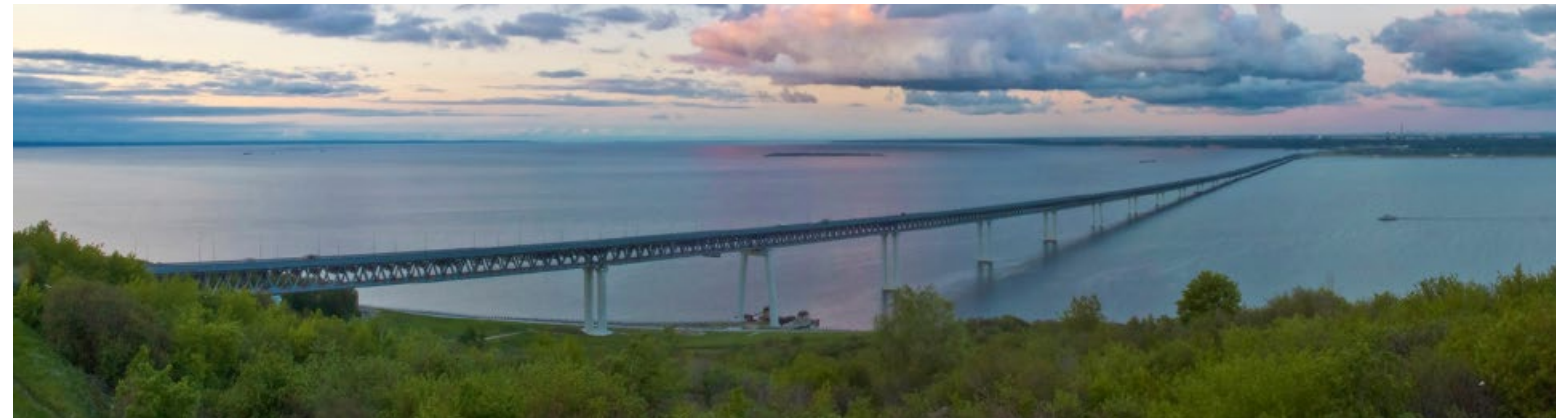
— По данным статистики, в России около 100 тысяч мостов (в том числе, более 30 тысяч железнодорожных). Для сравнения — в США только железнодорожных мостов в разы больше. В последние годы, несмотря на непростую экономическую ситуацию, у нас ведется достаточно активное строительство. Крупные объекты финансируются главным образом, из федерального бюджета. Вместе с тем появились новые формы, как, например, государственно-частное партнерство, которое подразумевает привлечение частных инвестиций.



↑
Бугринский мост
в Новосибирске

И у регионов появились средства на сооружение объектов инфраструктуры. Построено 16 внеклассных мостов-долгостроев через крупные реки, строительство которых началось еще в советское время. Среди них, например, мостовые переходы в Ульяновске и Волгограде. В сентябре этого года введен в эксплуатацию очень интересный арочный мост в Новосибирске, получивший название Бугринский. Его особенность — в конструкции. Это — арка с сетчатыми связями (гибкими перекрещивающимися подвесками), с мировым рекордом по длине пролета для

Мост в Ульяновске



такого типа конструкции — 380 метров. При строительстве моста впервые в мире была применена оригинальная технология вертикально-радиальной надвигки (под углом 45 градусов) с конвейерно-тыловой сборкой металлоконструкций и последующим натяжением вант. Ряд оригинальных и красивых мостов сооружен в Москве и Петербурге, Казани и Владивостоке.

Возводятся не только «знаковые» мосты, но и много «работяг», транспортных сооружений местного значения. Стала правилом круглосуточная работа 365 дней в году, что, вместе с применением современных технологий, позволяет строить объекты в кратчайшие сроки.

К сожалению, тенденция на удешевление проектов мостовых сооружений ведет к их упрощению. С одной стороны, это разумно. С другой — мосты строятся на века. Но, одно дело — мосты на трассах вне населенных пунктов. От них красоты никто и не ждет. Здесь утилитарность может быть на первом месте. Но в городе каждый мост — это событие. Если он удачно вписан в городскую среду, является произведением инженерного искусства — его любят, дают имя, горожане и туристы приходят специально на него посмотреть. У каждого такого моста своя душа, своя судьба...

— Периодически мелькают сообщения об авариях на старых мостовых сооружениях, связанных с изношенностью конструкций. Такие обрушения произошли в Карелии, Магаданской, Тульской, Воронежской областях, других регионах. В этом направлении принимаются меры?

— Причин аварий много, и каждый такой случай — особенный. Из этого множества причин я хочу отметить две.



Мост во Владивостоке

Первая — отменой института лицензирования в строительстве была открыта дверь к участию случайных организаций в чрезвычайно ответственном процессе — строительстве мостов. Всем известно, насколько легко сегодня получить свидетельство СРО о допуске, можно даже за один день. Интернет переполнен объявлениями. И вот результат: к мостостроению сегодня часто привлекаются организации, лишь предложившие низкую цену на конкурсе, без опыта, без грамотных специалистов-профессионалов, с отсутствием системы управления качеством работ.

В результате низкой квалификации проектировщиков неправильно назначаются параметры сооружения. Низкая культура в строительном производстве является причиной многочисленных дефектов. Низкая квалификация ученых приводит, например, к неправильным оценкам состояния мостовых сооружений.

И мы с вами, допустив отмену лицензирования, являемся соучастниками.

Еще одна причина: многие мосты просто заброшены, а за ними надо следить, вовремя

К МОСТОСТРОЕНИЮ СЕГОДНЯ ЧАСТО ПРИВЛЕКАЮТСЯ ОРГАНИЗАЦИИ, ЛИШЬ ПРЕДЛОЖИВШИЕ НИЗКУЮ ЦЕНУ НА КОНКУРСЕ, БЕЗ ОПЫТА, БЕЗ ГРАМОТНЫХ СПЕЦИАЛИСТОВ-ПРОФЕССИОНАЛОВ, С ОТСУТСТВИЕМ СИСТЕМЫ УПРАВЛЕНИЯ КАЧЕСТВОМ РАБОТ.

их обследовать и чинить. Бедой России по-прежнему остаются плохие дороги. Большинство дорог местного значения — грунтовки. Откуда на такой дороге взяться качественному мосту?

— Строителей, в основном дорожников, а мостовики тоже входят в эту группу, часто критикуют, что они строят дорого. Что вы можете сказать о ценах на строительство мостов?

— Всем знакомо понятие «твердая договорная цена», которая устанавливается по результатам конкурсов. При выходе на конкурс объявляются «стартовые цены», которые, в свою очередь, составляются на основании смет, разрабатываемых на основании нормативов, сметных баз, причем федеральные и территориальные нормативы не совпадают. Цена сооружения зависит от того, в какой базе сделан расчет. Кроме того, система построена на расчете текущих цен переводом их из базовых с применением коэффициентов к ним. Полученные таким образом цены очень часто не соответствуют рыночным.



Большой Обуховский мост

В средствах массовой информации существует мнение о «заоблачных» ценах на строительство объектов транспортной инфраструктуры России. Строителей укоряют, что, как правило, за время строительства стоимость объекта вырастает, иногда в разы. Если это и справедливо, то только отчасти. Главная причина в человеческом факторе и сложившейся системе. Мы научились быстро проектировать, но в результате такие быстро разработанные проекты приходится дорабатывать уже в процессе строительства.

Мы научились героически преодолевать трудности и показывать высокие темпы строительства, чтобы уложиться в срок. Но знаете ли вы хоть один объект в Москве, где подрядчик вышел на подготовленную, свободную от коммуникаций площадку? То есть, подрядчик не имеет возможности четко просчитать свои затраты, выбрать рациональные технологии и очередность работ, а значит, строить дешево. Он вынужден приспособливаться к ситуации с поздним освобождением площадки для строительства, и, как следствие, устраивать авралы, запараллеливать работы, привлекать дополнительные ресурсы, тем самым увеличивая затраты, а для их покрытия приходится закладывать свои риски в цену.

ПОДРЯДЧИК НЕ ИМЕЕТ ВОЗМОЖНОСТИ ЧЕТКО ПРОСЧИТАТЬ СВОИ ЗАТРАТЫ, ВЫБРАТЬ РАЦИОНАЛЬНЫЕ ТЕХНОЛОГИИ И ОЧЕРЕДНОСТЬ РАБОТ, А ЗНАЧИТ, СТРОИТЬ ДЕШЕВО.

Характерный пример — печальный опыт строительства объектов для создания инфраструктуры Олимпийских игр в Сочи. Проектная документация, которая выпускалась на тендеры в Сочи, была непроработанной, а экспертиза проектов происходила едва ли не в авральном порядке. В результате для ликвидации пробелов в документации строителям пришлось выполнять многочисленные неучтенные работы. При обращении к заказчику с требованиями покрыть дополнительные затраты натолкнулись на стену в виде «твердой договорной цены», превышать которую — значит нарушить закон. В результате практически все участники строительства сработали с убытками, множество компаний перестало существовать, множество мелких и ряд крупных игроков ввергнуты в процедуру банкротства.

— А как Вы оцениваете страсти, которые кипят вокруг моста, который собираются построить в Крыму?

— Я считаю, что технически задача выполнима, несмотря на то, что на этом переходе сложилась комбинация всевозможных неблагоприятных факторов: плохие грунтовые условия, большая глубина воды, течения, сильные ветровые нагрузки, льдообразование и т.д.

Подготовка к строительству такого сооружения должна занимать от 5 до 10 лет с проведением тщательных исследований для выбора оптимальных решений. Все крупные мосты Европы прошли этот путь. В данном случае, скорее всего, будет принято политическое решение и строителям и проектировщикам придется «на ходу» решать возникающие проблемы, которых будет множество. Вы обратили внимание на задержку выбора подрядчика? Хотя, казалось бы, за крупный проект с гарантированным бюджетным финансированием должна была развернуться ожесточенная борьба, а мы видим обратный процесс — нежелание участников выступить генподрядчиком, и даже просто подрядчиком. Это означает, что при такой проработке проекта риски исполнителей чрезвычайно высоки, и государство, поставив такую задачу, должно выступить партнером, оказать исполнителям поддержку, взяв неоправданные для строителей риски на себя. ☹



Татьяна ШАВИНА

ТРАНСПОРТНОЕ СТРОИТЕЛЬСТВО

Как удвоить объемы строительства дорог?

(Окончание. Начало статьи см. в октябрьском номере журнала)

Развитие сети российских дорог можно считать одним из фактов обеспечения государственной безопасности. К решению этой проблемы необходимо привлекать и самих строителей, и саморегулируемые организации в области строительства.

РЕЗЕРВЫ ИЗ ПРОШЛОГО

Оценивая опыт работы отрасли в советское время, можно отметить несколько организационных мер, с помощью которых государство влияло на эффективность выполнения работ, устанавливая правила в производственно-экономической деятельности, регулируя тарифную политику, и применяя плановое ведение хозяйства.

Одним из внутренних резервов любого предприятия всегда было и остается увеличение производительности труда. В советское время это понятие было тесно увязано с уровнем заработной платы. Сейчас этого нет, хотя возвращение такой зависимости могло бы послужить стимулом для увеличения

производительности, а соответственно и объемов выполнения работ.

В современных условиях принято считать, что рынок сам все отрегулирует. Но так не бывает и не будет. Нужны проверенные методы стимулирования, мотивации и централизованного, государственного регулирования процессов. Можно только порадоваться, что на заседании Правительства говорилось о необходимости контроля со стороны ФАС в области ценообразования местных инертных материалов для дорожных работ. Здесь заложен хороший резерв для экономии дорожного бюджета, ведь объем материалов в общей стоимости работ составляет до 60%. И при этом в цене инертных материалов значительная часть приходится на посреднические услуги и торговые наценки. Госрегулирование поможет снизить их размер.

Еще одна тема для вмешательства государства — тарифная политика. Например, в недалеком советском прошлом расценки на перевозки по железной дороге были понятны потребителям и снижались в зависимости от

расстояния. Существующая сейчас схема применения тарифов довольно запутана, и при большом количестве частных перевозчиков не решает государственной задачи переориентации грузовых транспортных перевозок на железные дороги. В итоге владельцы склоняются к более удобной и дешевой форме доставки грузов «от порога до порога», что позволяет делать автомобильные дороги. Поэтому ползут по «бесплатным» автодорогам тяжелые фуры, разбивая их в короткие сроки, и заставляя отвлекать средства от строительства на ремонт и реконструкцию.

ПЛАН ВМЕСТО ПРОГНОЗА

Еще одно достижение социализма — планирование. Переход к рыночным отношениям заставил страну переключиться с пятилетнего планирования на системы экономического прогнозирования. Даже в основу трехлетнего бюджета, оформляемого соответствующим законом, заложен, по большому счету, не план, а прогноз на долгосрочную, среднесрочную и краткосрочную перспективы,

Существующая сейчас схема применения тарифов довольно запутана, и при большом количестве частных перевозчиков не решает государственной задачи переориентации грузовых транспортных перевозок на железные дороги.



данные по которым ежегодно корректируются. Причем при определении бюджета учитываются, главным образом, финансовые показатели, тогда как для плановой экономики важнее фактические показатели. Но разве можно довольствоваться цифрами увеличения инвестиций, не учитывающих реального экономического роста в дорожной отрасли, который нагляднее демонстрируется километрами построенных дорог?

План — дело другое. Он, в отличие от программ и прогнозов, по определению должен быть выполнен. Планирование подразумевает не только точные сроки и фактические объемы, но и конкретные деньги, с учетом инфляционных процессов.

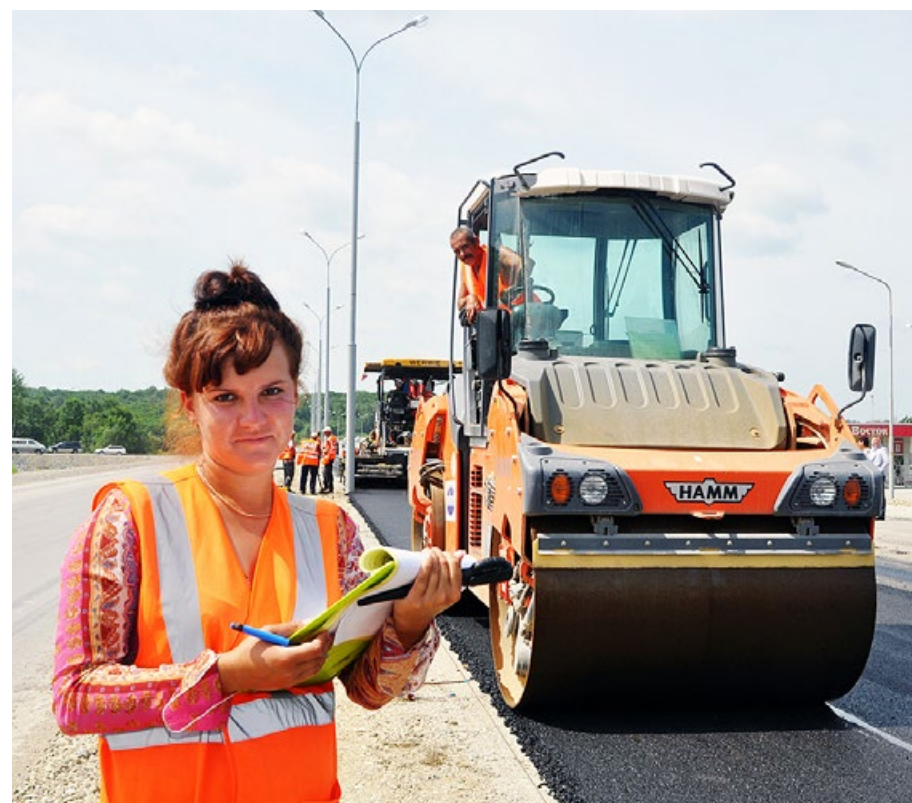
Простой пример: выдвигая задачу удвоения строительства дорог, Правительство России прогнозирует ее выполнение, но конкретики и однозначности в достижении результатов нет. Все зависит от принятия тех или иных решений, от возможных внебюджетных инвестиций и от использования тех же трудноопределимых внутренних резервов. А вот в случае разработки плана пришлось бы подкрепить его конкретными инвестициями, соответствующими объему требуемых работ, а не прогнозируемыми ожиданиями внебюджетных поступлений от государственно-частного партнерства (ГЧП), платных дорог или взимания платы с грузовиков.

При отсутствии плана можно только гадать, какими станут «удвоенные» километры дорожных новостроек, какие параметры будут у дорожной одежды и дорожного полотна. Однако, основываясь на богатом зарубежном опыте комплексного строительства автомобильных дорог, можно предложить конкретизацию задачи удвоения, а еще лучше — умножения российских автодорог.

КОНЦЕПЦИЯ УМНОЖЕНИЯ АВТОДОРОГ

Оглянемся на прошлое наших коллег из Америки. В США, которые стали законодателями рыночных отношений, не рынок регулировал объемы необходимого строительства автодорог, а жесткий план. Причем первый план создания национальной системы автомагистралей Конгресс США принял еще в 1925 году. Сегодня о реализованном плане напоминает «Историческая трасса 66», она же «Мать дорог», она же «Главная улица Америки». Участки магистрали, протяженность которой составляла 3940 км, сохраняются сейчас в основном как музейные реликвии. Возможности развития автодороги были исчерпаны к 60-м годам, когда она оказалась в плену жилой застройки.

В то время правительство США утвердило новую 20-летнюю программу создания Федеральной системы автомобильных магистралей. На ее основании в 1956 году принимается Закон «О Федеральном финансировании строительства автодорог», в результате реализации которого за 20 лет создана сеть скоростных дорог (Интерстейт), протяженностью более 68 тысяч километров. Она связала единой нитью все города США с населением более 50 тысяч человек. Отсутствие прямых пересечений с другими магистралями позволило обеспечить безопасность движения при скорости 120 км/час. Автомагистрали обеспечили доступ ко всем основным аэропортам, портам, железнодорожным вокзалам, а также к бесчисленному количеству грузовых терминалов, и других инфраструктурных объектов. Время в пути на междугородних перевозках сократилось на 20 — 45%.





ПО ОЦЕНКЕ МИНИСТЕРСТВА ТРАНСПОРТА США, ПЕРЕВОЗКА ГРУЗОВ ПО СКОРОСТНЫМ АВТОМАГИСТРАЛЯМ ОБХОДИТСЯ НА 17% ДЕШЕВЛЕ, ЧЕМ ПО ДРУГИМ ДОРОГАМ СТРАНЫ.

Огромное влияние скоростная сеть оказала на развитие сельских населенных пунктов. Кроме того, благодаря «хайвэям» в стране применяются самые современные логистические схемы, строятся крупнейшие порты и грузовые терминалы. По оценке Министерства транспорта США, перевозка грузов по скоростным автомагистралям обходится на 17% дешевле, чем по другим дорогам страны. Благотворно строительство и функционирование дорог повлияло на жизнь регионов и занятость населения. Развивалась инфраструктура, социальная сфера.

Тем временем в России автомобильные дороги, в том числе и относящиеся к федеральной сети, строились стихийно. Их трассы прокладывали по действующим проездам. В современных условиях такая концепция сохраняется. Мы модернизируем существующую сеть и бросаем на это колоссальные средства, вкладывая их в реконструкцию, ремонт и содержание. При уширении дорог мы выкупаем частные владения, оплачиваем переносы коммуникаций — до половины стоимости дороги составляет решение сопутствующих вопросов. И в таких условиях

намереемся удвоить строительство. Так, может, лучше воспользоваться существующим опытом и принять программу строительства новой, российской сети скоростных автодорог? Их направление не будет соответствовать проложенным трассам автомобильных дорог и пройдет по местам, где отсутствует застройка и коммуникации. Четырехполосные скоростные магистрали соединят региональные центры и крупные населенные пункты автодорогами с увеличенным сроком службы (при использовании цементобетонных технологий) и минимизированными затратами на содержание.

Создаваться такая сеть должна по следующим условиям:

- минимум две полосы движения в каждом направлении;
- направления движения обязательно разделены между собой;
- дороги должны проходить вне населенных пунктов либо над ними в виде путепроводов;
- данная сеть не должна иметь пересечений с другими дорогами в одном уровне;

- с каждой стороны дороги, необходимо предусмотреть неотчуждаемую полосу отвода на расстоянии 60–100 метров, для дальнейшего развития дороги.

Новая сеть магистральных дорог обеспечит транспортную доступность всей территории страны, позволит применять самые современные, эффективные логистические схемы перевозки грузов и пассажиров, обеспечит развитие экономической инфраструктуры и занятость населения.

Деньги для такой масштабной стройки найдутся, если опять же, по примеру других стран, направлять на дорожное строительство не менее 3% Внутреннего валового продукта Российской Федерации и по максимуму использовать внутренние резервы. В результате Россия не только решит проблему бездорожья, но и добавит к своим эпитетам статус великой автодорожной державы. ☹

Леонид ХВОИНСКИЙ,
генеральный директор
СРО НП МОД «СОЮЗДОРСТРОЙ»



ПРОИЗВОДСТВО

В Калужской области – новый завод Volvo



В церемонии открытия приняли участие губернатор Калужской области Анатолий Артамонов, генеральный директор Volvo Group в России Питер Андерссон, вице-президент по производству Volvo Group Оливье Видаль, региональный вице-президент Volvo Group Trucks Марко Лаццони и директор по развитию Volvo Group в Калуге Роман Петряев. Участники церемонии запустили новое производство символической операцией сварки деталей первой кабины.

27 ноября в индустриальном парке «Калуга-Юг» состоялась церемония открытия завода по производству и покраске кабин для грузовых автомобилей Volvo Trucks и Renault Trucks.

МАЛЯРАМИ РАБОТАЮТ... РОБОТЫ

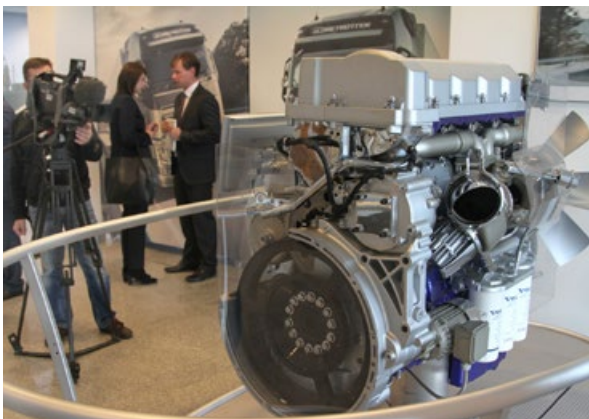
Новое предприятие было построено по соседству с заводами по производству грузовых автомобилей и экскаваторов.

Территория завода – 2,96 гектара, площадь производственных и складских помещений – 25 000 квадратных метров. Инвестиции в строительство составили порядка 90 миллионов евро. Штат сотрудников – 350 человек.

Производственный цех состоит из трех основных участков: склада, сварки кабин из штампованных элементов и покраски кабин. Особо отмечалось, что при проектировании цехов в полной мере учтены требования производственной системы Volvo, в том числе, в области защиты окружающей среды. Производственный персонал прошел все необходимые тренинги и полностью соответствует квалификационным требованиям, предъявляемым к сотрудникам данного производства.



🔴 Завод открывают (слева направо) Марко Лаццони, Анатолий Артамонов, Оливье Видаль и Питер Андерссон



Основным поставщиком технологического оборудования цеха сварки является французская фирма Actemium, а монтаж технологического оборудования «под ключ» в покрасочном цехе осуществлен немецкой компанией Durr.

Что касается самого производства, то штампованные детали приходят на завод в основном из шведского города Умеа и французского города Венесье.

Процесс нанесения лакокрасочного покрытия на кабину полностью роботизирован. Тем не менее в команде есть сотрудники, которые следят за исправностью оборудования, контролируют следование требованиям по качеству и техническому регламенту. Это операторы по работе с роботами, прошедшие обучение в Германии.

Когда кабины полностью готовы, они отправляются на сборочный конвейер завода грузовых автомобилей, который расположен здесь же неподалеку.

Начальная проектная мощность завода составляет 15000 кабин в год, из которых 10000 кабин предназначены для грузовых автомобилей Volvo, а остальные — для Renault.



СТРАНЕ — ГРУЗОВИКИ, ОБЛАСТИ — ИНВЕСТИЦИИ

На церемонии открытия предприятия Анатолий Артамонов поблагодарил проектировщиков, инженеров и строителей двух стран за высококачественную работу. Он сказал, что предыдущие семь лет общения с руководством шведской компании были прекрасной школой для обеих сторон, научившихся за это время понимать друг друга.

Губернатор подчеркнул важность создания долгосрочных перспектив с иностранными инвесторами особенно в нынешних, экстремальных экономических условиях. Наш ответ на внешний вызов тут может быть только один — сделать условия для инвесторов еще лучше.

Глава Калужской области также отметил, что политика концерна укладывается и в представление о том, как должен развиваться регион. Открытие нового предприятия, по словам Анатолия Артамонова, способствует реализации одной из главных государственных задач — повышению локализации производства автомобилей в России.

В Калужской области в этом процессе задействованы многие предприятия. Регион заинтересован в расширении числа партнеров, — подчеркнул губернатор.

КУРС — НА ЛОКАЛИЗАЦИЮ В РОССИИ

Для укрепления группы на рынке России и СНГ разработан план дальнейшей локализации, до 2020 года будет открыто

Здание нового
предприятия



В одном из цехов нового завода



производство по изготовлению осей и коробок передач для грузовиков Volvo Group», — сказал вице-президент по производству Volvo Group Оливье Видаль. Также планируется достичь 45 процентов по выпуску собственных комплектующих для производимых автомобилей. Вскоре здесь хотят наладить выпуск еще и силовых линий, элементов топливной и выхлопной систем.

— Группа ведет разработку грузовика на дизельном и метановом топливе, подписано соглашение о сотрудничестве с «Газпромом» и уже начаты полевые испытания, — сообщил генеральный директор Volvo Group в России Питер Андерссон. — Таким образом, мы получим тягач с подвесным оборудованием, работающий сразу на двух видах топлива.

А теперь о том, с помощью чего это предприятие стало лучшим в мире. Как известно, руководители крупных компаний не привыкли обращать внимания на рацпредложения, идущие «снизу». Разве может какой-нибудь слесарь, который высшего образования-то не имеет, придумать некую новую технологию, оказывающую положительное влияние на весь техпроцесс? Конечно же нет! Стой себе у станка и не лезь куда не просят...

В Калуге так не думают. Питер Андерссон и Оливье Видаль рассказали вашему корреспонденту удивительные вещи. Оказывается, любое интересное предложение здесь обязательно рассматривают, самым тщательным образом изучают возможность его применения на практике и, при реальной пользе для дела, внедряют. Как известно, кулибины на Руси не переводятся. С их помощью производственный кластер в Калуге стал лучшим в мире в системе Volvo, а российские мастера выезжают в Европу дабы там обучать местных сотрудников компании. ☺



Антон ПОЛЫНОВ
(Фото автора)



Самосвал КАМАЗ



Ржевские башенные краны



Техника Челябинского тракторного завода

СТРОИТЕЛЬНАЯ ТЕХНИКА

Кому закон не писан...

Российская строительная техника без господдержки может потерять последние рынки сбыта

Сегодня перед нашей страной остро стоит вопрос о возрождении отечественного машиностроения, в том числе для строительной отрасли. На вопросы нашего корреспондента отвечает Михаил Болотин, председатель Комитета по тракторному, сельскохозяйственному, лесозаготовительному, коммунальному и дорожно-строительному машиностроению Союза машиностроителей России.

— Михаил Григорьевич, как известно, сегодня основная масса техники и оборудования для строительства приобретаетс я рубежом. Насколько эта ситуация тревожит сообщество машиностроителей России?

— Эта ситуация вызывает тревогу у нашего Комитета, тем более, что на протяжении последних лет ситуация усугубляется. Иностранные конкуренты предлагают не только широкую номенклатуру строительной техники высокого качества, но и более выгодные условия ее приобретения — специальные лизинговые программы, возможность получения льготного кредита с отсрочкой платежа, чего российские предприятия, к сожалению, предложить не могут. Мы вынуждены брать кредит под высокие проценты, что делает невыгодным развитие собственного производства.

В последние годы российский рынок активно осваивают производители дорожной техники из Китая, пользующиеся серьезной поддержкой государства, стимулирующего экспорт промышленной продукции, а это усиливает конкуренцию.

Необходимо отметить, что около четверти импортной строительной техники на российском рынке составляют машины, бывшие в употреблении, зачастую с истекшим сроком службы. Долговечность такой техники не превышает 2 — 3 года, а с учетом того, что у нас отсутствует механизм утилизации дорожной техники, около половины эксплуатируемой в России дорожно-строительной техники полностью исчерпала свой ресурс, и ее дальнейшая эксплуатация становится опасной.

Около половины эксплуатируемой в России дорожно-строительной техники полностью исчерпала свой ресурс, и ее дальнейшая эксплуатация становится опасной

Такая ситуация не может не тревожить, учитывая, что машиностроение обеспечивает занятость населения во многих регионах (одно рабочее место в машиностроении обеспечивает пять рабочих мест в смежных отраслях). Предприятия отрасли, как правило, являются одним из основных налогоплательщиков в регионах, кроме того, это важнейший инструмент обеспечения экономической независимости государства.

— *Сказываются ли санкции против России на рынке строительной техники?*

— Наши предприятия их не почувствовали. Реализация многочисленных

инфраструктурных проектов, таких как строительство автомобильных и железных дорог, газопроводов, а также спортивных сооружений к Чемпионату мира по футболу 2018 г., привела к росту российского рынка строительно-дорожной техники. Иностранные компании активно стремятся увеличить свое присутствие на нашем рынке и создают в России предприятия по «отверточной» сборке своей техники с уровнем локализации 5 — 10 %, и это всех устраивает. Никто санкций не испугался.

— *Принимаются какие-то меры по развитию отечественного машиностроения для строительной отрасли? Михаил Григорьевич, на Ваш взгляд, за какой период можно восстановить потенциал отечественного машиностроения и как переломить сложившиеся на сегодня стереотипы, что наше машиностроение не в состоянии выпускать качественные машины и оборудование, лучше купить все за границей?*

— Создавшийся стереотип можно переломить только одним способом — доказать на деле, что российская техника ни в чем не уступает иностранной. Чтобы этого добиться, производители прибегают к различным интересным решениям. Например, [«Концерн «Тракторные заводы»](#) осуществляет большую маркетинговую программу, в которой участвуют все предприятия компании, проводит тест-драйвы техники в регионах, где живут потенциальные потребители, отдает новые модели в опытную эксплуатацию, чтобы потенциальный покупатель мог в полной мере испытать технику, узнать ее сильные и слабые стороны и высказать свои предложения по устранению имеющихся недостатков.

Несмотря на то, что в настоящее время отечественное машиностроение находится в достаточно сложном положении, мы уверены, что в данной отрасли за прошедшие годы наработан серьезный потенциал, успешная реализация которого позволит практически полностью обеспечить потребности народного хозяйства в различной технике, а также увеличит вклад отечественных машиностроительных предприятий в повышение ВВП. Как показывают расчеты, один вложенный в развитие машиностроения рубль приносит государству три рубля прибыли.

— *Какие усилия предпринимает Союз машиностроителей и Ваш комитет в этом направлении? Есть ли программа или подпрограмма по возрождению строительного машиностроения?*

— В прошлом году была разработана Стратегия развития строительной, дорожной, коммунальной и наземной аэродромной техники до 2020 года. Реализация Стратегии позволит к 2020 году увеличить объемы производства этих видов техники на 25 %. В Стратегии ставится задача довести долю отечественной техники на внутреннем рынке с нынешних 20 % до 70 %, что позволит снизить зависимость отечественной экономики от импорта технологий, машин, оборудования, а в конечном итоге будет способствовать экономической независимости и повышению национальной безопасности страны.

В настоящее время ведется разработка проекта подпрограммы «Машиностроение специализированных производств» государственной программы Российской Федерации «Развитие промышленности и



Техника КАМАЗ

повышение ее конкурентоспособности». Этот документ включает разработку и обоснование инструментов государственной политики, способствующих достижению поставленной цели.

Наш Комитет совместно с профессиональными объединениями машиностроителей неоднократно обращался в Правительство России с предложением принять постановление, запрещающее приобретать импортную технику для нужд государственных и муниципальных предприятий. Результатом этой работы стало Постановление Правительства №656 от 14.07.14 «Об установлении запрета на допуск отдельных видов товаров машиностроения, происходящих из иностранных государств, для целей осуществления закупок для обеспечения государственных и муниципальных нужд», которое является действенной мерой государственной поддержки отечественных производителей строительной техники на внутреннем рынке.

Однако мониторинг реализации данного постановления, проведенный Концерном «Тракторные заводы», показал, что в настоящее время большая часть закупок строительно-дорожной, коммунальной и иной техники для государственных и муниципальных нужд осуществляется в соответствии с Федеральным законом от 18.07.11 №223-ФЗ «О закупках товаров, работ, услуг отдельными видами юридических лиц», который регламентирует закупки товаров для нужд государственных и муниципальных предприятий, государственных корпораций и компаний, иных хозяйственных обществ и юридических лиц, в уставном капитале которых доля участия государства превышает 50%, и предусматривает возможность

самостоятельного установления заказчиками правил, способов и условий осуществления закупок. Это приводит к тому, что некоторые заказчики прописывают в документации о закупке технические условия, исключающие участие в конкурсе российских производителей, либо дающие возможность двояко трактовать требования к закупаемой технике, что ведет к несоблюдению установленного запрета на приобретение иностранной техники.

Например, с 14 июля по 14 сентября было проведено около 3 тыс. государственных закупок и коммерческих тендеров, из которых всего 22 конкурса (менее 1%) регулировались Федеральным законом от 05.04.13 №44-ФЗ «О контрактной системе в сфере закупок товаров, работ, услуг, для обеспечения государственных и муниципальных нужд». В иных случаях организаторы тендеров руководствовались вышеупомянутым Федеральным законом №223-ФЗ. Это привело к тому, что доля импортной техники, закупленной государственными заказчиками, составляет 98%.

Из-за того, что Постановление Правительства РФ №656 недостаточно эффективно, Комитетом обратился в Министерство промышленности и торговли РФ с предложением распространить действие данного постановления на закупочную деятельность, предусмотренную Федеральным законом №223-ФЗ.

Другим не менее важным направлением деятельности Комитета является разработка предложений по увеличению экспортного потенциала отечественных машиностроителей через товарное кредитование, льготное финансирование по программе Внешэкономбанка. В



Техника ЧЕТРА

межправительственных договоренностях учитывается интерес российских компаний по экспорту своей продукции, оговаривается, что часть кредита будет обеспечена за счет поставок техники. Данное предложение доказало свою эффективность в ходе заключения контрактов на поставку отечественной техники на Кубу, в Никарагуа и другие перспективные рынки. Мы предлагаем комплексный подход, предусматривающий создание сервиса и программу подготовки специалистов. Помимо освоения новых рынков и заключения долгосрочных контрактов, такая политика способствует повышению авторитета нашей страны в мире.

Без государственной поддержки российские производители будут вытеснены даже с традиционных экспортных рынков в Центральной Азии и Закавказье — Узбекистана,

БЕЗ ГОСУДАРСТВЕННОЙ ПОДДЕРЖКИ РОССИЙСКИЕ ПРОИЗВОДИТЕЛИ БУДУТ ВЫТЭСНЕНА ДАЖЕ С ТРАДИЦИОННЫХ ЭКСПОРТНЫХ РЫНКОВ В ЦЕНТРАЛЬНОЙ АЗИИ И ЗАКАВКАЗЬЕ — УЗБЕКИСТАНА, ТУРКМЕНИСТАНА, ТАДЖИКИСТАНА, АРМЕНИИ И АЗЕРБАЙДЖАНА

ОТСУТСТВУЕТ ПРОГРАММА УТИЛИЗАЦИИ СТРОИТЕЛЬНОЙ ТЕХНИКИ, СПОСОБНАЯ ЗАЩИТИТЬ РОССИЙСКИЙ РЫНОК ОТ УСТАРЕВШЕЙ ТЕХНИКИ С ИСТЕКШИМ СРОКОМ СЛУЖБЫ

Туркменистана, Таджикистана, Армении и Азербайджана, где в настоящее время сильна конкуренция производителей из Китая, США и Германии.

— Достаточно ли проработана нормативно-правовая база в этой сфере?

— Работа в этом направлении ведется постоянно. Так, существующая нормативно-правовая база позволяет отечественным производителям строительно-дорожной техники в условиях ВТО отстаивать свои интересы, защищать рынок от недобросовестных конкурентов. Например, Коллегия Европейской экономической комиссии (ЕЭК) приняла решения о повышении с 0 до 10 % ставки ввозной пошлины на бульдозеры мощностью более 250 л.с., увеличении с 0 до 5 % ставки ввозной таможенной пошлины на трубокладчики грузоподъемностью 90 тонн и выше, а также на бульдозеры мощностью 400 л.с. и более. ЕЭК было открыто антидемпинговое расследование в отношении гусеничных бульдозеров с неповоротным и поворотным отвалом мощностью 250 л.с. из КНР. Эти действия допустимы в рамках ВТО, и мы будем активно ими пользоваться в дальнейшем.

Недавно в Государственной Думе РФ прошли слушания, посвященные проекту закона по промышленной политике, что свидетельствует о росте интереса к нашей отрасли. Тем не менее, ряд важнейших моментов до сих пор остается неотрегулированным. В частности, отсутствует программа утилизации строительной техники, способная защитить российский рынок от устаревшей техники с истекшим сроком службы.



Подъемные краны Ивановец

Необходимо отдавать себе отчет, что времена, когда можно было сидеть и ждать помощи, давно прошли. Если мы хотим, чтобы государство прислушалось к нам и помогло нам путем создания нормативно-правовой базы, отвечающей интересам отечественных машиностроителей, мы должны заявлять о себе, лоббировать свои интересы через СМИ и профессиональные объединения. Мы должны добиваться того, чтобы нас услышали, доказывать на деле преимущество отечественной техники перед конкурентами. Мы должны доказать государству эффективность предлагаемых мер, что они принесут

увеличение налогооблагаемой базы, сохранят стабильность на предприятиях и позволят им развивать и модернизировать производство, осваивать новые конкурентоспособные модели и перестать быть независимыми от иностранных производителей.

— Спасибо за интересную беседу. ☹



Надежда ЗИМИНА

СТТ

№1 В МИРЕ СРЕДИ ЕЖЕГОДНЫХ
ВЫСТАВОК СТРОИТЕЛЬНОЙ ТЕХНИКИ
И ОБОРУДОВАНИЯ

2—6 ИЮНЯ

СТРОИТЕЛЬНАЯ ТЕХНИКА И ТЕХНОЛОГИИ 2015

WWW.CTT-EXPO.RU



**КРОКУС
ЭКСПО**

ОРГАНИЗАТОР



ПРИ ПОДДЕРЖКЕ



МЕЖДУНАРОДНЫЕ ПАРТНЕРЫ



ИНФОРМАЦИОННЫЕ ПАРТНЕРЫ



ГРАДОСТРОИТЕЛЬСТВО

Театральный долгострой достроят к лету

Переедет ли Юрмала в Светлогорск?

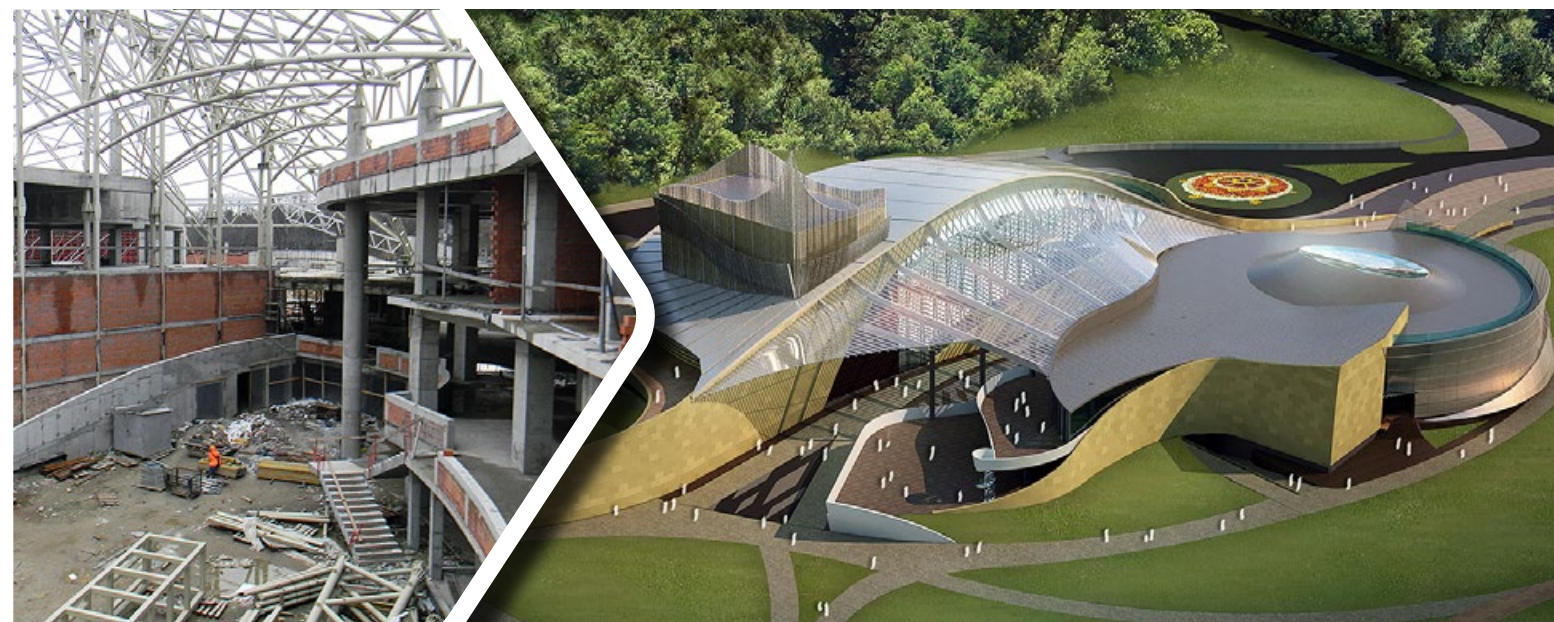
Светлогорск, до 1946 года носивший немецкое название Раушен, издавна считался «жемчужиной» Балтийского моря. Не случайно именно здесь был открыт один из первых в Германии фуникулер, позволявший спускаться к морю в красивых вагончиках.

«ЖЕМЧУЖИНА» БАЛТИКИ

У немцев Раушен считался курортом дорогим — в местном любительском музее истории хранится счет начала 30-х годов — десятидневный отдых семьи из двух человек обходился чуть выше средней месячной зарплаты по стране. А с начала XX века Раушен облюбовали состоятельные русские — в основном из Москвы и Санкт-Петербурга, услышать здесь русскую речь было гораздо проще, чем немецкую.

Но за почти пять десятилетий развития Светлогорска в советский период бывшая «жемчужина» изрядно потускнела и превратилась в заштатный, хотя и курортный городок, где абсолютно все приходило в упадок. Не в последнюю очередь из-за того, что не смог конкурировать с Юрмалой, которая по замыслу руководителей КПСС должна была стать витриной Советского Союза на Балтике.

Бурное развитие Светлогорск переживает последние два-три года: здесь восстановили работу фуникулера после нескольких



десятилетий бездействия, реконструировали набережную вокруг озера Тихое, очистили местную реку Светлогорка. Постепенно возрождается курортная инфраструктура, нигде на балтийском российском побережье нет такого количества санаториев, гостиниц, отелей, гостевых домов. Их общее число перевалило за полсотни. Общее количество мест в гостиницах и гостевых домах составляет свыше 1 500 человек зимой и более 1 800 человек летом, а все средства размещения Светлогорска могут одновременно принять почти 7 тысяч человек, притом что население города составляет 11,5 тысячи человек.

МЕГАПРОЕКТ ПРИКАЗАЛ ДОЛГО ЖИТЬ

Но сегодня все чаще и чаще Светлогорск ассоциируется у местных жителей и у приезжих со строительством Театра эстрады. Оно начато в 2008 году, когда конкурс на возведение Театра эстрады выиграла подмосковная компания «Мурадин». Это был мегапроект тогдашнего губернатора Георгия Бооса. Проект предусматривал, в частности, вместимость зрительного зала в 3 500 человек. К примеру, не так давно количество мест в главном зале Большого театра в Москве уменьшилось — с 2 100 до оригинальных 1 740.

ЭТО БЫЛ МЕГАПРОЕКТ ТОГДАШНЕГО ГУБЕРНАТОРА ГЕОРГИЯ БООСА И ПРЕДУСМАТРИВАЛ, В ЧАСТНОСТИ, ВМЕСТИМОСТЬ ЗРИТЕЛЬНОГО ЗАЛА В 3 500 ЧЕЛОВЕК.

Спустя год после начала строительства генподрядчика отстранили от проведения работ за неоднократные нарушения и проволочки во время возведения Театра эстрады. Работы на стройке замерли на долгих четыре года. И когда губернатором Калининградской области был назначен Николай Цуканов, было принято решение достроить Театр эстрады, но не в таких гигантских масштабах. Объект включили в Федеральную целевую программу, и на него было выделено 1,8 млрд рублей.

Во второй половине 2012 года прошел конкурс на новый проект театра, в первую очередь было решено сократить число зрителей в зале. Остановились на цифре 1 600 человек. Но аппетит приходит во время еды. В настоящее время заканчивается проработка технической документации на расширение числа мест до 2 000. Это, скорее всего, будет окончательная цифра, так как сдача Театра эстрады назначена на 31 мая 2015 года. А уже на следующий день официально стартует очередной курортный сезон.

ЛОМАТЬ ИЛИ СТРОИТЬ?

Сегодня на строительстве Театра эстрады кипит работа. Конкурс на его возведение в 2012 году выиграло совместное литовско-российское предприятие «Балтлитстрой», которое возводило в Калининграде торгово-развлекательный центр «Европа-2» со множеством кинотеатров, кафе и торговых точек.

— *Европейские санкции не затронули строительство театра? — задаю вопрос Линасу Дрилингасу, главному инженеру ООО «Балтлитстрой», который руководит строительством непосредственно на объекте.*

— Нет, — объясняет Линас. — Весь конструктив мы получили из Литвы до введения санкций. В течение нескольких ближайших недель планируем закрыть «контур» и начать в нем отделочные работы. Сегодня на объекте организован круглосуточный двухсменный рабочий режим. Порядка 150 человек трудятся в первую смену, с 8 до 20 часов, и 40 рабочих задействованы во вторую смену — с 2 часов ночи до 8 часов утра.



Но в первую очередь перед строителями встал такой вопрос: что делать с уже возведенными конструкциями? За четыре года «заморозки» часть конструктива нуждалась в усилении, что-то вообще не подлежало использованию.

— Мы решили применить инновационный метод, — рассказывает Л. Дрилингас. — Поскольку возникла необходимость стыковки старых конструкций, находящихся в незащищенном состоянии несколько лет, и новых монолитных конструкций, было принято решение по усилению старого конструктива углеродными лентами Lamellen.

Ленты Lamellen являются готовыми композитными изделиями из углеродных волокон, запаянных в матрицу из эпоксидной смолы. Они предназначены для усиления бетонных, железобетонных, предварительно напряженных и стальных конструкций, обеспечивая рост несущей способности конструкции, а также ограничение ее деформаций. Преимущество с обычными средствами

ЗА ЧЕТЫРЕ ГОДА «ЗАМОРОЗКИ» ЧАСТЬ КОНСТРУКТИВА НУЖДАЛАСЬ В УСИЛЕНИИ, ЧТО-ТО ВООБЩЕ НЕ ПОДЛЕЖАЛО ИСПОЛЬЗОВАНИЮ.



усиления оказалось налицо: минимальная толщина ткани позволила сохранить объемно-планировочные решения; как минимум в два раза сократились сроки производства работ (не потребовались подъемные механизмы, сварка, инъектирование и зачеканки). И наконец, все работы по усилению конструкций были проведены без остановки функционирования (строительства) объекта.

ЧТО ЖДЕТ ПОСЕТИТЕЛЕЙ?

Сам театр функционально разделен на две части. В первой будет зрительный зал, а также экспозиции Музея Мирового океана. Вторая часть — коммерческая. Здесь будут располагаться кинотеатр, пять конференц-залов, в том числе и для VIP-персон. Несколько ресторанов и магазинов. Все это, по замыслу организаторов строительства, способно помочь окупить Театр эстрады во время его эксплуатации.

Что конкретно планируется разместить на площадях Музея Мирового океана, его директор **Светлана Сивкова** пока конкретно сказать не берется.

— Я получила поручение от губернатора, подготовить внутренние эскизы размещения экспозиций, — рассказала С. Сивкова. — Могу сказать однозначно — здесь будет размещен аквариум с естественным освещением. А вот об остальном подумаем не спеша. Хочется, чтобы посетители составили себе яркое впечатление о водных богатствах планеты.

Остается добавить, что большое внимание при строительстве Театра эстрады уделяется созданию доступной среды. Инвалиды, в том числе «колясочники», смогут попасть сюда достаточно свободно и легко.

Нет сомнения и в том, что к моменту открытия этого культурного объекта в

СВЕТЛОГОРСК ПРЕДПОЛАГАЕТСЯ СДЕЛАТЬ БАЗОЙ ПРЕБЫВАНИЯ ОДНОЙ ИЗ СБОРНЫХ КОМАНД ВО ВРЕМЯ ПРОВЕДЕНИЯ ЧЕМПИОНАТА МИРА 2018 ГОДА ПО ФУТБОЛУ.



курортном городе принципиально будет решен и транспортный вопрос. Специально для посетителей Театра эстрады планируется строительство двух парковок перед въездом в Светлогорск.

— Мы уже подбираем земельные участки, — рассказывает глава администрации Светлогорского района **Александр Ковальский**. — Как только будет окончательно разрешен вопрос о вместимости главного зала театра, будет объявлен конкурс на строительство парковок. Кроме того, постараемся предусмотреть парковочные места непосредственно на улице, прилегающей к Театру эстрады.

Кроме того на территории театра предусмотрены парковки для технического персонала.

Не будем забывать и о том, что именно Светлогорск предполагается сделать базой пребывания одной из сборных команд во время проведения чемпионата мира 2018 года по футболу. Так что Светлогорск получит новый мощный импульс для своего развития.

КОБЗОН? КРУТОЙ? ПРИГОЖИН?

Одна из самых главных интриг на сегодняшний день — кто станет художественным руководителем театра эстрады в Светлогорске?

— В настоящее время мы ведем переговоры с такими легендарными деятелями эстрады России, как Иосиф Кобзон, Игорь Крутой, Вячеслав Пригожин, — говорит губернатор Калининградской области **Николай Цуканов**. — Все из этих выдающихся мастеров пока что призадумались. Ведь давно замечено, что только тогда, когда руководитель и театр найдут друг друга, — он будет не просто существовать, а жить яркой жизнью.

Сможем ли мы отнять пальму первенства у латышской Юрмалы? С учетом того, что многие наши артисты приезжают в Юрмалу во многом из-за того, что имеют в ней собственную недвижимость? По большому счету, не надо ничего отнимать. Нужно просто сделать светлогорский Театр эстрады таким комфортным местом, чтобы здесь, как дома, чувствовали себя не только мировые знаменитости, но и многочисленные посетители... ☹

Юрий МОСКАЛЕНКО,
главный редактор газеты «Калининградский строитель», специально для Отраслевого журнала «Строительство»

ГРАДОСТРОИТЕЛЬСТВО

Как сделать «панельку» комфортной?

Две трети столичных панельных новостроек не соответствуют современным требованиям комфортности жилища



Мы уже писали о том, что в середине октября в Москве состоялось заседание столичного правительства, на котором рассматривался вопрос перехода на новые серии массового домостроения. Чиновники отметили, что большинство строящихся сегодня панельных новостроек не отвечают современным требованиям комфорта.

Аналитики компании «Метриум Групп» решили подсчитать, какой именно объем предложения на первичном рынке Москвы входит в это «большинство». Как оказалось, базовым принципам организации комфортного жилого пространства не отвечают 2/3 панельных корпусов, возводимых сегодня в старых столичных границах.

ПАНЕЛЬ ПОЗИЦИЙ НЕ СДАЕТ

По данным экспертов компании «Метриум Групп», по состоянию на конец октября в Москве строились 23 жилых комплекса эконом- и комфорт-класса, в которых в общей сложности было представлено 57 корпусов и 6145 квартир. При этом панельное домостроение сегодня представлено в меньшинстве: типовые дома возводятся в 10 жилых комплексах. Впрочем, в пересчете на корпуса «панельки» немного вырываются вперед — на их долю приходится 51% (29 корпусов). Однако если оценивать объемы квартир, выставленных на продажу в панельных новостройках, то их оказывается существенно меньше, чем в монолитных — всего 24,7%.

— Несмотря на то, что сегодня на рынке эконом- и комфорт-класса представлено большое количество монолитных домов, панельные новостройки по-прежнему пользуются большой популярностью, — говорит генеральный директор компании «Метриум Групп» **Мария Литинецкая**. — Высокий спрос обусловлен многими факторами. Во-первых, этот формат более привычен. Во-вторых, квартиры в панельных домах, как правило, стоят дешевле. В-третьих, темпы строительства выше, чем у монолитных домов. В-четвертых, затраты на отделку и ремонт жилья в типовых домах значительно ниже: отсутствует необходимость возведения

межкомнатных перегородок, произведенные на заводе железобетонные конструкции и перекрытия более ровные, зачастую они не требуют выравнивания и стяжки.

А УДОБСТВО — ИЗ ПРОШЛОГО ВЕКА...

По заявлению главного архитектора города Москвы Сергея Кузнецова, «базовым принципам организации комфортного жилого пространства» не отвечают морально устаревшие панельные серии П-44, КОПЭ, И-155, ГМС-3, П-111М и ряд других.

Из перечисленных чиновником проектов индустриального домостроения сегодня в старых границах Москвы строятся только П-44 и И-155. Однако на их долю приходится подавляющее большинство корпусов — 20 из 29. А предложение составляет 1103 квартир — это 72,8% от объема квартир в панельных домах и 18% от общего объема предложения на первичном рынке эконом- и комфорт-класса Москвы.



— Таким образом, можно сделать вывод, что большая часть предложения в панельных домах на первичном рынке Москвы не соответствует современным требованиям комфорта, — комментирует Мария Литинецкая. — Я бы добавила в перечень, озвученный Сергеем Кузнецовым, еще и серию П-3М, последняя модернизация которой — П-3МК — была проведена 10 лет назад. Вместе ней объем предложения в морально устаревших панельных домах достигает почти 80%.

«ЕВРОПА» — НЕ ОТЛИЧИТЬ ОТ МОНОЛИТА!

При этом на столичном рынке начинают появляться и современные типовые новостройки. С выходом на рынок жилого комплекса «Ривер Парк», старт продаж в котором состоялся в августе текущего года, существенно увеличился объем предложения в панельных домах серии «ЕвроПа». Ранее на первичном рынке в старых границах Москвы был представлен только один жилой комплекс, строящийся по этой технологии — «Life Митинская». После запуска проекта «Ривер Парк» доля предложения в панельных домах этого типа достигла 19,9%. Название этого типа индустриального жилья образовано путем сокращения словосочетания «Европейская панель» — компоненты зданий эксклюзивно производятся компанией ЛСР на «Заводе ЖБИ-6» на немецком оборудовании.

В отличие от «старых» панелей, состоящих исключительно из железобетона, «ЕвроПа» представляет собой многослойную конструкцию с двумя слоями утеплителя и вентилируемым фасадом на отдельном каркасе. Это позволяет существенно улучшить архитектурный облик — внешне дома серии «ЕвроПа» не отличаются от монолитных новостроек,



выполненных по индивидуальным архитектурным проектам. Фасады в «Ривер Парке» отделываются с применением минерального утеплителя и финских облицовочных панелей Sembrit.

Дома серии «ЕвроПа» характеризуются отсутствием межпанельных швов, что позволяет существенно улучшить тепло- и звукоизоляционные качества. Кроме того, это дает ровные стены в квартирах — покупатели могут приступать к чистовой отделке сразу же после получения ключей, что существенно экономит время и деньги.

...И ЕЩЕ — «НЕБЕСНЫЙ ГОРОД»

Еще одним уникальным отличием серии «ЕвроПа» является широкая вариативность планировок — девелопер может выбрать для застройки различные компоновки из



25 вариантов квартир, среди которых также есть компактные студии площадью 25–28 кв. м, до этого не представленные среди панельных домов массовых серий. При этом высота потолков составляет 2,8 метра, что является лучшим показателем среди типового жилья. К примеру, в серии П-44 потолки на 10 сантиметров ниже, а в П-3М — на 16 сантиметров. Дополнительным бонусом можно назвать отсутствие стояков труб отопления в углах комнат, характерных для «обычной» панели. В домах серии «ЕвроПа» вся разводка проходит в полу, то есть владельцам квартир не придется прятать неэстетичные трубы для создания гармоничного интерьера.

Для «Ривер Парка» в компании ЛСР спроектировали специальную улучшенную модификацию. Первый нежилой этаж возводится по монолитной технологии с высотой потолка 4 метра и с панорамным остеклением, что позволяет разместить самые разнообразные инфраструктурные объекты.

Еще одна новая панельная серия была представлена Группой компаний СУ-155 в жилом комплексе Sky City. Подробные технические характеристики домов пока неизвестны, однако по размещенной на сайте



Серия	Год запуска	Высота потолков (м)	Доля квартир на рынке	Min стоимость кв. м (тыс. руб.)	Min стоимость квартиры (млн руб.)	Жилые комплексы
П-44Т/К	1997/2006	2,7	70,4%	90,2	4,5	«Вершинино», «Некрасовка Парк», «Некрасовка»
ЕвроПа	2009	2,8	19,9%	151,5	6,7	«Ривер Парк», «Life Митинская»
П-3М/МК	1997/2004	2,64	5,1%	155	6,7	«Большое Кусково», ЖД «МПИ», Северное Чертаново, 7Б
И-155МК	2001	2,8	2,4%	146	7,1	«Нагатино-Садовники»
Новая серия от СУ-155	н/д	н/д	2,2%	170	5,55	Sky City

Источник: «Метриум Групп»

проекта информации для строительства нового жилого комплекса была инициирована масштабная модернизация промышленных предприятий ГК СУ-155.

— Для возведения первой очереди жилого комплекса «Ривер Парк» нами была выбрана одна из самых современных на сегодняшний день панельных серий — «ЕвроПа», — комментирует **Лариса Швецова, генеральный директор компании «Ривер Парк»**. — Это позволило предложить покупателям комфортное жилье по доступной цене. Стоимость квадратного метра в «Ривер Парке» выглядит конкурентоспособной даже на фоне остальных серий панельных домов, не говоря уже о монолитных новостройках. Добавьте сюда развитую инфраструктуру и уникальное местоположение на первой линии Москвы-реки в шаговой доступности от

парка «Коломенское» и вы получите жилой комплекс комфорт-класса, не имеющий аналогов на столичном рынке.

— В ближайшие годы на столичном рынке жилья эконом- и комфорт-класса количество проектов, подобных жилым комплексам «Ривер Парк», «Life Митинская» и Sky City, будет только увеличиваться, — резюмирует **Мария Литинецкая**. — Современные технологии позволяют строить типовые панельные дома, ни в чем не уступающие монолитному домостроению: они сопоставимы по уровню комфорта, демонстрируют прекрасные показатели энергоэффективности, позволяют предложить покупателю широкий выбор планировок квартир, имеют привлекательный внешний вид. При этом сохраняют свои главные преимущества — скорость строительства и более доступную цену. ⊖



Характеристики панельных новостроек Москвы

Елена КУДЫМОВА,
Директор по связям с общественностью
«Метриум Групп»

ТЕХНОЛОГИИ СТРОИТЕЛЬСТВА

Кто и зачем строит «Зеленую школу»?

Для широкого внедрения энергоэффективных технологий зданий нужны территориальные нормативы

Иногда кажется, все отраслевые площадки и профессиональные тусовки, резолюции и предложения — впустую. Но нет, бывают счастливые продолжения. В вопросах энергоэффективности и зеленых зданий такой историей стал проект «Зеленая школа», начинавшийся в Екатеринбурге три года назад.

НЕ ХВАТАЕТ ОСВЕДОМЛЕННОСТИ И... ДЕНЕГ

Российско-Голландский проект «Зеленая школа» реализовывался в 2011–12 гг. в рамках программы межправительственного сотрудничества. С российской стороны в нем участвовал «Институт энергосбережения» (Екатеринбург), с голландской стороны — Агентство развития Нидерландов Agency NL.

Целью проекта было создание задания на проектирование «зеленой школы». В проект были по возможности вовлечены представители всех заинтересованных групп (администрации школ, государственные и муниципальные органы власти, инвесторы, застройщики, проектировщики).

Их опрос выявил следующие потребности и недостатки, препятствующие развитию «зеленых школ»:

- недостаток осведомленности;
- отсутствие сформированной политики в направлении роста энергоэффективности школ;
- количественно недостаточное финансирование для модернизации школ и незаинтересованность школ в экономии.

Были изучены результаты голландских исследований о влиянии качества воздуха на успеваемость и здоровье учеников, действующая в Нидерландах программа Frisse Scholen



(«Свежие школы»), опыт по энергетической санации существующих зданий школ и строительству новых. В результате были разработаны предложения в проектное техническое задание, содержащие конкретные технические и технологические положения, а также сформулированы несколько ключевых тезисов. По прошествии почти трех лет видно, что по некоторым произошли подвижки, однако в целом этот список продолжает быть актуальным.

СМЕНИТЬ ПРИВЫЧНЫЕ СХЕМЫ...

«Зеленая школа» понималась в проекте в единстве трех компонентов:

- здание с низким энергопотреблением и использованием лучших энергоэффективных технологий,
- комфортный контролируемый микроклимат, способствующий повышению успеваемости и снижению заболеваемости,
- образовательная среда в составе технического и приборного обеспечения, дополнительного общения с живой природой, особых методических и дидактических решений, помогающей воспитанию экологической и энергетической грамотности с детства.

Были изучены результаты голландских исследований о влиянии качества воздуха на успеваемость и здоровье учеников



Создание «Зеленой школы» — это не вопрос техники и технологии. Необходимо сменить привычные схемы взаимодействия. Пример — процесс проектирования, в который нужно вовлечь с первых этапов целый консорциум специалистов, а также заказчика, инвестора, будущих эксплуатационников.

Необходима национальная система сертификации строительных и отделочных материалов, способствующая определению безопасности материалов для здоровья, их экологической безопасности и энергетической эффективности на протяжении всего жизненного цикла.

Действующие нормативы на проектирование и строительство, будучи едиными на всей территории России, не учитывают особенностей поселений, их величины, доступности свободных земель и т.п., что, снижает гибкость проектных решений. Для широкого внедрения энергоэффективных технологий зданий нужны территориальные нормативы.

Нет методик расчета эффективности государственных (муниципальных) инвестиций при возведении энергоэффективных объектов, которые позволили бы обосновать увеличение начальных капитальных затрат последующим снижением расходов на эксплуатацию и рядом нематериальных преимуществ (улучшение микроклимата, а следовательно, здоровья и эффективности пребывающих в здании людей, снижение потребления невозобновляемых видов топлива и энергии, снижение выбросов парниковых газов).

Эффект применяемых решений и эффективность, в т.ч. энергетическая, проектируемого здания, в данном случае — комплекса «Зеленой школы», зависит, в первую очередь, от качественно проведенного процесса проектирования. Это подразумевает наличие



достаточного времени; формирование на самом начальном этапе рабочей группы в составе представителей инвестора, заказчика, будущих пользователей, проектировщиков (специалистов по электричеству, отоплению и вентиляции, сантехников и т.п.), строителей, инженеров и т.д. для совместного обсуждения и согласования Концепции здания, ТЗ на проектирование, комплекта проектной документации и инструкции по эксплуатации объекта с оборудованием.

Строительство и установку, а также пусконаладку инженерных систем в «Зеленой школе» необходимо реализовывать силами отдельных специализированных организаций.

ПЕРВЫЙ КАМЕНЬ ЗАЛОЖИЛИ ВЕСНОЙ

В рамках сложившейся практики заложенные на этапе проектирования энергоэффективные решения сложно поддерживать в процессе эксплуатации объектов. Государственные и муниципальные заказчики не имеют механизмов обеспечения качественной и адекватной эксплуатации вновь построенных объектов, в том числе с повышенной энергетической эффективностью, современным оборудованием и автоматикой. Такая эксплуатация

требует специальных знаний и квалификации, в противном случае теряется эффект от заложенных решений и вложенных средств.

Три года назад в проекте активно работали представители ЗАО «Ренова Строй Групп Академическое» — застройщика микрорайона Академический в Екатеринбурге (крупнейшая стройплощадка жилья в Европе) и ОАО «Уралгипромет» — проектировщика школ для района, а также представители областной Госэкспертизы, управления образования города. Отрадно, что международный проект завершился, но работа была продолжена. Так, в мае 2013 года третья по счету школа в районе, на 1875 мест, проходила госэкспертизу, и среди замечаний было предложено учесть ряд пунктов из рекомендаций проекта «Зеленая школа» по отоплению и вентиляции.

Весной 2014 года в строительство школьного комплекса был заложен первый камень, и застройщик обещает сдать первый этап к сентябрю 2015 года. Будем надеяться, проектировщики и застройщики постарались сбалансировать высокие пожелания и реальные возможности, и школа будет представлять собой новый уровень комфорта, микроклимата и энергоэффективности. ☹

ВЕСНОЙ 2014 ГОДА В СТРОИТЕЛЬСТВО ШКОЛЬНОГО КОМПЛЕКСА БЫЛ ЗАЛОЖЕН ПЕРВЫЙ КАМЕНЬ, И ЗАСТРОЙЩИК ОБЕЩАЕТ СДАТЬ ПЕРВЫЙ ЭТАП К СЕНТЯБРЮ 2015 ГОДА



Мария СТЕПАНОВА,
эксперт
(Уральский филиал
АСМС, к.э.н.,
специально для
Отраслевого журнала
«Строительство»)



На самом деле там обычная жилая застройка. Ее обитатели закрылись от шума сверхоживленной автомагистрали. То, что непосвященные люди, считают забором, является шумопоглощающим экраном (щитом).

СОБАЧКА ЛАЕТ, ВЕТЕР... НЕ ДОНСИТ

Звукопоглощающий экран во всем мире признан самым эффективным способом защиты от шума железной дороги или автомагистрали. В других странах их используют около полувека, у нас около 20 лет, поэтому люди к ним еще не привыкли.

По российским нормативам звуковая защита устанавливается вдоль железнодорожной или автомобильной магистрали, проходящей через населенный пункт. Если дорога строится или реконструируется, установка

ИЗДЕЛИЯ И КОНСТРУКЦИИ

Спасите наши уши!

Какими должны быть шумопоглощающие экраны на дорогах

Несколько лет назад на Горьковском шоссе сразу за подмосковной Балашихой с двух сторон появилась сплошная металлический забор. И до сих пор некоторые люди, проезжающие по автомагистрали, интересуются: кто живет за этим забором, зачем им потребовалось закрываться посторонних взоров?

По российским нормативам звукозащита устанавливается вдоль железнодорожной или автомобильной магистрали, проходящей через населенный пункт.

экранов сразу включается в проект. Иногда жители просят защитить их от шума уже действующей трассы. В любом случае, это делается за счет того, кто отвечает за источник шума — автодорожных организаций или подразделений РЖД. Звукопоглощающий экран понижает уровень шума на 10–15 децибелов. Высота его достигает 4–8 м в зависимости от силы ветра. Изготовители любят сравнивать свои изделия с парусом на ветру.

В настоящее время экраны установлены вокруг многих жилых массивов на основных трассах Подмосковья, Ленинградской области, по окружности кольцевых дорог вокруг Москвы и Санкт-Петербурга. Все больше их появляется в областных центрах.

Шум изводит многих. Экраны заказывают коттеджные поселки. Состоятельные

граждане заменяют традиционную ограду вокруг особняков на звукопоглощающие щиты. Кстати, самый высокий экран — 11 м — установлен в виде такого забора вокруг частного владения. Одну обеспеченную даму, рассказывают, до установки звукопоглощающего щита довел лай соседской собачки.

Хотели бы установить такие щиты и многие жители обычных домов построенных вдоль дорог. Но отказываются, узнав «цену вопроса». В качестве очень усредненной цены в Подмосковье специалисты группы компаний «Премиум» называют 7,5 тыс. рублей за 1 кв.м. Весь экран меньше миллиона не обойдется.

ТОЛЬКО ПО ИНДИВИДУАЛЬНОМУ ПРОЕКТУ!

— Настоящий шумопоглощающий экран не может быть дешевым по определению, — говорит Игорь Дейнега, заместитель директора по производству ООО «ОЗМК». — Ни один экран не похож на другой. Оно изготавливается по индивидуальному проекту в заводских условиях. У нас, к примеру, задействованы линии прокатки, штамповки, окраски — очень дорогое импортное оборудование.

Экран собирается из отдельных панелей. Обычные параметры панели — толщина 115 мм, высота 500 мм и длина 4 м. Панели имеют две стенки — переднюю и заднюю, между ними обычно проложена минеральная вата. Лицевая сторона панели перфорирована, через отверстия проходит звук и остается в минеральной вате.

Кажется, ничего особенного. На самом деле, каждая такая панель — сложное техническое изделие. Панели делают из стальной ленты, в том числе нержавеющей, а также керамзитных материалов, алюминия, дерева. Обязательна антикоррозионная обработка.

Материал выбирается в зависимости от места установки экранов. Наиболее жесткие требования выдвигает железная дорога. Для нее используют только негорючие материалы. Сейчас такую же норму собирается ввести Росавтодор.

Шумозащитный экран достаточно тяжелой конструкция. Его устанавливают на буронабивные сваи. Бывает, при высоте 4 м сваи забивают на глубину 12 м.

Монтаж экранов не требует строительной техники, но требует большого мастерства. Александр Шевков, исполнительный директор группы компаний «Премиум» подчеркивает: на монтажные работы привлекаются люди с опытом работы в строительстве, желателен сварщики.

Если посчитать, при таком подходе он эксплуатируется без ремонтов 20 лет.

ОТЧЕГО «ГНИЮТ» ЭКРАНЫ

Рынок шумопоглощающих экранов расширяется, увеличивается и количество участников. Далеко не все они профессиональны. А среди заказчиков нет специалистов по шумозащитным щитам, умеющих грамотно оценить их качество.

— В последнее время мы стали получать заказы на замену экранов, установленных другими компаниями и разрушившихся за два-три года, — рассказывает Игорь Дейнега.

Ведущий специалист Института акустических изделий Валерий Светлов разъясняет: самые распространенные недостатки — неплотно пригнанные панели, которые образуют прорехи в экранах и через которые проникают не только шум, но пыль и грязь. В итоге экран быстро приходит в негодность.

— Появилась еще одна тенденция, — добавляет Александр Шевков, — Сейчас можно

купить металлические заготовки — уже перфорированные и даже окрашенные. И смонтировать из них экран. В иных компаниях решают: а какая разница, зато не надо тратить на организацию всех этих прокаток, штамповок, химических обработок, покрасок и прочего производства.

И немало заказчиков берут такое изделие — оно же дешевле. А после установки оно быстро сгнивает.

Прислушайтесь к Александру Шевкову. Он советует обращать внимание на размер отверстий, они не должны быть меньше 3 мм. Стоит более внимательно посмотреть на краску: у покупных заготовок она бывает двух-трех стандартных видов (синяя, красная), никакой другой вам не предложат, как ни просите.

И перед вами точно дилетанты, с которыми нельзя иметь дело, если экран сначала хотят смонтировать, а потом покрасить. Прочность краске придает обработка в специальных камерах; краска, нанесенная на воздухе, тут же слетит.

КРАСОТА, СПАСАЮЩАЯ ЖИЗНИ

У каждой медали две стороны. Жить за шумопоглощающими экранами спокойно. Смотреть на них проезжающему по автотрассе — тоскливо. Видеть перед глазами пейзаж намного интереснее, чем однообразную загородку.

И это не каприз обывателя. Оказывается, визуальное оформление экранов напрямую связано с безопасностью движения. Доказано, однотонность ограждений трассы утомляет водителя. Более того, он может потерять ощущение реальной скорости и даже уснуть за рулем. Поэтому вид экранов является не менее важным элементом их конструкции,



ОФОРМЛЕНИЕ ЭКРАНОВ НАПРЯМУЮ СВЯЗАНО С БЕЗОПАСНОСТЬЮ ДВИЖЕНИЯ. ОДНОТОННОСТЬ ОГРАЖДЕНИЙ ТРАССЫ УТОМЛЯЕТ ВОДИТЕЛЯ И МОЖЕТ ПРИВЕСТИ К АВАРИИ.

чем материалы, из которых они делаются. Так что красота экрана вполне может спасти кому-то жизнь.

Оформление экранов зависит от климата страны, ее национальных традиций. Рассказывают, в Западной Европе экраны украшают зелеными растениями и живыми цветами. В нашей стране стараются разнообразить их вид за счет цвета, а также начинают делать прозрачные вставки, и даже появляются уже полностью прозрачные экраны. В Москве есть предложения делать подсветку — по типу архитектурного освещения зданий. Глядя на фотографии унылых бетонных экранов в США и Канаде, хочется порадоваться, что у нас не стали следовать их опыту. ☹



Елена БАБАК

ИЗДЕЛИЯ
И КОНСТРУКЦИИ



На конференции говорили о новых стандартах

В ноябре в Москве прошла Всероссийская конференция лифтовиков, которую традиционно организует Национальный Лифтовой Союз.



В ходе двухдневного мероприятия удалось обсудить целый ряд актуальнейших для лифтовой отрасли вопросов. Среди них — вступление в силу новых национальных стандартов в лифтовой сфере, особенности их применения в условиях законодательства Таможенного союза, актуальные проблемы законодательства (такие как ввод лифтов в эксплуатацию, расследование несчастных случаев при авариях, исключение лифтов из сферы обязательного страхования ответственности, государственный надзор за соблюдением требований технического регламента Таможенного союза «О безопасности лифтов» и другие).

С особым интересом в первый же день конференции участники встретили выступление представителя Федеральной службы аккредитации Марины Якутовой, посвященное созданию единой системы аккредитации органов по сертификации и испытательных лабораторий, особенностям аккредитации и проведения инспекционного контроля.

Не менее актуальными были доклады по поводу страхования лифтов и несчастных случаев с ними, по системам профессиональной стандартизации и независимой оценки квалификации работников, а также профессионально-общественной аккредитации образовательных программ в лифтовой сфере и ряд других тем, поднятых в выступлениях спикеров конференции.

В ходе конференции прошло торжественное награждение ряда заслуженных профессионалов лифтового хозяйства наградами и почетными грамотами Национального Лифтового Союза.

Приятным сюрпризом для участников мероприятия стал выезд на новый, оснащенный современным оборудованием лифтовый завод «Евролифтмаш», расположенный в городе Лыткарино Московской области.

Останется ли лифт «опасным объектом»?

С докладом о ситуации в лифтовой отрасли сегодня выступил президент Национального лифтового союза Виктор Тишин.

ТРЕТЬ ЛИФТОВ — ИМПОРТНЫЕ

Он напомнил, что на территории Российской Федерации сегодня эксплуатируется около 530 000 лифтов. Из них 430 000 установлены в многоквартирных домах, это почти 90%. По состоянию на 2013 год износ лифтового парка страны составлял 27,1%, то есть 143580 лифтов подлежали замене.

Ежегодно в России вводятся в эксплуатацию порядка 30 000 лифтов, из которых около 20 000 — после замены и модернизации.

По составу: лифтов отечественного производства у нас, по последним данным, — 63,57%, импортных лифтов — 36%.

В России зарегистрировано 378 торговых марок, коммерческих обозначений производителей лифтового оборудования. Количество зарегистрированных производителей лифтов — 161.

Основным производителем на территории Российской Федерации является Щербинский лифтостроительный завод. Основная сумма заключенных контрактов, по последним данным, на двух его площадках составляет



Участники конференции посетили подмосковный лифтовый завод «Евролифтмаш»

Ежегодно в России вводятся в эксплуатацию порядка 30 000 лифтов, из которых около 20 000 — после замены и модернизации

порядка 24 миллиардов рублей: 20,5 миллиардов рублей — государственные торговые площадки, и 3,5 миллиарда — коммерческие площадки.

В МОСКВЕ ЗАМЕНЯТ 5000 ЛИФТОВ

Те проблемы, которые имеются в законодательстве, неоднократно обсуждались на конференциях лифтовиков, отметил докладчик. И по мере возможности мы боремся за ликвидацию того правового вакуума, который у нас получился после разрушения предыдущей хозяйственной модели, когда министерства и ведомства раздробили надзорные функции. Мы пытаемся этому процессу как-то противопоставить нашу интеграцию.

Каковы же итоги нормотворческой деятельности, касающейся лифтовой отрасли?

Одно из важных достижений — это изменение статьи 166 в Жилищном кодексе,

Сегодня за эксплуатацией лифтов надзирает Ростехнадзор, а за продукцией, а также монтажом при строительстве и реконструкции объектов — Росстандарт. Кроме того, за монтажом также надзирает Государственный строительный надзор.

куда вписали виды профильной деятельности специализированной лифтовой организации по выполнению работ по капремонту общественного имущества. Это значит, что после того, как население стало платить за капремонт, появился постоянный источник дополнительных денег на реализацию капитальных ремонтов. В том числе это сегодня резко усилило и оживило лифтовый рынок.

Достаточно сказать, что только в Москве и области на этот год взяты обязательства по замене 5000 лифтов. Кроме того, во многих регионах, где лифтовики хорошо поработали, есть и региональные программы по смешанному финансированию. Там, в том числе, присутствуют деньги жильцов, которые они теперь платят за капитальный ремонт, деньги фонда «Содействие» и, соответственно, местные бюджеты. И теперь там происходит массовая замена лифтов.

КТО БУДЕТ НАДЗИРАТЬ?

Нам удалось разобраться все-таки с важным вопросом — относятся ли лифты к категории промбезопасности, констатировал глава лифтового союза. В законе 22-ФЗ о промбезопасности все лифты из закона были выведены, а статус с опасного производственного объекта изменился на статус просто опасного объекта, который до сих пор остается в 225-м федеральном законе о страховании.

В апреле в 290-м постановлении Правительства появился минимальный перечень услуг и работ, без которого обслуживание многоквартирного дома невозможно. И нам, соответственно, удалось туда записать техническое обслуживание лифтов, систем диспетчерского контроля и техническое освидетельствование.

В мае прошлого года удалось определиться с государственным надзором за лифтами (407-е постановление). И теперь за эксплуатацией надзирает Ростехнадзор, а за продукцией, а также монтажом при строительстве и реконструкции объектов — Росстандарт. Кроме того, за монтажом также надзирает Государственный строительный надзор.

Конечно, это весьма сложная схема, сегодня ее активно обсуждают и есть поручение Правительства разобраться с тем, возможно ли ее упростить и как.

В июне прошлого года вышло постановление Правительства «О государственном жилищном надзоре», где конкретизировался порядок осуществления этого надзора и появился дополнительный механизм по защите потребителей от недобросовестных поставщиков услуг. В ряде регионов жилищной инспекции нам помогает в этом лифтовикам. Яркий пример — Санкт-Петербург.

В июне нынешнего года вступил в силу административный регламент по надзору.



Ростехнадзором утвержден порядок осуществления государственного надзора за техническим регламентом Таможенного союза. Соответственно, декларация 407-го приказа «О надзоре» стала реальной. Теперь Ростехнадзор уже знает, что надзирать и как надзирать. Соответственно, мы очень надеемся, подчеркнул Виктор Тишин, что именно технический надзор, с которым мы постоянно работали, поможет нам обеспечивать безопасность и наводить порядок в том хаосе, который в этой области временно возник.

КТО БУДЕТ УПРАВЛЯТЬ?

Очень важно также, что удалось в 416-е постановление Правительства «О порядке осуществления деятельности по управлению многоквартирными домами» включить аварийное диспетчерское обслуживание лифтов в составе многоквартирного дома. То есть те профессиональные организации, которые такой аварийной службой обладают, могут на рынке иметь дополнительные конкурентные преимущества и противостоять в этом плане непрофессиональным организациям.

Федеральный закон 417, который вступил в действие с 1 января 2014 года, определил, что нормативно-правовым актом субъекта Российской Федерации может быть установлен перечень услуг по капитальному ремонту общего имущества в многоквартирных домах, финансируемых за счет средств фонда капитального ремонта. Это очень важно, отметил докладчик, поскольку у нас в ряде регионов, включая Москву, выпал такой важный параметр, как оценка соответствия. Таким образом, этот федеральный закон теперь позволяет нам получать прямое финансирование этих работ.

В этом году в лифтовой отрасли удалось принять ряд стандартов: стандарт по диспетчерскому контролю, требования к организации эксплуатации лифтов, стандарт «Лифты. Общие требования к модернизации находящихся в эксплуатации...»

а также «Лифты. Ввод в эксплуатацию».

Совсем недавно — в начале осени — вышел еще один важный документ — 848-е постановление Правительства от 23 августа 2014 года. Утверждены правила проведения технического расследования причин аварий на опасных объектах, лифтах и подъемных платформах для инвалидов. До этого постановления при авариях на лифтах представителей лифтовых организаций, а также Ростехнадзор не допускали к расследованию. Обычно приезжал следователь прокуратуры, и брал ли он с собой в том или ином случае эксперта, никто не знал. Теперь в комиссии по расследованию будут участвовать представители технического надзора.

КАК СДАВАТЬ ЛИФТЫ?

Каковы планы Национального Лифтового Союза на перспективу?

К большому сожалению, подчеркнул президент лифтового союза, уже третий год не установлен порядок ввода лифтов. То есть выполнить просьбу монтажников сделать две вещи — все-таки наладить учет лифтов и сделать комиссионный ввод — пока не получается. Более того, нам пришел документ, что Правительство не уполномочено этого делать.

Было совещание у Хлопонина, на сегодня есть поручение Правительства разобраться с этим. Мы ждем сейчас, чем это закончится, работаем с Ростехнадзором и Росстандартом. Будем надеяться, что вопрос будет все-таки решен.

Впервые в прошлом году лифтовики продекларировали, что появилось понятие специализированной лифтовой организации. Однако теперь необходимо установить критерии данной специализированной лифтовой организации, это очень актуальная задача.

Сделан первый шаг по профессиональным стандартам. И далее нужно ввести институт обязательного повышения квалификации и аттестации. ☹

ТЕПЕРЬ В РАССЛЕДОВАНИЯХ ПРИЧИН АВАРИЙ НА ОПАСНЫХ ОБЪЕКТАХ, ЛИФТАХ И ПОДЪЕМНЫХ ПЛАТФОРМАХ ДЛЯ ИНВАЛИДОВ БУДУТ УЧАСТВОВАТЬ И ПРЕДСТАВИТЕЛИ ТЕХНИЧЕСКОГО НАДЗОРА.



Михаил ЗИБОРОВ

ГРАЖДАНСКОЕ СТРОИТЕЛЬСТВО

Невостребованное богатство или неразумная экономия?

Почему мы перестали строить гидроэлектростанции

Ассоциация «Гидропроект» подготовила доклад о перспективах развития гидроэнергетики в России. Выводы авторов пессимистичны: строительство новых гидроэлектростанций стремится к нулю.

ПАУЗА, РАСТЯНУТАЯ НА ГОДЫ

Согласно правительственным документам, в ближайшие 10 – 15 лет приоритет отдается строительству тепловых и атомных электростанций. Ввод новых ГЭС отодвинут на 2025 – 2030 годы. Период до 2030 года деликатно именуется гидроэнергетической паузой. Собственно, она уже наступила. Увеличение объемов гидроэнергетического строительства в последние пять лет происходит лишь за счет восстановления мощностей на Саяно-Шушенской ГЭС после известной аварии и ввода агрегатов на Богучанской ГЭС, которая строится с 1976 года. Сейчас гидроэнергия занимает 17 % в общем объеме вырабатываемой электроэнергии. К 2030 этот показатель упадет до 12 – 13 %.

— В ГЭС потребности пока нет, вот их и не включают в краткосрочные планы, — объясняет генеральный директор Института энергетической стратегии Виталий Бушуев. — Как только нам предложат объект, действительно необходимый для экономики, сразу же его рассмотрим.

Между тем, Россия занимает второе место в мире (после Китая) по



**РОССИЯ ЗАНИМАЕТ
ВТОРОЕ МЕСТО В МИРЕ
(ПОСЛЕ КИТАЯ) ПО
ОБЕСПЕЧЕННОСТИ
ГИДРОЭНЕРГЕТИЧЕСКИМИ
РЕСУРСАМИ.**

обеспеченности гидроэнергетическими ресурсами. На территории нашей страны сосредоточено около 9% мировых запасов гидроэнергии. За счет энергии российских рек можно ежегодно производить 852 млрд кВт. ч. Это при том, что в прошлом году на электростанциях всех типов выработано 1023,5 млрд кВт.ч.

Получается, мы отказываемся от данного нам Богом дара?

Гидроэнергетики иронизируют: авторы прогнозов потому и устроили паузу, что не знают, как распорядиться богатейшими

ресурсами воды. Вот и свалили задачу на своих преемников: пусть они подумают.

Чем заканчиваются «паузы» в развитии той или иной отрасли, хорошо известно: потерей квалифицированных специалистов, снижением качества работ и т.д. Первый звончок уже прозвенел. В прошлом году на строящейся Загорской ГАЭС-2 просел фундамент машинного зала, после чего произошло его подтопление. Среди разных причин эксперты называют и ту, что проектировщики и строители стали забывать, как грамотно делать свое дело.

ЛЭП ОТ МОРЯ ДО МОРЯ

Многие мои собеседники, не имеющие отношения к гидроэнергетике, спрашивали: «А кто сегодня агитирует за ГЭС? Наверно, ветераны? Они помнят времена, когда было «планов громадьё». Сейчас это уже не нужно. Теперь все стремятся заполучить дешевую электроэнергию, быстрее строить электростанции, а ГЭС — стройка на долгие годы».

Так еще нигде не удалось получить электроэнергию дешевле, чем на ГЭС. Гидроэлектростанции всегда строились не только для выработки электричества, но и для защиты от наводнений, орошения земель, развития энергоемких производств. Наконец, ГЭС регулируют частоту и мощность в энергосистеме и являются пиковым горячим резервом, чего не могут делать ни тепловые, ни атомные станции.

Норвегия, США, Канада, Австралия, Франция, Норвегия, Япония и другие страны максимально задействовали имеющиеся гидроресурсы. В России гидропотенциал используется на 20,5%. Причем в Европейской части возможности рек близки к исчерпанию. А вот в Сибири и особенно на Дальнем Востоке потенциал гидроресурсов огромен.

Станции, ввод которых намечен на 2025–2030 годы и позже — Мокская, Нижнеангарская, Нижнезейская, Нижнениманская, Канкунская — будут строиться за Уралом. В этот список предлагается включить и Эвенкийскую ГЭС на Нижней Тунгуске (технико-экономическое обоснование есть). Она станет крупнейшей ГЭС России мощностью 12 млн. кВт и с годовой выработкой 50 млрд.кВт.ч. Для сравнения: выработка всех ГЭС Волжско-Камского каскада составляет 40 млрд.кВт.ч.

— За Уралом строить ГЭС выгодно уже потому, что в этих местах мало людей — не надо никого никуда переселять, не надо затоплять сельхозугодья, — говорит президент ассоциации «Гидропроект» Владимир Шайтанов.

Один из авторов доклада, советник генерального директора института «Гидропроект» Валентин Новоженин убежден: необходимо уже сейчас начать комплексную подготовку к строительству названных объектов, не выжидая отведенные Энергетической стратегией 10–15 лет.

И вот тут оппоненты гидроэнергетики спрашивают: а зачем в Сибири и на Дальнем Востоке столько станций? Там и сейчас некоторые ГЭС не знают, куда девать выработанную энергию.

— Рядом с ГЭС можно строить энергоемкие предприятия, как это делалось всегда, благо природных богатств здесь достаточно. — отвечает Владимир Шайтанов. — На строительство ГЭС приедут новые кадры, особенно молодежь. Мы изо дня в день жалуемся, что люди уезжают из Сибири и с Дальнего Востока. А тут появится возможность привлечь в эти края работоспособное население.

Тем не менее, вся вырабатываемая электроэнергия не будет использована за Уралом, она тут просто не нужна. Зато очень нужна в Европейской части. Но электроэнергию, как известно, на склад не положишь и в поезд не загрузишь.

— Зато на ГЭС можно производить водород, перевозить его хотя бы в жидком виде, — считает Валентин Новоженин.

Более привычный способ — передавать электроэнергию с помощью ЛЭП. Предлагается построить трансконтинентальную



линию электропередачи высокого напряжения по условной линии Владивосток — Калининград. В эту линию будет вливаться вся производимая электроэнергия, прежде всего, дальневосточных и сибирских ГЭС. Таким образом, энергию Сибири и Дальнего Востока можно будет использовать на Урале, в Европейской части, экспортировать за рубеж

Опыт строительства ЛЭП большой протяженности и высокого напряжения у нас практически отсутствует. Но в Китае и Бразилии ЛЭП длиной более 2 тыс. км успешно эксплуатируются. Правда, российская линия будет раза в четыре длиннее, чем в Китае.

— Наши исследования показывают, экономичнее строить небольшие электростанции и передавать ток на небольшие расстояния, — говорит Павел Полудницын, заместитель директора института

**ИССЛЕДОВАНИЯ
ПОКАЗЫВАЮТ,
ЭКОНОМИЧНЕЕ
СТРОИТЬ НЕБОЛЬШИЕ
ЭЛЕКТРОСТАНЦИИ
И ПЕРЕДАВАТЬ ТОК
НА НЕБОЛЬШИЕ
РАССТОЯНИЯ**

«Энергосетьпроект». — Однако как предложение строительство протяженной ЛЭП можно рассматривать. Полагаю, она будет постоянного тока, мощностью 1500 кВ, скорей всего, с тремя подстанциями в Сибири. И строить ее лучше всего частями. Но для реализации такого амбициозного проекта нужна политическая воля.

Сетевика не скрывают — в их глазах ЛЭП через всю страну — экзотика.

СТРОИТЬ НА ЧАСТНЫЕ ДЕНЬГИ?

Даже далекому от энергетики человеку понятно, что строительство в глухих труднодоступных местах — а ГЭС возводятся именно там — не может быть дешевым. И также нетрудно догадаться, что развитие гидроэнергетики тормозит необходимость больших финансовых затрат.

В докладе ассоциации «Гидропроект» предлагается шире привлекать в гидроэнергетику частный бизнес. Такой пример

уже есть. ООО «РУСАЛ» финансирует на паритетных началах вместе с ОАО «РусГидро» достройку Богучанской ГЭС и строительство Богучанского алюминиевого завода. Сотрудничество себя оправдывает: ГЭС почти достроена, завод строится.

— У нас после аварии на Саяно-Шушенской ГЭС была разработана программа комплексной модернизации своих гидростанций до 2025 года, — рассказывает советник заместителя председателя правления ОАО «РусГидро», главный редактор журнала «Гидротехническое строительство» Геннадий Лапин. — По-существу, к 2025 году у РусГидро будут новые станции с современным оборудованием. Но возвести на свои деньги объект масштаба Братской ГЭС трудно даже такой крупной компании.

— Более реально государственно-частное партнерство с долевым участием разных инвесторов, — продолжает Геннадий Лапин. — Например, частные инвесторы за

свой счет строят ГЭС. Государство гарантирует им возврат вложенных инвестиций за определенный срок. Другой вариант: если инвестор является потребителем электроэнергии, ему гарантируется в течение определенного срока такой фиксированный низкий тариф, который окупит его затраты.

Нужно вовлекать в процесс финансирования регионы. Софинансирование строительства гидроузлов в бассейне Амура можно организовать таким образом: государство вкладывает деньги в создание водохранилища; регион — в строительство дорог и некоторых объектов инфраструктуры; РусГидро совместно с частным инвестором — в строительство энергетических объектов.

Но без государства развивать гидроэнергетику не получится. Во всем мире оно несет основное бремя расходов при строительстве ГЭС.

ВОДА ВОЗОБНОВЛЯЕМА, А ГАЗ — НЕТ

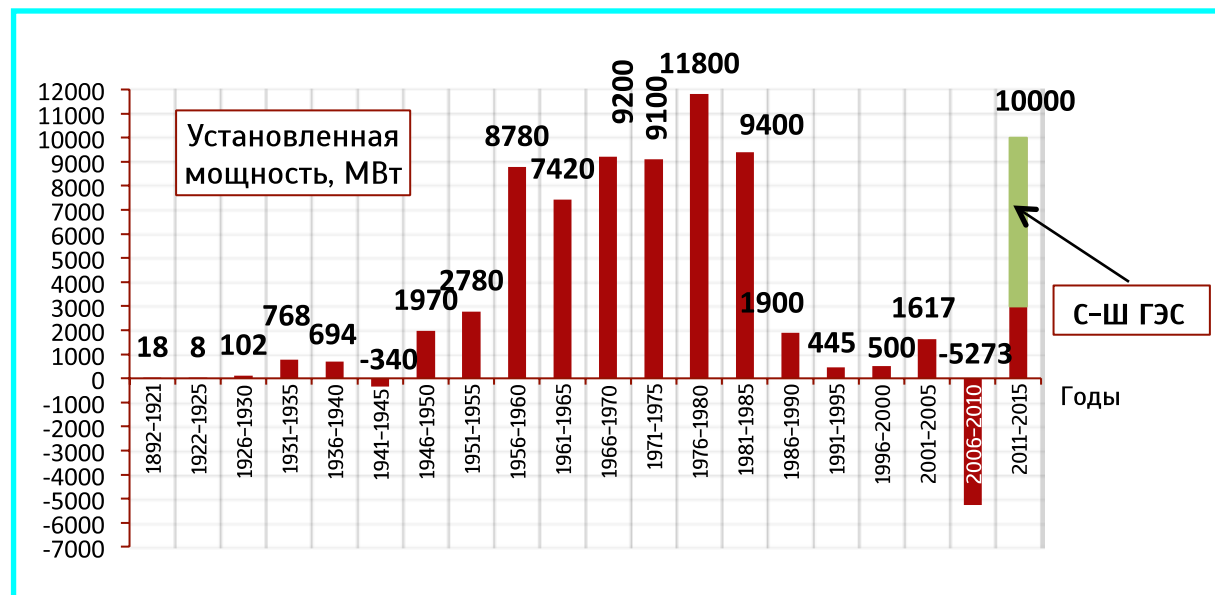
«Против» ГЭС голосует экономика. Удельный показатель стоимости одного установленного кВт мощности на ГЭС в полтора-два раза выше, чем на тепловой электростанции, срок окупаемости больше.

По мнению Геннадия Лапина, методика, которая используется для технико-экономического сравнения ТЭС, АЭС и ГЭС, несовершенна. Она основана на слишком коротком сроке их эксплуатации. Если взять за основу расчетов продолжительный период, к примеру, 100 лет, то экономика покажет совсем другое.

Удельный вес оборудования и строительной части на ТЭС имеет соотношение приблизительно 70% и 30%. Для ГЭС наоборот: 10% — 30% стоимости приходится на оборудование и 90% — 70% на стоимость основных



Рис. 1.
Темпы ввода мощностей на ГЭС и ГАЭС в СССР и России





**ВОДА, В ОТЛИЧИЕ
ОТ ГАЗА, РЕСУРС
ВОЗОБНОВЛЯЕМЫЙ.
И СТРАТЕГИЧЕСКИ
ПРАВИЛЬНО БЫЛО
СТРОИТЬ ГЭС ПО
МАКСИМУМУ, НА-
СКОЛЬКО ПОЗВОЛЯЕТ
ГИДРОПОТЕНЦИАЛ.**

сооружений (в зависимости от их масштаба). Оборудование нужно обновлять каждые 30 лет, за 100 лет его поменяют трижды. Гидротехнические сооружения могут эксплуатироваться столетиями. В мире существуют гидротехнические объекты, построенные тысячи лет назад.

В цене топлива для ТЭС затраты прошлых (геологоразведка) и будущих поколений «вынесены за скобки». Но самом деле они есть, и немалые. Еще одна серьезная статья расходов — рекультивация отработанных газовых и нефтяных месторождений, угольных шахт и разрезов. А ядерные отходы необходимо захоронить. И все это стоит очень приличных денег. Гидроэнергетика таких расходов не имеет.

Кроме того, ГЭС — надежная защита от наводнений.

Каждую весну мы являемся свидетелями борьбы МЧС с затоплениями населенных пунктов в бассейне реки Лены. Лена течет с юга на север. Когда на южных притоках Лены и в ее верхнем течении начинается ледоход, в устье реки еще ледостав. В результате образуются ледовые заторы. Каждый год МЧС взрывает заторы и осуществляет другие дорогостоящие мероприятия для борьбы с наводнениями. Помнится, некоторое время назад даже город Ленск пришлось отстраивать заново.

Если построить гидроузлы на южных притоках Лены и прекратить сбрасывать ледяные поля в Лену, масштаб ежегодных заторных явлений и наводнений значительно уменьшится. При определении эффективности ГЭС можно смело учитывать стоимость противопаводковых мероприятий.

При таком подходе ГЭС получаются экономически более выгодными, чем тепловые

и атомные станции, — говорит Геннадий Лапин. — Не зря же гидроэлектростанции были основой развития электроэнергетики в большинстве стран мира.

Почти три четверти отечественных ТЭС в качестве топлива используют природный газ. Потребление газа в электроэнергетике составляет около 30% от объема его добычи и около 40% от объема внутреннего потребления страны. Нигде в мире он так щедро не сжигается на станциях, как у нас. По прогнозам, природного газа нам хватит на 70 лет.

Вероятно, потом придется переходить на уголь. (Сейчас его используют примерно четверть ТЭС.) Запасов угля хватит на 200 — 300 лет. Так что тут себя можно чувствовать более свободно. Особенно, если не думать о внуках и правнуках. Но переход с газа на уголь потребует большого времени и больших финансов: другое оборудование, другие транспортные потоки и т.д.

Атомные станции обеспечены отечественным ураном примерно на две трети. Остальной закупается за рубежом. По мере развития атомной энергетики, ее зависимость от импорта будет расти. Да и запасы урановой руды также не бесконечны.

А вот вода ресурс возобновляемый. И стратегически правильно было бы строить ГЭС по максимуму, насколько позволяет гидропотенциал. Но этот, самый главный, аргумент при принятии решений не учитывается. ☹



Елена БАБАК

ЭКОНОМИКА

РЫНОК НЕДВИЖИМОСТИ: уже кризис или еще нет?

В условиях длительной дестабилизации экономики и негативных ожиданий от будущего эксперты компании «Метриум Групп» проанализировали ситуацию на рынке недвижимости, чтобы понять можно ли уже сегодня говорить о наступлении кризиса.

10 ПРИЗНАКОВ КРИЗИСА НА РЫНКЕ НЕДВИЖИМОСТИ

1. Девальвация рубля

Критическим можно считать падение курса национальной валюты на 30% и более, что и случилось. Да, с одной стороны, это спровоцировало повышенный спрос на недвижимость. Люди побежали перекладывать рублевые сбережения в квадратные метры. Но это всего лишь первая реакция рынка. В дальнейшем спрос может существенно скорректироваться.

2. Рост инфляции

Изначально прогноз Минэкономразвития гласил, что инфляция в 2014 году не превысит 5,5%. Однако в августе ведомство пересмотрело ситуацию, увеличив данные по этому показателю до 7,5%. Тем не менее, уже сейчас многие аналитики утверждают, что к концу 2014 года инфляция может вырасти до 9%. Это ведет к повышению процентных ставок, в том числе по ипотеке. Кроме того, с ростом инфляции повышается себестоимость строительства.

3. Снижение роста ВВП

Согласно обновленным прогнозам Минэкономразвития, рост валового внутреннего продукта в 2014 году составит 0,5% вместо заявленных ранее 2,5%. ВВП — это, по сути, главный индикатор здоровья экономики и его снижение говорит о стагнации. Поэтому уровень благосостояния населения по факту снижается, что напрямую влияет на спрос на недвижимость.

4. Снижение роста доходов населения

Уже в 2015 году реальный рост доходов населения может снизиться втрое, и составит в итоге не более 0,4%. Такие данные приводит Минэкономразвития. Таким образом, платежеспособность потенциальных покупателей падает на фоне постоянного роста уровня инфляции.

5. Рост ипотечных ставок

Очередное повышение ключевой ставки ЦБ РФ в ноябре (уже четвертое в этом году) до 9,5% автоматически ведет к повышению ипотечных ставок, которое мы и наблюдаем весь этот год. АИЖК прогнозирует на декабрь повышение ставок до 13–13,5%. Критическим можно считать порог ипотечной ставки в размере 14–15%. При такой стоимости кредита доля ипотечных покупателей резко снизится, что наиболее существенно отразится на рынке недвижимости экономкласса, где доля ипотечных покупателей доходит до 70%.



6. Рост количества отказов по выдаче ипотеки

Более тщательное и строгое рассмотрение заявок со стороны банков было замечено в III квартале. Кредиторы, наученные горьким опытом кризиса 2008 года, уже сейчас стараются минимизировать риск невозврата, в связи с чем в IV квартале выросло количество отказов по ипотеке.

7. Рост стоимости проектного финансирования

Если в благополучные времена приемлемой для девелоперов считалась ставка в 12% годовых, то уже сегодня она увеличилась до 15%. При этом психологический порог — где-то в районе 18%, достигнув который застройщики предпочитают отказаться от столь дорогого «удовольствия» и отложат свои планы «до лучших времен».

АНАЛИТИКИ УТВЕРЖДАЮТ, ЧТО К КОНЦУ ГОДА ИНФЛЯЦИЯ МОЖЕТ ВЫРАСТИ ДО 9%. ЭТО ВЕДЕТ К ПОВЫШЕНИЮ ПРОЦЕНТНЫХ СТАВОК, В ТОМ ЧИСЛЕ ПО ИПОТЕКЕ.

В IV КВАРТАЛЕ
НЫНЕШНЕГО ГОДА
ВЫРОСЛО КОЛИЧЕСТВО
ОТКАЗОВ ПО ИПОТЕКЕ.



8. Падение объемов строительства и уменьшение предложения

В течение всего года на рынок регулярно выходили новые проекты. За прошедшие 10 месяцев в границах старой Москвы продажи открылись в 27 жилых комплексах (не считая проекты с апартаментами, которых 21), что на 23% больше относительно всего 2013 года. Также анонсирован старт продаж еще в нескольких проектах, которые вполне возможно успеют выйти до конца года, увеличив разрыв еще больше. Примечательно, что наибольшая динамика выхода новых проектов отмечена в бизнес-сегменте. В этом году вышло уже почти в два раза больше новостроек бизнес-класса (13 ед.), чем в прошлом году.

Однако уже сегодня повышаются ставки по проектному финансированию, изменилась процедура выкупа земельного участка и получения разрешения на строительство (требуется уже 100%-ная оплата, а это колоссальные деньги), то есть существенно выросла инвестиционная себестоимость проекта для застройщика. Соответственно, в таких условиях однозначно следует ожидать уменьшения количества игроков и новых проектов. Рынок будет сжиматься, что происходит именно в кризисные периоды.

9. Падение спроса

Падение спроса на рынке недвижимости более чем на 10% по итогам года (а не только в межсезонье) — тревожный сигнал для

продавцов. По итогам 2014 года такого падения мы не ожидаем. Более того, в течение всего года мы наблюдали повышенную покупательскую активность на рынке. Так, согласно данным Росреестра, количество зарегистрированных ДДУ с января по октябрь 2014 года выросло на 10% относительно аналогичного периода 2013 года. Количество зарегистрированных прав на недвижимость за сопоставимые периоды 2013 и 2014 гг. увеличилось на 16,5%.

10. Снижение цен

Когда ценники продавцов на первичном рынке жилья официально опустятся на 10% и более, можно говорить о наступлении кризиса. По итогам 2014 года мы видим рост цен на 8% в эконом-классе и 12% в бизнес-классе, что обусловлено опять-таки повышением спроса.

СПРОС ВСКОРЕ СКОРРЕКТИРУЕТСЯ

— Итого, семь из десяти перечисленных признаков критического состояния рынка на сегодняшний день мы по факту имеем, — говорит **Мария Литинецкая, генеральный директор компании «Метриум Групп»**. — Вместе с тем, мы фиксируем рост основных показателей рынка недвижимости (объем предложения, спрос и цены).

Таким образом, в течение всего 2014 года рынок активно развивался, несмотря на казалось бы нестабильный макроэкономический фон. При этом все понимают, что

такое повышение покупательской активности — явление временное, и в дальнейшем спрос должен скорректироваться. В перспективе 3–6 месяцев при условии сохранения нестабильной ситуации, ожидается снижение показателей развития рынка, вызванное усугублением экономической ситуации.

Антироссийские санкции, очередное повышение ключевой ставки (уже четвертое в этом году, с 5.11.2014 г. — 9,5%) неминуемо приведут к повышению ипотечных ставок, соответственно можно предположить снижение объема спроса, увеличение конкуренции, снижение цен в наименее ликвидных объектах.

ВСЕ БОЛЬШЕ ЛИЦОМ К ПОКУПАТЕЛЮ...

— В настоящее время ситуация на рынке все больше разворачивается в сторону покупателей, — комментирует **Екатерина Фонарева, коммерческий директор Корпорации «Баркли»**. — Понятно, что в таких непростых экономических условиях продавцы более лояльны и сговорчивы, идут на скидки, предоставляют рассрочки.

Конечно, у застройщиков доходность становится все меньше. Но для опытных девелоперов это не критично. Наша компания существует на рынке уже более 20 лет, прошла не одну школу кризиса. Мы знаем, что предпринять в таких условиях. Я бы сказала, что сейчас ситуация не так критична, как могла бы быть. Снижения цен на рынке элитной недвижимости не наблюдается, и вряд ли стоит его ожидать. Более того, осенью на ряде объектов, находящихся в активной стадии строительства и продаж, произошло повышение цен — в среднем, на 2–6%. Если курс доллара в конечном итоге стабилизируется, то активность покупателей на рынке элитной недвижимости однозначно увеличится. Соответственно повысится и ценовая динамика. Следующий год расставит нам все точки над *i*. ☹

В НЫНЕШНИХ УСЛОВИЯХ СЛЕДУЕТ ОЖИДАТЬ УМЕНЬШЕНИЯ КОЛИЧЕСТВА ИГРОКОВ НА ЭТОМ РЫНКЕ И НОВЫХ ПРОЕКТОВ. САМ РЫНОК БУДЕТ СЖИМАТЬСЯ, ЧТО ПРОИСХОДИТ В КРИЗИСНЫЕ ПЕРИОДЫ.



Елена КУДЫМОВА,
Директор по связям
с общественностью
«Метриум Групп»



Высотка на Кудринской площади

ЗДАНИЯ МОСКВЫ: НЬЮ-ЙОРКСКИЙ СЛЕД...

Архитектурные параллели мегаполисов

АРХИТЕКТУРА

Эксперты корпорации «Баркли» решили посмотреть, много ли общего в архитектуре Москвы и Нью-Йорка. И в результате анализа выяснили, что почти у каждой московской высотки есть нью-йоркский прототип.

СТОЛЕТИЙ — ВОСЕМЬ, «СЕСТЕР» — ТОЛЬКО СЕМЬ

Архитектурный диалог Москвы и Нью-Йорка начался в первой половине прошлого века. В 1924 году в США был командирован советский архитектор Вячеслав Олтаржевский. Пробыв в Америке 11 лет, Олтаржевский сумел досконально ознакомиться с современными строительными технологиями и даже работал на высотном строительстве в Нью-Йорке. По возвращении на родину, ему поставили задачу разработать проекты домов, которые смогут стать новыми архитектурными доминантами и градообразующими акцентами столицы.

Восемь высотных зданий, проекты которых были созданы Олтаржевским и другими советскими архитекторами, были заложены в день 800-летия Москвы — 7 сентября 1947 года. Число восемь символизировало количество столетий. Однако, позже, одно из зданий — в Зарядье — не достроили. Так, к 1954 году на карте столицы появилось 7 высоток, получивших в народе прозвище «семь сестер». Это жилое здание на Котельнической набережной, здание МИДа на Смоленской-Сенной площади, здание МГУ на Воробьевых горах, административно-жилое здание у Красных ворот, гостиница «Ленинградская» на Комсомольской площади, жилой дом на Кудринской площади, и гостиница «Украина» на Кутузовском проспекте. Высота зданий составила небывалую для тех времен величину — от 138 до 239 метров.

СМОТЯ ОТКУДА ПОСМОТРЕТЬ...

Почти у каждой московской высотки есть нью-йоркский прототип, хотя увидеть это можно лишь с определенных ракурсов. Например, в жилом доме на Кудринской площади угадываются черты Municipal Building, силуэт здания МИДа похож на Woolworth Building, а гостиница «Ленинградская» имеет архитектурные параллели с United States Courthouse.

Впрочем, проекты сталинских высоток не являются точной копией американских монументальных небоскребов, и претерпели много доработок. Так, если в нью-йоркских зданиях многие помещения были практически лишены естественного освещения, советские высотки расположили так, чтобы решить эту проблему. Недостатком американских небоскребов советские архитекторы считали и слабую жесткость несущих конструкций.



United States Courthouse



Woolworth Building Penthouse



Гостиница Ленинградская

Чтобы жильцы верхних этажей сталинских высоток не ощущали колебаний при сильных порывах ветра, при их строительстве были использованы новые, уникальные технологии.

Доподлинно неизвестно, почему Сталин решил строить в столице именно такие высотные здания. Одна из версий гласит, что вождь был поклонником готического стиля, и высотки понравились ему тем, что напоминают готические соборы. Другая — что стояла задача «перегнать Америку», в которой первые небоскребы появились еще в конце XIX века, а Москва до середины XX оставалась малоэтажным городом. Но как бы то ни было, «семь сестер» стали архитектурными символами целой эпохи. А квартиры, расположенные в них, многие десятилетия считались самым лучшим, престижным и желанным жильем.

«СТАЛИНКИ»: НЕ ТОЛЬКО ПЛЮСЫ...

— В ходе исследований, проводимых аналитиками нашей компании, было отмечено, что на столичном рынке до сих пор большим спросом пользуются квартиры, находящиеся

в зданиях эпохи «сталинского домостроения», — отмечает коммерческий директор Корпорации «Баркли» Екатерина Фонарева. — Однако монументальность и красота архитектуры, так привлекающая покупателей, и престижность такой недвижимости, перечеркивается множеством недостатков.

Во-первых, эти дома построены более полувека назад, и коммуникации подверглись значительному износу.

Во-вторых, не все квартиры имеют привлекательные планировки, соответствующие современным стандартам.

В-третьих, многие из этих домов не имеют вокруг себя инфраструктуры, необходимой состоятельным людям.

Наконец, состав жильцов в них очень неоднороден. Это и деятели науки и культуры, живущие на скромные пенсии, и их наследники с разным уровнем доходов. И состоятельные предприниматели, представители шоу-бизнеса, купившие там квартиру совсем недавно. Договориться друг с другом, например, о ремонте подъезда или благоустройстве прилегающей территории при такой разнице доходов, жителям невозможно.

ДЛЯ ТЕХ, КОМУ КЛАССИКА МИЛЕЕ...

После анализа всех этих факторов многие потенциальные покупатели отказываются от приобретения квартиры в «сталинке» для проживания своей семьи. При этом тех, кто тяготеет к монументальной, классической архитектуре, не привлекают современные небоскребы из стекла и бетона.

До недавнего времени спрос этой категории респектабельных покупателей был неудовлетворен. Однако теперь у них появилась возможность воплотить мечты в реальность. В настоящее время ведется строительство



Municipal Building



Здание МИДа



Barkli Residence

жилого комплекса Barkli Residence на Шаболовке по проекту культового американского архитектора Роберта Стерна. В 1969 году Стерном было основано собственное архитектурное бюро Robert A.M. Stern Architects (RAMSA), которое к настоящему времени реализовало более 400 проектов. Их география охватывает 25 стран и 110 городов Европы, Азии, Южной и Северной Америки.

Одно из самых известных зданий, построенных по проекту Стерна — жилой комплекс 15 Central Park West в Нью-Йорке. Квартиры, расположенные в нем, стали одними из самых дорогих в Америке. Все они были раскуплены задолго до окончания строительства, а общая сумма продаж составила рекордные два миллиарда долларов!

Как ни удивительно, но стиль престижного нью-йоркского жилого комплекса перекликается со стилем московских сталинских высоток. Оказалось, что Стерн является давним поклонником архитектуры эпохи «советского монументального классицизма». И работая над проектом 15 Central Park West, маэстро Стерн изучал опыт Вячеслава Олтаржевского.

— Я не поддерживаю политическую линию Сталина, но архитектура тех времен была грандиозной! — говорит Роберт Стерн. — Она отлично формирует городское пространство. Любой сталинский дом выглядит монументально и величественно.

АРХИТЕКТУРНЫЙ ДИАЛОГ ПРОДОЛЖАЕТСЯ...

С началом строительства ЖК Barkli Residence, спроектированного Стерном, архитектурный диалог Москвы и Нью-Йорка, спустя долгие годы, возобновился. Ведь прототипами здания послужили как московские

сталинские высотки, жилые здания Кутузовского и Ленинского проспектов, так и нью-йоркские небоскребы первой половины XX века.

— Идея проекта Barkli Residence основана на архитектурных параллелях между Москвой и Нью-Йорком, — рассказывает Стерн. — В первой половине XX века оба города переосмысливали себя как крупнейшие столицы мира. Москва и Нью-Йорк восторженно восприняли романтику высотных зданий, объединивших традиционные мотивы с новыми возможностями каркасного строительства.

Ярусное завершение фасадов Barkli Residence, симметрия окон, использование отступов и декоративных элементов берут свое начало из архитектуры жилых зданий Нью-Йорка 30-х годов и одновременно перекликаются с «московским ампиром» 40-50 годов XX века, что позволит новому комплексу органично вписаться в облик российской столицы.

Комплекс будет состоять из двух монументальных башен, дизайн которых выполнен в лучших традициях классической архитектуры. В них разместятся 154 квартиры, а верхние этажи займут 3 пентхауса (от 235 до 315 кв. м каждый) и 4 шестикомнатные квартиры (от 207 до 222 кв. м) с панорамными видами на Донской монастырь, Шуховскую башню и исторический центр Москвы. Окончание строительства запланировано на 2016 год. ☹



Елена КУДЫМОВА,
Директор по связям с
общественностью «Метриум Групп»

ЗАРУБЕЖНЫЙ ОПЫТ

МОДУЛЬНОЕ СТРОИТЕЛЬСТВО: НОВАЦИЯ или хорошо забытое старое?



Сегодня зарубежные профессиональные СМИ буквально пестрят информацией о широком внедрении в практику строительства модульных технологий. Даже на недавно прошедшем в Москве форуме «Цемент. Бетон. Сухие смеси» докладчик из Великобритании рассказал об этом методе участникам конференции Block Read. Почему эта технологий столь популярна сегодня за рубежом?

МОДУЛИ ПО-НАШЕМУ

Вот каково определение модульных зданий в отечественной Википедии.

«Модульные здания — здания из модулей заводского изготовления, собранные из одного и более блоков — модулей (в основном из блок-контейнеров). Модульные здания относятся к временным строениям, могут устанавливаться без фундамента (преимущественно до трех этажей), могут легко демонтироваться и перевозиться на другое место. Изготавливаются в разном исполнении для любых климатических условий, отвечают всем пожарным и санитарным требованиям, имеют систему отопления и вентиляции, сантехнику и электрооборудование.

Модульные здания хорошо зарекомендовали себя во время кризиса, в то время как капитальное строительство невозможно по причине недостаточного количества денежных средств и высоких рисков».

КИТАЙЦЫ ПОСТРОИЛИ «ПОД КЛЮЧ» 15-ЭТАЖНУЮ ГОСТИНИЦУ ARK HOTEL МОДУЛЬНЫМ МЕТОДОМ МЕНЬШЕ, ЧЕМ ЗА НЕДЕЛЮ

То есть вектор понятен — быстровозводимые из контейнеров «временки».

Правда, Википедия не знает — или не помнит — о существовавшей некогда в Советском Союзе технологии объемно-блочного домостроения. Один из его флагманов — Краснодарский завод объемно-блочного домостроения ЗАО «ОБД» — жив-здоров и сегодня, строит дома из готовых железобетонных комнат, санузлов, лестничных клеток и т.д. в Краснодарском крае. Но в России про ОБД специалисты даже и не вспоминают — очень уж ярко выраженная «типовуха», считают они. Ну, если говорить о той продукции, что выпускает краснодарский завод, то оно так и есть.

Но почему тогда так ухватились за эту «типовуху» продвинутые строители в зарубежных странах?

ФЕДОТ, ДА НЕ ТОТ ИЛИ МОДУЛИ ПО-«НАШЕМУ»

Давайте взглянем теперь, как формулируется понятие модульного строительства в профессиональной периодике «у них».

«Модульное строительство — это процесс, в котором здание произведено вне стройплощадки, в заводских условиях, используя те же материалы, те же нормы и стандарты, как и на обычно строящихся объектах, но

произведено и построено примерно вдвое быстрее, чем обычное. Здание, построенное из модулей, выражает одинаковую конструктивную концепцию и технические характеристики в сравнении с самым взыскательным объектом, построенным на стройплощадке.

Что называется, почувствуйте разницу: не временные строения, построенные без фундамента и высотой до трех этажей, а здания, не отличимые от «самых взыскательных» объектов, построенных на стройплощадке!

Например, китайцы построили 15-этажную гостиницу Ark Hotel у себя в Китае всего за... 46,5 часов! Это без отделки. И еще 90 часов ушло у них на наружную облицовку и внутреннюю отделку. 15-этажная гостиница «под ключ» меньше, чем за неделю! Как это происходило в реальном времени можно увидеть [на видео](http://ancb.ru/video/read/67) (<http://ancb.ru/video/read/67>), опубликованном у нас на сайте. (То есть китайцы теперь умеют не только стремительно увеличивать численность населения, но и так же стремительно строить для этого населения дома).

Сегодняшнее модульное строительство базируется не только на монтаже здания из готовых «коробок-комнат» или других объемных элементов здания, но и из более мелких конструктивных элементов, изготавливаемых в заводских условиях. Притом не только и даже не столько из железобетона, сколько из других материалов — в основном, металла (случай с Ark Hotel), а также дерева.

ПЛЮСЫ «МОДУЛИЗАЦИИ»

Зарубежные специалисты приводят в пользу модульного строительства немало резонных. Назовем некоторые из них.

Конструктивно модульные здания, считают они, как правило, прочнее, чем обычно



Гостиница Ark Hotel

построенные, потому что каждый модуль сконструирован так, чтобы независимо выдерживать порой весьма суровые условия перевозки к месту строительства и установку краном на место. Собранные и закрепленные, модули превращаются в сборные стены, полы и крыши, наконец, целые здания — столь же прочные и надежные, как и составляющие их модули.

Строительство вне стройплощадки обеспечивает лучшее управление качеством строительства. Материалы, которые доставляются на завод, хранятся безопасно и надежно на складе, что позволяет предотвратить их повреждение или порчу от влаги и других неблагоприятных погодных условий. Производственные предприятия имеют строгие программы контроля качества, которые способствуют высокому качеству строительства на каждом этапе.

В дополнение к управлению качеством и сокращению сроков строительства, модульное строительство предлагает множество других преимуществ.

Удаление производственно-строительной деятельности от самого объекта значительно снижает вероятность аварий на стройплощадке, уменьшает трафик автотранспорта на подъездных дорогах (одно дело, когда каждый стройматериал завозят порознь, другое — когда разом везут готовые модули) и повышает общую безопасность.

КАК ЭТО ДЕЛАЕТСЯ

Модульное строительство на Западе сегодня нередко называют, в вольном переводе, «строительством в условиях жесткой экономики». Оно позволяет сократить время строительства на 30–50% (исключая упомянутый «китайский случай», где сокращение сроков измеряется десятками раз) и обеспечить альтернативное эффективное решение в сегодняшних непростых рыночных условиях. Однако «экономично» в данном случае не значит «примитивно».

В сегодняшнем понимании модульного строительства оно представляет собой способ строительства, а не тип здания.

В СЕГОДНЯШНЕМ ПОНИМАНИИ МОДУЛЬНОГО СТРОИТЕЛЬСТВА ОНО ПРЕДСТАВЛЯЕТ СОБОЙ СПОСОБ СТРОИТЕЛЬСТВА, А НЕ ТИП ЗДАНИЯ.



Это принципиально! Это в корне отличается от тех временных зданий и сооружений, о которых мы говорили в начале, и даже от таких технологий, как объемно-блочное домостроение, практикуемое на краснодарском заводе ОБД.

— Это специально разработанные коммерческие здания, точно такие же, как их построенные на стройплощадке аналоги, — объясняет Фил Слингерленд, директор Warrior Group, компании, специализирующейся на модульном строительстве. — Использование модульных конструкций не меняет дизайн здания, структурную систему, или варианты отделочных материалов, доступных заказчику и архитектору. Разница состоит лишь в способе строительства.

Современная технология модульного строительства выглядит примерно так.

После того, как проект здания будет закончен архитектором, его отправляют на завод. Предварительно изготовленные конструкции на заводе используются в той

мере, в какой это возможно. Практически все, начиная от стен и инженерных систем до окраски и ковровых покрытий может быть выполнено в заводских условиях.

— Разница в том, что от 60% до 90% модульных зданий будут изготовлены в заводских условиях, в условиях контролируемого качества работ, включая внутреннюю отделку, установку светильников и т.д., — говорит Том Хардиман, исполнительный директор института модульных зданий (Modular Building Institute, MBI).

В то время как модули изготавливают на заводе, могут уже идти работы на стройплощадке, например — закладка фундамента или подготовка к подключению инженерных сетей. Это значительно уменьшает суммарное время, необходимое для полного строительства. Вот почему модульные здания строятся гораздо быстрее, чем обычные.

После того, как модули готовы, их отправляют на стройплощадку и монтируют. Заключительный этап включает в себя внешние

работы, такие как облицовка и кровля, а также отделка внутренних помещений, монтаж лифтов и т.д.

ПОПРОБУЙ ОТЛИЧИТЬ...

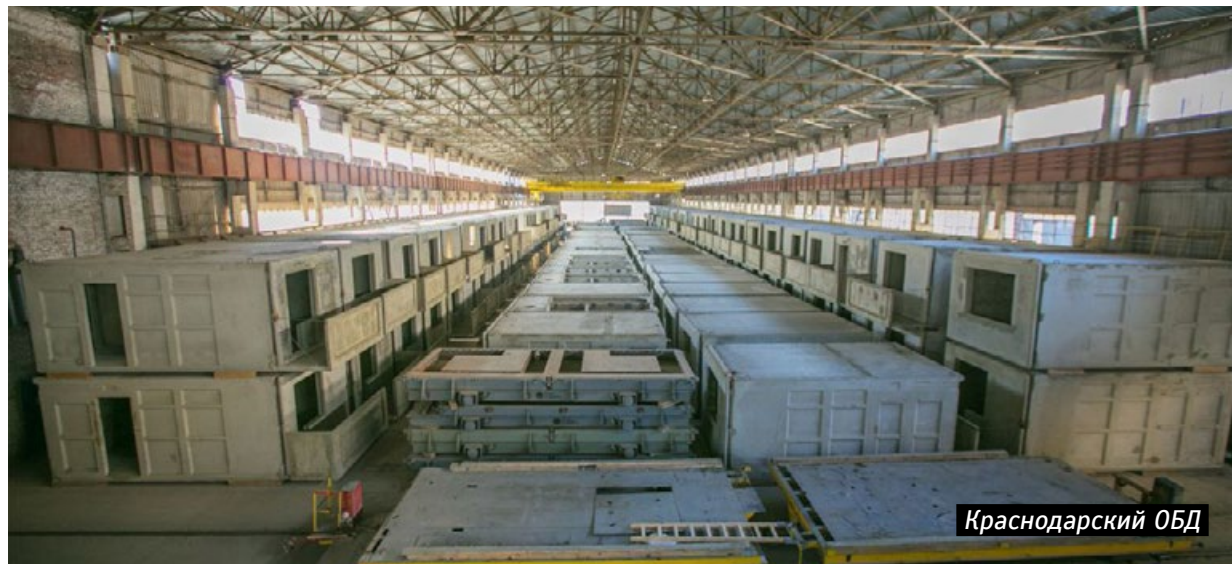
Выглядит готовое здания так, что жители вряд ли смогут сказать, каким методом оно было построено.

— Искусство модульного строительства в том, чтобы «модульность» исчезла, как только вы завершаете строительство, — говорит Сью Джонсон, директор по развитию компании Warrior Group.

Единственным ограничением в размерах являются те, которые диктуют используемые материалы и коды застройки. Например, самое высокое в мире модульное здание в Великобритании составляет более 25 этажей. Такие здания могут иметь любую квадратуру и могут легко расширяться. Кроме того, модульные конструкции позволяют легко расширять уже существующие здания, причем не важно, по какой технологии они были построены.

Так что за рубежом модульное строительство сегодня на подъеме. Оно используется для возведения высотных жилых домов в Нью-Йорке, для общежитий Йельского университета, для гостиниц, больниц... Словом, по всему миру. И несмотря на то, что у этой технологии поначалу были некоторые проблемы с «имиджем», сегодня, как утверждают в зарубежной печати, 98 процентов подрядчиков, 98 процентов архитекторов и 99 процентов инженеров за рубежом стараются использовать сборные и модульные методы строительства.

Если тут и есть некоторое преувеличение, оставим их на совести апологетов модульного строительства! ☹



Краснодарский ОБД

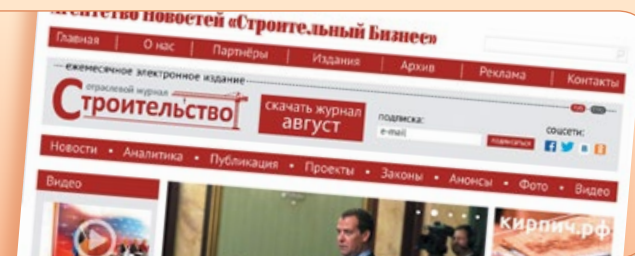


Михаил ЗИБОРОВ



Агентство Новостей «Строительный Бизнес»

≡ ИЗМЕНЯЯ ПРИВЫЧНОЕ!



— Mission

Основная задача Агентства Новостей «Строительный Бизнес» — создание взвешенного и объективного информационного поля в строительной отрасли путем объективного освещения положения дел в строительной и смежной отраслях и объединение в этом информационном поле всех участников созидательного процесса.

— Агентство:

- готовит и предоставляет заинтересованным СМИ аналитические и информационные материалы для публикации;
- проводит многоплановые информационные кампании с привлечением сторонних СМИ и интернет-порталов;
- организует комплексное освещение деятельности компании или персоны в различных информационных сегментах;
- формирует положительный имидж для инвесторов и привлечения инвестиций;
- организует самостоятельно или совместно с заказчиком конференции, пресс-конференции, круглые столы по актуальным вопросам строительного комплекса;
- ведет издательскую деятельность.

АНСБ это:

- *собственные порталы ancb.ru и iancb.ru;*
- *интернет-порталы информационных партнеров;*
- *электронный Отраслевой журнал «Строительство»*
- *представительские издания на бумажных носителях*

— Портал Агентства

Обладает высокой релевантностью посетителей, которые представляют исключительно целевую аудиторию. Ее сегменты:

- руководители саморегулируемых организаций строителей, проектировщиков, изыскателей;
- руководители и лица, ответственные за принятие решений в строительных, проектных, изыскательских организациях;
- представители отраслевых и других СМИ, которые используют в своей работе материалы, публикуемые на портале Агентства.

Средняя посещаемость — от 1 до 1,5 тысячи посещений в день; вместе с сайтами партнеров, на которых также размещаются определенные материалы Агентства – около 4000 посещений в день.

— Журнал «Строительство»

Электронная рассылка номера ведется по 30 000 адресов организаций строительного комплекса России, а также более чем по 700 адресам саморегулируемых организаций.