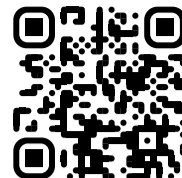


420 километров составляет общая длина новых и уже проложенных трамвайных путей в Москве **с. 3**

Рынок ИЖС адаптируется к новым реалиям **с. 6** Наиболее актуальные направления в сфере

технического нормирования **с. 8** Парки и улицы Рязани сходятся в один пешеходный маршрут **с. 13**



Издаётся
с апреля 1924

ИНВЕСТИЦИИ | ПРОИЗВОДСТВО | АРХИТЕКТУРА | ЖКХ

100 лет

Строительная газета

ГЛАВНЫЙ
ИНФОРМАЦИОННЫЙ
ПАРТНЕР



МИНСТРОЯ
РОССИИ

www.stroygaz.ru

№38 (10815) 4 октября 2024

Концепция прежде всего

**VIII Форум проектировщиков
Подмосковья обозначил
приоритеты
в градостроительстве**

Владимир ТЕН

Московская область является одним из лидеров строительной отрасли в федеральном масштабе. Поэтому многие актуальные темы, которые здесь поднимаются, становятся своего рода полигоном и обкаткой для других регионов. Ряд таких вопросов обсуждался на очередном Форуме проектировщиков Подмосковья.

Мероприятие в данном случае несколько отличается от того, как обычно проходят подобные форумы, хотя бы тем, что оно носит рекомендательный и даже обучающий характер. Большая часть актуальных проблем освещается посредством лекций, где докладчиком, как правило, является ведущий эксперт или специалист по данному вопросу.

Форум проектировщиков давно стал важнейшим профессиональным мероприятием, на котором обсуждаются наиболее актуальные вопросы в области проектирования. Именно поэтому его организатором в качестве главного заинтересованного лица является Комитет по архитектуре и градостроительству Московской области, конечно, при поддержке Ассоциации проектировщиков Подмосковья. В работе форума приняли участие представители исполнительных органов власти Московской области, архитектурных и проектных бюро, девелоперов и застройщиков, профильных учебных заведений, производители строительных материалов и конструкций.

С максимальной пользой

Открывая форум, первый заместитель руководителя Комитета по архитектуре и градостроительству МО, главный архитектор Московской области Александра Кузьмина сказала, что в рамках мероприятия будут обсуждены такие важные темы, как роль информационных технологий и искусственного интеллекта в градостроительной деятельности сегодня. Будут представлены лучшие практики в области жилищного строительства региона, а также презентованы новые проекты, которые появятся в ближайшем будущем в Подмосковье. Также пойдет речь о том, как проекты благоустройства становятся новыми точками роста городов на примере лучших проектов создания комфортной городской среды.

с. 12 →

Для профессионалов и любителей

**Только в первый день работы Международной
строительной недели ее мероприятия посетили
26 тысяч человек**



Подготовил Сергей ВЕРШНИН

В Екатеринбурге 1 октября стартовала Международная строительная неделя, в рамках которой значились XI Международный форум и выставка 100+ TechnoBuild. Важными событиями мероприятия стали состязания для профессионалов отрасли: финал IV Международного строительного чемпионата — проекта президентской платформы «Россия — страна возможностей», а также финал Национального конкурса профессионального мастера «Строймастер», который проводит Национальное объединение строителей (НОСТРОЙ) совместно с Минстроем РФ.

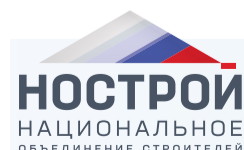
На призовой фонд IV Международного строительного чемпионата претендовали почти 800 специалистов отрасли, студенты профильных вузов, а также школьники, планирующие связать свою карьеру со сферой строительства. Большинство финалистов чемпионата оказалось из Москвы, Санкт-Петербурга, Свердловской области, Республики Татарстан и Московской области. 72% соревновались в рамках Основной лиги, 9% — в Студенческой и 13% — в Школьной. Почти 6% выбрали индивидуальные номинации для лиц с ОВЗ «Построй мечту». Каждый пятый финалист — женщина. В рамках деловой программы чемпионата, которая заплани-

рована до 4 октября, — более 250 мероприятий.

Соревнования состоят из 34 командных и индивидуальных номинаций. Часть из них доступна для участия людям с ограниченными возможностями здоровья (ОВЗ). Победители в каждой номинации получат денежные выплаты до 300 тыс. рублей. Общий призовой фонд IV Международного строительного чемпионата составляет более 38 млн рублей. Среди учредителей — Минстрой, госкорпорация «Росатом», АО «Газпром» и др.

В свою очередь конкурс «Строймастер» в 2024 году проводился в два этапа.

с. 2 →



Как оптимизировать расходы подрядных компаний
при проведении строительных работ **с. 8**

Для профессионалов и любителей

с.1 Первый проходил в 50 регионах при участии 723 сотрудников локальных строительных организаций. Зрелищные состязания собрали более 11 тыс. зрителей по всей России. Победители регионального этапа встретились в финале в Екатеринбурге, чтобы определить триумфаторов в четырех номинациях («Лучший сварщик», «Лучший каменщик», «Лучший штукатур» и «Лучший монтажник каркасно-обшивных конструкций»). Основной площадкой конкурса стала ультрасовременная школа в Пионерском микрорайоне города. В финале сошлись 69 участников из 32 регионов страны.

На церемонии открытия строительной недели участников и гостей чемпионата приветствовал первый заместитель министра строительства и ЖКХ РФ Александр Ломакин: «Отрадно, что в этом году проводится уже в одиннадцатый раз форум и выставка 100+ TechnoBuild, в четвертый раз проходит Международный строительный чемпионат, и впервые эти мероприятия объединены в рамках Международной строительной недели. Сегодня здесь присутствуют участники соревнований и эксперты, гости из наших дружественных стран и представители бизнеса со всей страны. Это говорит о том, что строительная



отрасль продолжает идти вперед, являясь драйвером роста экономики. Уверен, что чемпионат и выставка, объединенная строительная неделя принесут значительный и весомый вклад в развитие строительной отрасли». Кроме того, Александр Ломакин отметил, что на одно из значимых событий строительной отрасли приехали участники не только со всей России, но и из других стран. С приветственными словами к участникам

мероприятия обратились также председатель Общественного совета при Минстрое России Сергей Степашин, первый заместитель генерального директора президентской платформы «Россия — страна возможностей», президент Гильдии строителей Урала Вячеслав Трезневиков.

Губернатор Свердловской области Евгений Куйвашев упомянул, что общей темой Международной строительной недели станет «Строительство будущего», а также отметил практическую пользу мероприятия для развития регионов России. Первый заместитель генерального директора президентской платформы «Россия — страна возможностей» Алексей Агафонов подчеркнул, что Международный строительный чемпионат в Екатеринбурге — это стратегически важный проект для формирования кадрового резерва строительной отрасли, и с каждым годом проект развивается, чтобы охватить большее число специальностей, в том числе для людей с ОВЗ. Только в первый день работы этого масштабного мероприятия в нем приняли участие 26 тысяч человек. Площадь выставки, которая разместилась в первом и втором павильонах, а также на улице, составила 40 тыс. кв. м. Свою продукцию здесь представили порядка 600 компаний из 76 городов России, а также из Ирана, ОАЭ, Турции, Китая и Италии.



Цена вопроса

Как оптимизировать расходы подрядных компаний при проведении работ

Подготовил Сергей ВЕРШИНИН

Одним из ключевых мероприятий первых дней Международной строительной недели стало расширенное заседание Комиссии по вопросам ценообразования в строительстве и технологическому и ценовому аудиту Общественного совета при Минстрое России. Тема для обсуждения была выбрана злободневная — компетентность кадров как гарантия объективной цены строительных контрактов.

Открыл заседание председатель Комиссии, президент Национального объединения строителей (НОСТРОЙ) Антон Глушков. Он отметил, что ценообразование по-прежнему остается одним из наиболее актуальных направлений в строительстве, без которого реализация амбициозных планов невозможна. Ключевую роль здесь играют компетентность кадров в области ценообразования и гарантии объективной цены строительных контрактов, а также опыт использования ресурсно-индексного метода определения сметной стоимости строительства в регионах России.

Глава НОСТРОЙ также обозначил еще ряд вопросов, которые требуют особого внимания со стороны профессионального сообщества — это стоимость выполненных работ в условиях роста цен на строительные ресурсы, концепция «Открытой книги» и формульная цена строительных контрактов.

Заместитель председателя Комитета Государственной Думы по строительству и жилищно-коммунальному хозяйству Светлана Разворотнева назвала тему заседания «одной из самых актуальных в условиях галопирующей инфляции». Она поблагодарила Комиссию по вопросам ценообразования в строительстве и входящих в ее состав представителей НОСТРОЙ за выработку подходов по решению проблем в сфере строительного ценообразования, благодаря чему в значительной степени удается нивелировать ситуацию, в том числе в бюджетной стройке, связанные с демпингом, занижением цен на строительные работы, которое зачастую приводит к недостаточности подрядных организаций. Светлана Разворотнева сказала, что профильный Комитет Госдумы открыт для предложений от профессионального сообщества, которые будут рассмотрены и учтены при разработке подзаконных нормативных актов.

Далее развернулась активная дискуссия с участием ключевых спикеров заседания. Так, заместитель министра строительства и ЖКХ РФ Сергей Музыченко сообщил, что уже в

2025 году может начаться подготовка законодательной базы для формульной цены строительства. Речь идет о подходе к формированию стоимости объекта с учетом срока строительных работ и четырех индексов-дефляторов, разработанных Минстроем России совместно с Главгосэкспертизой. Они используются для определения сметной стоимости для объектов жилищно-гражданского назначения, производственного назначения, линейных объектов энергетического хозяйства, объектов транспортной дорожной инфраструктуры. В 2023 году была утверждена методология индексов, которые пока применяются в экспериментальном режиме и не являются обязательными. Сергей Музыченко добавил, что Минэкономразвития России сможет использовать агрегированные индексы, которые будут показывать более точную инфляцию уже в прогнозах на 2026-2028 годы.

Отвечая на вопрос о том, как чувствуют себя бюджетные заказчики в современных реалиях, аудитор Счетной палаты РФ Наталья Трунова отметила, что высшим органом государственного аудита определяются проблемные зоны и риски в рамках ресурсно-индексного метода (РИМ). «Несмотря на четкость, гибкость, приближенность к реальной ситуации, РИМ тем не менее, — подчеркнула аудитор Счетной палаты РФ, — является более трудозатратным, требует тщательного определения ресурсного состава каждой сметы. Необходима методика учета всех ресурсов, соответственно, индексация тогда станет достаточно точной. Требуется разработка внедрения новых программных продуктов. На такие инновации нужно будет переходить с этим документом, он, скорее всего, даже не смог бы построить объект, так как разница составила бы уже 31%».

В ходе заседания был затронут вопрос, посвященный сфере капитального ремонта многоквартирных домов. Своим экспертным мнением по этой теме с участниками заседания поделился первый заместитель председателя Законодательного собрания Свердловской области, вице-президент НОСТРОЙ Аркадий Чернецкий. Он обозначил ряд проблемных точек, на которые следует обратить особое внимание: необъективная цена работ, а также неравномерное планирование работ по капитальному ремонту, предусмотренное региональной программой в краткосрочной и долгосрочной перспективе. Аркадий Чернецкий уточнил, что нормативы на строительные работы, осуществляемые в процес-



Аркадий ЧЕРНЕЦКИЙ,
вице-президент НОСТРОЙ:
«Мы провели анализ реестра квалифицированных подрядчиков, который формируется в регионах, и выявили, что в данный список входят компании, которые не имеют членства в СРО, как того требует законодательство. Это непорядок, и нам с этим придется разбираться»

се капитального ремонта, должны быть доработаны, а также предложил создать систему координации работ по краткосрочному и долгосрочному ремонту объектов.

В продолжение темы торгов и объективности цены заместитель руководителя аппарата НОСТРОЙ Павел Малахов поделился опытом проведения эксперимента «Открытой книги», предусмотренного «дорожной картой» по совершенствованию системы ценообразования в строительстве. НОСТРОЙ договорился о проведении эксперимента с подрядными компаниями и их заказчиками и фактически вел двойной учет расходов — как это предусмотрено регулирующими документами и с учетом того, как на самом деле обстояли дела с расходами подрядных компаний. На примере строительства многоквартирного жилого дома в Иваново Павел Малахов рассказал, что по расчетам подрядчик недополучил почти 10% от уже увеличенной цены по постановлению правительства РФ №1315, а в случае отсутствия механизма, предусмотренного этим документом, он, скорее всего, даже не смог бы построить объект, так как разница составила бы уже 31%.

В ходе дискуссии также был рассмотрен вопрос компетентности кадров в сфере строительного ценообразования. Павел Малахов представил Национальный реестр специалистов в сфере ценообразования, который является эффективным инструментом, позволяющим оценить квалификацию кадров. Спикер подчеркнул, что сервис запущен для того, чтобы заказчик, руководитель компании мог понимать, какого уровня и какого качества специалист у него работает, «и не для того, чтобы его уволить, а чтобы понять, где у него имеются пробелы в знаниях и что нужно подтянуть».

Дополнительную и оперативную информацию смотрите на интернет-портале «СГ» (stroygaz.ru) и на страницах издания в социальных сетях

Антон МАСТРЕНКОВ

После жарких дискуссий и вмешательства общественности было принято решение не только сохранить трамваи в Москве, но и модернизировать всю систему наземного скоростного городского транспорта. Более того, сегодня появляются новые линии — например, в конце сентября был запущен маршрут от улицы Сергея Радонежского до Курского вокзала.

Новая линия

Проект развития улицы Сергея Радонежского, разработанный еще несколько лет назад, предусматривал не только ремонт дорожного полотна и благоустройство прилегающих территорий, но и восстановление существовавших здесь ранее трамвайных путей. Недавно работы по строительству фактически новой двухпутной трамвайной линии длиной свыше 860 метров завершились. По этой линии запустили маршрут №2, который пройдет по шоссе Энтузиастов, улице Сергея Радонежского и далее по Костомаровскому и 3-му Сыромятинскому переулкам до Курского вокзала, связывая шесть районов Москвы. «После запуска этой линии 700 тысяч жителей получат возможность ехать до Садового кольца, и это, конечно, большой плюс — из Перова до Садового. Мы эту линию потом продлим еще до района Ивановское, потому что там тоже порядка 100 тысяч жителей. У них нет ни метрополитена, ни трамвая, только автомобильный транспорт», — отметил мэр Москвы Сергей Собянин.

Более того, одновременно с открытием этой новой линии на улице Сергея Радонежского восстановили движение трамваев № 12, 38 и 46 на участке между станцией метро «Авиамоторная» и площадью Альбемарловская Застава — он был закрыт на время проведения работ по строительству железнодорожного путепровода МЦД.



Трамвай до Курского

Еще один маршрут запустили в Москве

Особо следует отметить, что при строительстве этой линии были применены современные технологии, позволяющие сделать поездку в трамвае максимально комфортной: например, укладка путей проводилась бесшовным методом, без стыков. Кроме того, строители использовали резиновые уплотнители и специальные виброизолирующие маты, благодаря чему движение трамваев будет плавным и практически бесшумным. Добавим, что в целях безопасности новые пути общей протяженностью 3,9 км занимают обособленное полотно и отделены от проезжей части.

Строительство осложнилось работами с большим количеством инженерных коммуникаций: сетей водопровода, хозяйственно-бытовой и дождевой канализации, которые пришлось перенести открытым способом и с

помощью технологии буровнекового подземного бурения. Более того, в рамках городской программы «Чистое небо» воздушные кабельные линии на улице Сергея Радонежского перенесли в подземные коллекторы.

Драйвер развития

Проект строительства трамвайной линии «подтянул» за собой также и благоустройство прилегающих территорий на площади 5,7 гектара. В итоге вдоль четной стороны улицы Сергея Радонежского, застроенной современными многоэтажными домами, организовали пешеходный маршрут, связывающий жилые кварталы со станциями метро и остановками наземного транспорта. Для удобства и комфорта жителей пешеходный маршрут отделен от проезжей части зеленой полосой, где выса-

дили кустарники и деревья и привели в порядок газоны. Планами благоустройства предусмотрено также высадить еще более 20 лип на разделительной полосе — на границе между трамвайной линией и створом улицы Сергея Радонежского.

Претворяя в жизнь планы по благоустройству, на Андроньевской площади и площади Рогожская Застава, а также на сопредельных участках бульвара Энтузиастов, улиц Малой Андроньевской, Рабочей, Международной, Николаямской, Рогожский Вал и Золоторожский Вал строители проложили удобные пешеходные тротуары, возвели наземные переходы, обустроили велопарковки и остановки общественного транспорта, установили новые уличные фонари и информационные пилоны для пассажиров.

Дорога в будущее

Протяженность трамвайных путей в Москве на сегодняшний день с учетом новой, только что открытой линии на улице Сергея Радонежского составляет около 420 км, причем эта сеть охватывает много районов, а вблизи от остановок этого общественного транспорта проживают свыше 5,5 млн человек. Всего же в столице действует 35 маршрутов, по которым ежедневно совершается около 700 тыс. поездок. Понятно, что в настоящее время в городском парке насчитывается более 600 трамвайных вагонов, включая свыше 500 современных низкопольных российского производства, произведенных и закупленных в последние годы.

В рамках развития маршрутной сети трамваев до 2030 года планируется строительство еще порядка 15 км новых путей, и среди них — связи между Открытым шоссе и Первомайской улицей, Чертановской улицей и станцией МЦД-2 «Покровское», а также новые трамвайные линии в районе Ивановского и вдоль проспекта Академика Сахарова.

9-11 ОКТЯБРЯ 2024

МВЦ КРОКУС ЭКСПО 1 павильон 3 зал

ОПОРГАНИЗАТОР ЕМА

ЛИФТ ЭКСПО МОСКВА

МЕЖДУНАРОДНАЯ ВЫСТАВКА ЛИФТОВ, ПОДЪЕМНОГО ОБОРУДОВАНИЯ И КОМПЛЕКТУЮЩИХ

ТОЛЬКО СИЛЬНЫЕ ПРОЕКТЫ ПОДНИМАЮТ ОТРАСЛЬ

РАЗДЕЛЫ ВЫСТАВКИ

- ЛИФТЫ
- ЭСКАЛАТОРЫ
- ТРАВЛЯТОРЫ
- ПОДЪЕМНИКИ ДЛЯ МГМН
- СЕРВИСНЫЕ ЛИФТЫ
- УЗЛЫ И КОМПЛЕКТУЮЩИЕ
- МОНТАЖ И ЭКСПЛУАТАЦИЯ
- РАСШИРЕННАЯ ДЕЛОВАЯ ПРОГРАММА

WWW.LIFT-EXPO.COM

РЕКЛАМА ООО «ЛифтЭкспо» Страницы 19-21 (2/4/2024)

КОМФОРТНЫЙ ДОМ ВМЕСТЕ С КНАУФ

Ремонт и отделка дома или квартиры с материалами КНАУФ — это комплексные решения любой дизайнерской идеи и строительной задачи.

www.knauf.ru

ООО «КНАУФ ГИПС»

РЕКЛАМА

РЕСУРСЫ

Алексей ЩЕГЛОВ

На днях Росстат опубликовал свежие данные о положении дел в экономике России. Они подтверждают сохранение позитивной динамики в большинстве отраслей. В частности, индекс промышленного производства с января по август 2024 года составил 104,5% по сравнению с аналогичным периодом 2023 года, 102,7% по сравнению с августом 2023 года и 101,7% по сравнению с июлем 2024 года. Таким образом, отечественная индустрия продолжает развитие, и есть основания ожидать, что по итогам года промышленность выйдет в уверенный плюс.

Но общие цифры скрывают существенные различия в сегментах производства. И в частности, хуже среднего выглядит ситуация в лифтостроении, которое продолжает переживать непростые времена. Это тем более огорчительно, что недавно казалось, что отрасль преодолела спад производства, связанный с влиянием пандемии и других неблагоприятных факторов. Напомним, за 2021 год в России было произведено 31,2 тыс. лифтов, в 2022-м последовало резкое снижение, и их выпуск снизился до 21,6 тыс. лифтов. Но затем начался уверенный подъем, и за 2023 год лифтостроители изготовили 27 тыс. подъемных устройств, что выглядело неплохим залогом на будущее.

Однако, превратившись в настоящее, это будущее стало выглядеть, мягко говоря, не столь оптимистично. И как свидетельствует статистика, с января по август 2024 года в России было выпущено лишь 17,4 тыс. лифтов, и, таким образом, производство этого вида продукции составило 99,7% от уровня аналогичного периода 2023 года. Причем в нынешнем августе по сравнению с тем же месяцем годом ранее производство лифтов сократилось на 25%, а по сравнению с июлем 2024 года — на 11,3%. И если дела так пойдут дальше, то по итогам 12 месяцев отрасль опять уйдет в глубокий минус.

Допустить реализацию такого сценария нельзя, так как это поставит под угрозу имеющиеся планы по обновлению лифтового парка в жилом фонде и негативно отразится на уровне безопасности и комфорта проживания граждан в многоквартирных домах (МКД).

Так, по данным Фонда развития территорий, сейчас в стране эксплуатируются более 550 тыс. лифтов, из которых 75 тыс. единиц отработали назначенный срок службы в 25 лет. Но замена 2/3 от этого количества не запланирована в ближайшее время в региональных программах капитального ремонта из-за их низкой финансовой обеспеченности. А будут ли реализованы уже запланированные замены — это тоже не гарантировано, так как темп обновления лифтового парка составляет всего 15-18 тыс. единиц в год.

Нераскрытый потенциал

Меньше всего в сложившейся ситуации винюваты лифтостроители. Совокупный производственный потенциал ведущих отечественных заводов исчисляется многими десятками тысяч изделий в год, и то, что он используется на миноритарную часть своих возможностей, — это следствие низкого спроса на продукцию, а не недостатка мощностей.

Но даже несмотря на вялый уровень контрактации и закупки изделий, российские производители в последние годы сделали большой шаг вперед в деле повышения качества продукции.

Подтверждением тому является череда знаковых событий, свидетельствующих о технологическом прогрессе в отечественном лифтостроении и успешном импортозамещении некоторых ключевых компонентов, используемых в современных подъемных устройствах. Так, в августе на заводе компании METEOR Lift в Саратовской области состоялось открытие нового производства безредукторных лебедок, предназначенных для лифтов, которые производятся на площадке изготовителя в Санкт-Петербурге. Такие лебедки в среднем в

Подъемные средства

Отечественное лифтостроение поддерживают облигационными механизмами



1,5 раза меньше, в 2 раза легче и на 10-20% тише, чем редукторные, у них в 2 раза ниже уровень вибраций и примерно в 1,5 раза лучше энергоэффективность, что особенно важно в многоэтажных зданиях с высокой интенсивностью использования подъемного оборудования. Компактные размеры лебедки позволяют размещать ее в шахте лифта и тем самым отказаться от строительства отдельного машинного помещения. Все это делает безредукторные лебедки неотъемлемой частью современных лифтов.

Одновременно компания работает над локализацией частотного преобразователя — важного элемента, который управляет движением кабины, обеспечивает плавный разгон, торможение, энергоэффективность и повышает безопасность пользования лифтом пассажирами. Разработками других важных узлов в рамках программ импортозамещения занимаются и другие отечественные заводы.

А в конце сентября завод «МЭЛ» запустил производство высокоскоростных лифтов со скоростью до 4 м/с в рамках крупного инвестиционного проекта. Их выпуск налажен в новом производственном здании, постройки и оснащение оборудованием которого позволит увеличить объем выпускаемой продукции почти в 1,5 раза — с 2,7 тыс. до 4 тыс. единиц в год. Кроме того, новый цех даст возможность трудоустроиться 85 сотрудникам. Планы на будущее предприятия включают сертификацию лифтов со скоростью до 7 м/с к концу текущего года.

«После ухода иностранных конкурентов российские производители расширили свои возможности и приобрели новые навыки, и в настоящее время способны предложить рынку обширную линейку лифтов от эконом-до премиум-класса, различной скорости и грузоподъемности, а также эскалаторы и траволаторы в соответствии с международными стандартами качества», — заявил первый заместитель председателя правительства РФ Денис Мантуров во время посещения производственной площадки завода «МЭЛ».

Корректировка маршрута движения

По мнению замминистра, постоянный спрос на российский лифтостроительную продукцию обусловлен программой замены лифтов, поддерживаемой Минпромторгом. «У наших производителей есть потенциал для роста, и они стремятся использовать возможности, появившиеся на рынке. Государство предоставляет им всю необходимую поддержку», — считает Денис Мантуров.

Вместе с тем, ряд депутатов Госдумы, не первый год занимающихся проблемами обновления лифтового парка в МКД, оценивает используемый набор мер поддержки как недостаточный. Член Комитета Госдумы по строительству и ЖКХ Светлана Разворотнева отмечает, что в некоторых регионах объем финансовой потребности на замену лифтов зачастую больше, чем размер кредита, который предлагается списать, не говоря о том, что этих денег просто нет физически. По ее мнению, необходимо увеличить финподдержку за счет, в частности, прямое госфинансирование. И такая помощь, в случае ее выделения, может стать особо мощным стимулом в МКД со спелечетами, где процесс обновления парка подъемных устройств движется крайне медленно (в таких домах требуют замены 56% лифтов, хотя на них приходится примерно 15% всех подъемных устройств).

О корректировке мер поддержки говорят и другие эксперты. Этот вопрос обсуждался на состоявшемся летом заседании Комиссии по вопросам лифтового хозяйства Общественного совета при Минстрое России. Ряд выдвинутых в ходе него предложений имеет высокие шансы войти в создаваемую «дорожную карту» развития лифтовой отрасли. В частности, предлагается внесение изменений в Жилищный кодекс РФ в части дифференциации размеров взносов собственников на капремонт в зависимости от наличия лифтов в МКД и возможности отдельного учета такого взноса в составе средств фонда капремонта. Это должно помочь целенаправленно использовать накопленные средства на плановое проведение работ по ремонту, замене лифтового оборудования. Во-вторых, речь может идти о предоставлении права регионам расходовать на замену механизмов с истекшим сроком службы денежные средства на списание бюджетных кредитов. Также предложено усовершенствовать правила проведения региональными операторами закупок, связанных с заменой лифтов, в том числе с учетом развития в регионах системы так называемых официальных представителей (дилеров) заводов-изготовителей лифтового оборудования. Реализовать эту инициативу предполагается одновременно с ужесточением требований к монтажным организациям, которые будут допущены к участию в таких конкурсах.

Выдвигаются и другие предложения. Но большинство из них носит технический характер, тогда как вопрос во многом упирается в элементарную нехватку средств, что требует акцента на финансовой стороне вопроса.



Александр ЛОМАКИН,
заместитель министра
строительства и ЖКХ:
«Одна из наших задач
— максимальная
поддержка
отечественных
производителей лифтов.
Конечно, с учетом
повышения их ответственности
за весь жизненный цикл лифтового
оборудования, повышения качества
производимой продукции»

Транш надежды

В этом контексте большие надежды возлагаются на реализацию инициативы Ассоциации «Российское лифтовое объединение» (РЛО) по выпуску облигаций, за счет которых будут привлекаться деньги на замену устаревших лифтов в рамках капремонта в жилых домах со спелечетами (общая стоимость модернизации парка в таких МКД оценивается в 150 млрд рублей). Ранее, 1 августа, Центробанк зарегистрировал ООО «СФО РЛО» как первого в России эмитента для выпуска таких ценных бумаг. Объем запланированной эмиссии в рамках первого транша — 299,75 млн рублей, что примерно равняется стоимости замены около 100 лифтов. В случае, если ремонт будет на 50% софинансироваться из госбюджетов на условиях расщотки, то средств от первой эмиссии может хватить на установку 200 единиц. По словам гендиректора РЛО, секретаря Комиссии по вопросам лифтового хозяйства Общественного совета при Минстрое России Петра Харламова, ассоциация проконтролирует реализацию проекта, а инвестиции от первого размещения планируется направить на выполнение пилотного проекта в одном из регионов.

По расчетам РЛО, полноценный запуск такого облигационного механизма позволит до 2030 года заменить около 40 тыс. лифтов в домах со спелечетами, загрузить лифтостроительные предприятия, повысить безопасность эксплуатации механизмов и вовлечь в оборот более 100 млрд рублей.

Реализация программы может стать важной частью разрабатываемой Минпромторгом и Минпромторгом «дорожной карты» развития лифтостроения, в которой как раз предусмотрено расширение инструментов финансирования. Вкупе с программами финансирования из регионального бюджета, действующими расщотками производителей и программами факторинга предложенные меры должны сформировать эффективную систему контрактации подъемников эконом-класса, которые составляют львиную долю выпускаемых отечественными заводами лифтовых устройств.

С713
СЕРПУХОВСКИЙ ЛИФТОСТРОИТЕЛЬНЫЙ

Лифт
суперзвезда

+7 495 604-44-09

slz-lift.ru



ДИСКУССИЯ

Оксана САМБОРСКАЯ

В Москве на площадке Live Arena в Сколково прошел VI Всероссийский форум «СТРОИТЬ», на котором представители власти, банковских кругов и девелоперского бизнеса обсудили механизмы работы эскроу и ипотечное кредитование на рынке ИЖС в условиях высокой ключевой ставки, а также потребительский терроризм и пр. Организаторами форума стала Федерация ИЖС при поддержке Минстроя РФ.

Есть нюансы

Если говорить о цифрах, то в настоящий момент картина выглядит радужной. В приветственном слове заместитель председателя правительства Марат Хуснуллин отметил, что за последние годы индивидуальное жилищное строительство по праву стало драйвером развития всей отрасли: в 2023 году из рекордных 110 млн кв. метров введенного жилья 59 млн пришлось на ИЖС. «И это неудивительно, ведь, согласно проведенным опросам, большая часть населения хочет жить в своем доме. Отмечу также, что этот значимый результат — в большей степени заслуга тех компаний, которые работают на этом рынке и помогают россиянам строить свое частное жилье. За это большое спасибо», — сказано в обращении Марата Хуснуллина.

Динамика этого года не хуже. Площадь ввода в эксплуатацию индивидуального жилья (ИЖС) в РФ по итогам 2024 года может установить новый исторический рекорд, отметил заместитель министра строительства РФ Никита Стасишин в ходе пленарной сессии: «С учетом того, что 49,7 млн кв. метров ИЖС уже введено, если будет такая же динамика до конца года, мы получим настоящий рекорд в объеме индивидуального жилищного строительства в нашей стране».

Однако рынок ИЖС живет в тех же условиях, что и рынок многоквартирного жилья, и сегодня испытывает такое же давление ключевой ставки.

Трансформация рынка

На подъеме или в стагнации находится сегодня рынок ИЖС? Этот вопрос стал первым для участников пленарной сессии. Мнения разошлись. Никита Стасишин считает, что сегодня рынок ИЖС в стадии развития с учетом принятия новых правил. «Я не думаю, что сегодня из-за изменения параметров годных ипотечных программ рынок находится в стагнации. Считаю, что те, кто максимально быстро перестроится под новые правила, займут нишу и, наверное, получат большую часть будущего спроса. Поэтому, на мой взгляд, сегодня ИЖС находится в развитии через трансформацию», — сказал замминистра.

Депутат Госдумы, член Комитета по строительству и ЖКХ Александр Якубовский отметил, что спрос остается повышенным, но если в целом говорить про конъюнктуру рынка, то есть проблемы, в том числе и со стоимостью ипотеки. Сложности имеются у застройщиков, которые переживают переходный период. По сути, считает депутат, мы переходим от дикого строительства, от хаотичной застройки к планомерной, которая будет вестись цивилизованными застройщиками, а не хозспособом. Результаты подготовительных этапов, в том числе введение счетов эскроу, будут видны уже в следующем году. В этом смысле можно говорить о периоде развития сегмента.

Заместитель генерального директора «ДОМ.РФ» Алексей Ниденс был еще оптимистичнее: «По моему мнению, никакой стагнации на рынке нет. Мы видим, что объемы ввода жилья по ИЖС рекордные относительно предыдущих лет. Да, в моменте есть некоторое замедление. Но те изменения, которые сегодня обсуждаются, дадут толчок для дальнейшего развития».

Начальник Центра анализа рынка недвижимости Департамента банковского регули-



Рост или стагнация? Рынок ИЖС адаптируется к новым реалиям



рования и аналитики Центробанка Александр Копылов напомнил, что в стране есть огромное количество городов, населенных пунктов, где не ведется строительство многоквартирных домов. И единственный выбор потребителей в этом случае — строительство индивидуальных домов. «Поэтому, я думаю, что перспектива рынка очень хорошая, и даже если случится заминка в ближайшие месяцы, она не будет значительной, и темпы роста строительства в этом сегменте будут только нарастать», — считает представитель ЦБ.

Исполнительный директор, руководитель управления ипотеки дивизиона «Домклик» Сбера Артём Герасимович отметил, что рынок находится в стадии адаптации: после июльских изменений объем заявок на ипотеку сократился на 50-60%. На такое снижение повлияло несколько факторов — недоступность рыночных программ, корректировка продукта семейной ипотеки и господдержки в целом. По мере восстановления рынка ситуация будет меняться.

Президент Федерации ИЖС Рамиль Усманов также отметил изменившиеся правила игры, к которым компании сейчас адаптируются: «Я как собственник строительной компании хочу сказать, что у нас в июле была одна сделка, в августе — ноль, а в сентябре — уже пять, и подходит шестая. Но сейчас мы видим, что наши коллеги, и я в том числе, сократили половину сотрудников нашей

строительной компании для того, чтобы адаптироваться к новым условиям».

Эскроу как панацея

Что же может помочь отрасли пройти процесс адаптации с наименьшими потерями? Главный «тормоз» рынка — высокая ключевая ставка, которая влияет как на сложности с получением ипотеки, так и на проектное финансирование для самих застройщиков, особенно в период перехода на счета эскроу. Банки, чтобы поддержать спрос и работу отрасли, предлагают особые продукты. В частности, рассказал Алексей Ниденс, «ДОМ.РФ» подготовил программу льготного кредитования подрядчиков на строительство частных домов с использованием счетов эскроу по ставке не выше 1% годовых. По его мнению, это позволит смягчить период адаптации рынка ИЖС к новым условиям. На сегодня с помощью этой меры поддержки строятся более 300 частных домов, а несколько десятков из них уже построены, и деньги с эскроу-счетов направлены в счет оплаты услуг строителей, отметил Алексей Ниденс. Всего в рамках программы планируется просубсидировать строительство не менее 1 млн кв. метров нового индивидуального жилья.

«Мы также хотим призвать подрядные организации активнее использовать кредитные средства при реализации проектов ИЖС. Это огромная инвестиция в будущее вашего бизнеса, которая со временем обязательно

окупится за счет получения вами опыта банковского обслуживания, формирования кредитной истории, а также создания деловой репутации надежных и ответственных участников рынка. По нашему прогнозу, к 2030 году порядка 50% частных домов в России будут строиться профессиональными участниками рынка с помощью счетов эскроу», — прокомментировал Алексей Ниденс.

Заводские решения

Помочь в более решительном движении ИЖС по стране может промышленное производство домокомплектов. «Сегодня помимо того, что есть застройщики, есть подрядчики, на мой взгляд, есть крутая ниша в промышленном производстве домокомплектов и в индустриальном способе производства индивидуальных жилых домов. Тот, кто сегодня сделает продукт частью промышленного производства, тот, кто оптимизирует сроки сборки и предоставления «под ключ» конечного продукта, тот займет рынок на следующие 10 лет... Это ниша, на которую я бы призвал вас всех внимательно посмотреть», — отметил Никита Стасишин.

На применении домокомплектов как будущего отрасли сделал акцент и Александр Якубовский. По его словам, дома, произведенные промышленным способом, — это, во-первых, ликвидный залог, во-вторых, это безопасные дома, которые качественно могут эксплуатировать собственниками и не требуют никаких дополнительных инвестиций и вложений. «Мы вместе с «ДОМ.РФ» говорим, что необходимо расширять проекты повторного применения, увеличивать их количество, они должны быть в свободном доступе. Это направление, которое должно обеспечить более качественную реализацию проектов индивидуальных жилых домов», — отметил депутат.

Что касается перехода на строительство с применением механизма счетов эскроу, то тут, по мнению Александра Якубовского, другого пути нет: «Потому что, к большому сожалению, есть аферисты, которые просто обворовывают граждан, строя некачественные дома. Они должны с рынка уйти, как и те недобросовестные или неэффективные застройщики, которые у нас были во времена МКД без эскроу-счетов».

ТЕХНОЛОГИИ

Алексей ТОРБА

Разработчик инженерного программного обеспечения и технологий АО «СиСофт Девелопмент» и системный интегратор и поставщик IT-услуг ООО «РОМБИТ» продолжили проведение цикла практических конференций, посвященных технологиям информационного моделирования и инжиниринга (ТИМИ-2024). Предыдущие конференции, состоявшиеся в этом году в Тюмени, Казани, Екатеринбург, Норильске и Уфе, вызвали большой интерес пользователей российского программного обеспечения и его разработчиков. На этот раз возможностью напрямую пообщаться с разработчиками отечественных ТИМ — Model Studio CS, CADLib Модель и Архив, nanoCAD — воспользовались конструкторы, ГИПы, ГАПы, проектировщики, ТИМ-менеджеры и ТИМ-координаторы, IT-директоры, руководители проектных организаций как Северо-Западного федерального округа, так и других регионов России. Они собрались в конце сентября в Санкт-Петербурге на AZIMUT Сити Офисе, чтобы обсудить опыт и возможности применения программного решения Model Studio CS российскими компаниями. Кроме того, в диалоге между разработчиками программных средств и их пользователями приняли участие представители органов государственной власти.

Открывший конференцию генеральный директор ООО «РОМБИТ» Игорь Титаренко в своем приветственном слове отметил тот факт, что к диалогу, начатому на предыдущих конференциях, присоединились руководители и специалисты не только промышленных предприятий, но и крупные застройщики. «Конференция ТИМИ в Санкт-Петербурге — это очередная ступень нашей работы на пути расширения использования российского инженерного ПО на предприятиях реального сектора экономики и, как следствие, импортонезависимости от иностранных решений», — заявил он.

В рамках конференции состоялась заседание круглого стола для руководителей «От BIM к ТИМ. От импортозамещения к

От импортозамещения к импортоопережению

В Петербурге обсудили возможности отечественного ПО



импортоопережению» и панельная дискуссия «Внедрение BIM — технические вопросы», на которых прозвучали доклады разработчиков российских ТИМ и инженеров об опыте их применения. Выступивший с докладом заместитель председателя комитета по строительству администрации Санкт-Петербурга Артур Сливный рассказал о новых технологиях проектирования и приоритетах их развития. Руководитель проектов по внедрению АО «СиСофт Девелопмент» Александр Коростылев представил доклад об использовании цифрового двойника сложных технических объектов для анализа инженерных данных и экспертизы.

В ряде других выступлений участников конференции был проанализирован опыт внедрения Model Studio CS при проектировании объектов в различных отраслях экономики. Так, ведущий инженер тепломеханического отдела проектирования тепловых электростанций ООО «НордЭнергоИнжиниринг» (НЭИ является дочерней компанией АО «Силовые машины» и входит в состав «НордЭнергоГрупп») Анастасия Кожарова рассказала об эффективном проектировании и реконструкции с использованием Model Studio CS объектов промышленной энергетики. А директор департамента инжиниринга ООО «Север Минералс» Александр Веркин

и ТИМ-менеджер этой компании Алексей Кирихин поделились опытом реализации пилотного проекта с применением Model Studio CS при проектировании объектов горнодобывающей отрасли. Общий вывод специалистов той и другой компании состоит в том, что Model Studio CS является перспективным программным продуктом и достойной альтернативой зарубежному ПО.

Участники дискуссии обменялись своими знаниями и идеями, поделились практическим опытом внедрения программных продуктов и протестировали новые образцы ПО. Немаловажно также, что представители государственных структур рассказали о возможности его применения для успешного проведения государственной экспертизы проектов. В конце мероприятия участников ждал розыгрыш ценных призов и подарков.

Подводя итоги конференции, заместитель директора департамента внедрения АО «СиСофт Девелопмент» Александр Белкин констатировал, что она стала отличной площадкой для обмена опытом и знаниями о современных технологиях информационного моделирования. «Наша цель — помочь специалистам в их профессиональном развитии и предоставить им возможность познакомиться с новыми подходами и инструментами», — подчеркнул Александр Белкин. При этом он сообщил, что на этом серия практических конференций ТИМИ-2024 не заканчивается, ведь она стала важным событием в отрасли, позволяющим разработчикам и пользователям отечественного ПО обсуждать самые актуальные проблемы его внедрения.

Записал Сергей ВЕРШИНИН

Современные технологии все активнее проникают в строительную отрасль, хотя она еще несколько отстает от лидеров цифровизации. В этой ситуации многие девелоперы обращаются к внешним IT-командам. В чем преимущества такого подхода? О том, какие услуги могут предложить IT-аутсорсеры и как выбрать надежного партнера, «Стройгазете» рассказал руководитель дирекции по развитию бизнеса компании IBS Василий САУТИН:

«Операция «Трансформация»

Строительная отрасль в целом консервативна и пока обладает низким уровнем цифровой зрелости. Согласно исследованию ГК «Самолет», застройщики выделяют на цифровизацию менее 1% выручки, тогда как лидеры в других индустриях — до 5%. Основными препятствиями для массовой цифровизации представители отрасли называют стоимость и скорость внедрения диджитал-продуктов. Тем не менее о реальном эффекте от внедрения передовых технологий за последние 2-3 года заявили более 80% респондентов. К 2028 году российский рынок цифровизации в строительстве, по прогнозам, увеличится в четыре раза, до 130 млрд рублей.

Стимулирует цифровую трансформацию и государство. С 1 июля 2024 года при реализации крупных проектов долевого строительства застройщики обязаны использовать технологии информационного моделирования (ТИМ). Для малоэтажного строительства это требование вступит в силу с января 2025 года. Ранее применение ТИМ сделали обязательным для проектов с госучастием. Активнее всего строительные компании, по данным

Со стороны виднее

В чем преимущества аутсорсинга IT-услуг для строительной отрасли

опроса, внедряют IT-решения для управления закупками, документацией и проектированием. К аналогичным выводам пришли и аналитики TAdviser, обобщив сведения о проектах в строительстве, реализованных в 2005-2024 годах. Среди них преобладали ERP-системы, системы электронного документооборота, решения для автоматизации бизнес-процессов, управления персоналом, взаимодействия с клиентами, учетные системы, видеоконференцсвязь и BI.

Среди перспективных для строительной сферы технологий можно назвать искусственный интеллект (ИИ) и машинное обучение, использование дронов, облачные технологии, блокчейн, AR/VR и т. д. По оценкам Deloitte, применение ИИ может снизить затраты на 10-15% и сократить сроки проектирования на 10-30%. Однако внедрять эти «модные» решения в практике, по мнению российских девелоперов, пока сложно, дорого и долго, при этом измерить их эффективность непросто.

На сегодняшний день 60-70% компаний в сфере строительства используют сторонние IT-решения, причем около 40% покупают сторонний софт и отдают на аутсорс. Чаще всего это решения в области снабжения, девелопмента, проектирования и контроля качества. Собственные разработки есть только у 30% участников рынка.

Почему обращаются к аутсорсерам

Разработка цифровых решений и поддержка IT-систем требуют значительных ресурсов и

времени. Аутсорсинг IT-услуг позволяет строительным компаниям сосредоточиться на основной деятельности.

Еще одно преимущество аутсорсинга — доступ к экспертизе, которую сложно накопить внутри компании. IT-специалисты «со стороны», как правило, следят за последними технологическими тенденциями, а также работают со множеством клиентов, поэтому могут применять лучшие практики в разных проектах. Кроме того, IT-решения в строительстве часто страдают от ограниченной функциональности и проблем совместимости, аутсорсеры могут адаптировать и интегрировать их.

Обращение к стороннему подрядчику также может решить проблему с дефицитом кадров, особенно среди IT-специалистов высокого уровня. Найти таких профессионалов на рынке — задача не из легких, а их удержание в штате может быть дорогостоящим и неоправданным, особенно для компаний, где объем IT-задач непостоянен. Аутсорсинг позволяет гибко масштабировать ресурсы в зависимости от текущих потребностей бизнеса.

С помощью аутсорсинга можно сократить затраты на создание собственной IT-инфраструктуры, а также минимизировать операционные риски, передав ответственность за поддержание и развитие информационных систем в руки опытных специалистов.

Форматы сотрудничества

Варианты взаимодействия с IT-аутсорсером зависят от потребностей и бюджета компа-

Кстати

При выборе IT-партнера стоит обратить внимание на:

- опыт компании в целом и наличие успешных проектов именно в строительной отрасли;
- доступность и качество поддержки;
- гибкость и готовность к масштабированию;
- соблюдение требований по защите данных и стандартам безопасности;
- прозрачность ценообразования.

нии. Можно выбрать полный аутсорсинг или передать внешнему подрядчику только отдельные задачи в сфере IT.

В первом случае подрядчик полностью управляет всей IT-инфраструктурой. Такой комплексный аутсорсинг включает в себя консультацию, разработку, поддержку и обновление систем. Этот вариант позволяет клиентам минимизировать участие в IT-процессах.

При частичном аутсорсинге компания передает подрядчику только определенные IT-функции, а остальные задачи остаются внутри компании. При данном подходе сохраняется контроль над ключевыми процессами, но при этом есть возможность воспользоваться внешней экспертизой для специфических задач — например, для сопровождения ERP-систем и другого корпоративного ПО или для индивидуальной разработки приложений IT-решений.

Еще один вариант взаимодействия — проектный аутсорсинг, когда IT-партнер привлекается для выполнения конкретного проекта.

РЕГУЛИРОВАНИЕ

Беседовал Алексей ТОРБА

Важная кадровая перемена произошла в Техническом комитете по стандартизации ТК 465 «Строительство». Приказом Федерального агентства по техническому регулированию и метрологии (Росстандарт) ответственным секретарем ведомства назначен советник директора ФАУ «ФЦС» по техническому регулированию Сергей ХВОИНСКИЙ, который сменит на этом посту Александра Неклюдова. Новый ответственный секретарь ТК 465 имеет богатый опыт в сфере технического нормирования. Ранее он занимался им в области объектов использования атомной энергии в ГК «Росатом», возглавлял департамент технического регулирования в Национальном объединении строителей (НОСТРОЙ) и сейчас организует в ФАУ «ФЦС» работу по подготовке проекта Технического регламента Евразийского экономического союза «О безопасности строительных материалов и изделий» (ТР ЕАЭС). О своей предстоящей работе в комитете, который, по сути дела, является координатором всей работы по нормативно-обеспечению строительной отрасли, он рассказал «Стройгазете».



Сергей Леонидович, ваше назначение на пост ответственного секретаря технического комитета ТК 465 «Строительство» совпало с 20-летием со дня его основания.

Действительно, Технический комитет по стандартизации ТК 465 «Строительство» существует с октября 2004 года и является объединением заинтересованных представителей федеральных органов исполнительной власти, государственных корпораций, организаций и экспертов, которое создано в целях организации и проведения работ по национальной, межгосударственной и международной стандартизации в сфере строительства (включая вопросы применения в строительстве материалов, изделий и конструкций).

Благодаря чему ТК 465 вошел в топ-3 в рейтинге Росстандарта по итогам 2023 года?

Рейтинг технических комитетов по стандартизации определяется в соответствии с разработанной Росстандартом методикой оценки эффективности деятельности технических комитетов по стандартизации. В данной методике свыше 30 показателей, по которым оценивается каждый технический комитет. Если говорить о ТК 465, то нам удалось достичь столь высокого показателя в рейтинге благодаря эффективной работе по межгосударственной и национальной стандартизации. Достаточно сказать, что в соответствии с Программой стандартизации в 2024 году нами запланировано разработать и принять 25 межгосударственных и 37 национальных стандартов — это очень хороший показатель. Кроме того, руководством ТК 465 поставлена цель по достижению открытости или, как можно сказать иначе, прозрачности деятельности комитета. Эта работа была начата еще в прошлом году и продолжается сейчас постоянно и без перерывов, мы открыты к диалогу с профессиональным сообществом по любым предложениям совершенствования нашей деятельности. Важно также отметить, что за ТК 465 закреплено 280 межгосударственных стандартов и свыше 300 национальных стандартов, что делает наш комитет одним из самых крупных в Российской Федерации. Но самое главное — почему ТК 465 занял высокое место в рейтинге — это эффективная работа наших экспертов, занятых в рабочих группах, подкомитетах ТК 465 и в самом техническом комитете.

Будет ли совершенствоваться цифровая платформа автоматизированной инфор-



Нет предела совершенству

Названы наиболее актуальные направления в сфере технического нормирования

мационной системы ТК 465 «Строительство»?

В конце 2023 года была завершена работа по созданию цифровой платформы АИС ТК 465 «Строительство» и началась опытная эксплуатация системы, а в начале 2024-го в систему стали загружаться документы по стандартизации для рассмотрения и голосования на рабочих группах, подкомитетах и в техническом комитете. Создание и запуск АИС ТК 465 «Строительство» реализованы благодаря совместной работе Минстроя России, ФАУ «ФЦС» и ведущих отраслевых национальных объединений НОПРИЗ и НОСТРОЙ. Необходимость разработки этой цифровой платформы была обусловлена в том числе отсутствием функциональных возможностей ее предшественницы — ФГИС «Береста» — планировать и организовывать процесс разработки сводов правил.

Конечно, систему еще надо дорабатывать. Например, предстоит предусмотреть возможность планирования разработки СП, ГОСТ и ГОСТ Р. Есть рабочие моменты по доработке ряда разделов системы, чтобы они были функционально насыщены и удобны для восприятия. Также необходимо добавить ряд функций по выгрузке статистических данных.

В целом система помогает нам и нашим экспертам экономить очень много времени при работе над документами, но как любой новый механизм нуждается в наладке и точечной доработке.

Какие еще резервы есть у ТК 465 для того, чтобы сохранить занятые позиции и улучшить результаты своей работы?

Деятельность ТК 465 постоянно совершенствуется, ставятся новые цели, задачи и планы, выполнить которые мы, конечно, можем, только улучшая механизмы работы технического комитета. Сейчас в планах — структурировать систему подкомитетов и сделать ее прозрачной для деятельности наших экспертов, начиная с формирования программ разработки СП, ГОСТ и ГОСТ Р и заканчивая окончательным голосованием в техническом комитете. Пришло время актуализовать составы рабочих групп, подкомитетов и самого технического комитета, и в этом направлении предстоит проработать данный вопрос с

председателями подкомитетов и технического комитета.

Насколько эффективно взаимодействует ТК 465 со смежными техническими комитетами по стандартизации?

В этом направлении предстоит сделать много. Конечно, на наш взгляд, это одна из основных задач, которую нам предстоит решать, уже начиная с текущего года, так как взаимодействие между смежными техническими комитетами должно начинаться с формирования программ стандартизации. На сегодняшний день для ТК 465 считаются смежными порядка 20 технических комитетов. В прошлом году взаимодействие со смежными техническими комитетами по стандартизации осуществлялось на площадке рабочей группы по техническому нормированию в строительной отрасли при Правительственной комиссии по региональному развитию в Российской Федерации, и мы планируем продолжить и нарастить это сотрудничество дальше.

Если говорить про взаимодействие с конкретными смежными техническими комитетами, то оно налажено с ТК 144 «Строительные материалы и изделия», в особенности по разработке доказательной базы к проекту Технического регламента Евразийского экономического союза «О безопасности строительных материалов и изделий». Продолжается работа по сближению с ТК 418 «Дорожное хозяйство», ТК 400 «Производство работ в строительстве. Типовые технологические и организационные процессы», ТК 505 «Информационное моделирование», ТК 506 «Инженерные изыскания и геотехника», ТК 507 «Градостроительство», ТК 045 «Железнодорожный транспорт», ТК 016 «Электроэнергетика», ТК 023 «Нефтяная и газовая промышленность», а также с другими смежными техническими комитетами по стандартизации.

Какие направления технического регулирования в строительстве наиболее актуальны в настоящее время?

Направлений развития технического регулирования в строительстве на сегодняшний день очень много, но в качестве основных можно выделить следующие:

- перевод нормативных документов в машиночитаемый (машинопонимаемый) формат;
- формирование структуры нормативно-технических документов в строительстве;
- формирование механизмов и развитие процедуры по разработке стандартов организации.

Список наиболее актуальных направлений в настоящее время на этом, конечно, не заканчивается и постоянно обновляется.

Как развивается межгосударственная и международная стандартизация в сфере строительства? В этой связи особенно интересно узнать, как продвигается работа по подготовке проекта Технического регламента Евразийского экономического союза «О безопасности строительных материалов и изделий» (ТР ЕАЭС).

8 августа 2024 года Евразийская экономическая комиссия направила проект Технического регламента и комплект документов к нему в правительство РФ с целью проведения внутрисогласования, а также в страны-участницы Союза — Армению, Белоруссию, Казахстан и Киргизию. В соответствии с порядком процедуры проведения внутрисогласования в странах-участницах ЕАЭС, предусмотренным Решением Совета ЕЭК от 20.06.2012 № 48 «О Порядке разработки, принятия, изменения и отмены технических регламентов Евразийского экономического союза», срок проведения внутрисогласования составляет 60 дней со дня получения от Комиссии проекта технического регламента и комплекта документов к нему. На данный момент проводятся согласительные совещания с ФОИВами — Минэкономразвитием, Минпромторгом, МЧС, Роспотребнадзором, Росстандартом. В середине октября планируется отправить проект Технического регламента и комплект документов к нему в аппарат правительства и Минпромторг России на рассмотрение в подкомиссию по техническому регулированию, применению санитарных, ветеринарно-санитарных и фитосанитарных мер Правительственной комиссии по экономическому развитию.

Расскажите о текущих результатах деятельности ТК 465.

В настоящее время продолжается работа по разработке и актуализации ряда СП и стандартов, запланированных на 2024 год. Уже утверждены порядка 60% новых и 30% актуализируемых документов, сформированы проекты Программы национальной стандартизации и Плана разработки сводов правил Минстроя России, определен основной фронт работ на следующий год и в перспективе трехлетнего планирования, рассмотрено свыше 100 документов по стандартизации от смежных технических комитетов.



ВЕСТНИК РОСАВТОДОРА

Специальный проект «Строительной газеты»

Уважаемые друзья!

Поздравляю работников и ветеранов дорожного хозяйства с профессиональным праздником!

Сегодня теплые слова благодарности и признательности принимают тысячи специалистов, кто так или иначе причастен к очень важному делу — созданию комфортного, современного, безопасного и устойчиво развивающегося дорожного комплекса Российской Федерации.

От вашего профессионализма, ежедневной трудовой дисциплины и самоотверженности зависит транспортная связанность нашей огромной страны, что, в свою очередь, является ключевым импульсом к развитию других отраслей экономики. Этот праздник традиционно знаменуется подведением предвари-

тельных итогов дорожно-строительного сезона. Но 2024 год особенный, ведь подходит к завершению национальный проект «Безопасные качественные дороги», который вносил и продолжает вносить весомый вклад в достижение ключевых национальных целей. За последние годы отрасль достигла рекордных показателей как в части строительства, реконструкции, так и ремонта автомобильных дорог. И на финишной прямой особенно важно суметь сохранить набранные темпы и приумножить уже достигнутые результаты.

В следующем году на смену текущему национальному проекту придет новый — «Инфраструктура для жизни». Для Федерального дорожного агентства приоритетом останутся строительство новых магистралей, комплексная модернизация и качественное содержание существующих транспортных артерий с акцентом на развитии ключевых логистических маршрутов. При этом подспорьем

станут продолжающаяся цифровая трансформация отрасли и поступательное развитие отечественной техники. Все это в конечном итоге поможет обеспечить качество строительных работ и повысить безопасность на дорогах страны.

Набирающая обороты масштабная модернизация отраслевого образования, в свою очередь, создаст надежный «кадровый фундамент», ведь именно амбициозность и креативность, крепкие всесторонние знания нового поколения дорожников, а также богатые традиции их предшественников являются залогом дальнейшего развития отрасли и эффективного решения поставленных руководством страны задач. И все эти компоненты успеха у нас, несомненно, есть.

Искренне желаю всем работникам и ветеранам дорожного хозяйства здоровья, счастья, семейного благополучия и новых трудовых свершений.



Роман НОВИКОВ,
руководитель Федерального
дорожного агентства

Дороги и качество жизни

Федеральная сеть автомобильных трасс неуклонно растет



Обход пяти населенных пунктов на трассе М-7 «Волга» в Республике Башкортостан

На прошедшем недавно в Росавтодоре совещании **руководитель Федерального дорожного агентства Роман Новиков** подвел итоги выполнения программ дорожных работ за восемь месяцев 2024 года.

Он отметил, что руководство государства позитивно оценивает усилия по общему улучшению качества дорог и дорожной инфраструктуры и, в частности, обеспечению безопасного и комфортного проезда по популярным туристическим маршрутам.

«По итогам августа годовой бюджет Федерального дорожного агентства составляет 975,9 млрд рублей, за прошедший период дополнительно было доведено еще 46,7 млрд. При этом показатель кассового исполнения по итогам восьми месяцев 2024-го составил 643,1 млрд рублей, или 66,1 % от годового объема. Значительное перевыполнение — на 9,6 млрд рублей — было достигнуто по федеральному проекту «Развитие федеральной магистральной сети». Безусловно, это результат отлаженной совместной работы, темпы которой необходимо поддерживать и дальше», — отметил Роман Новиков.

Основная цель федпроекта «Развитие федеральной магистральной сети» в составе нацпроекта «Безопасные качественные дороги» — улучшение экономической связанности

всех территорий страны посредством строительства и реконструкции участков автодорог федерального значения, в том числе строительство транспортных развязок, обходов населенных пунктов, отказ от одноуровневых пересечений с железнодорожной сетью, строительство и реконструкция мостов.

Важнейшие точки роста

То, как осваиваются выделенные средства, хорошо видно на ключевых объектах строительства и реконструкции федеральной дорожной сети, например, обходе Нижнекамска и Набережных Челнов в Татарстане, где более чем на 80% уложен слой покрытия.

На мосту через Каму на трассе М-7 «Волга» закончена надстройка металлической части пролетного строения. Мост длиной 1,3 км будет стоять на 22 опорах, строительство которых практически завершено: русловые опоры готовы на 95%, а эстакадные — на 80%. Часть пролетного строения над руслом является единой цельнометаллической конструкцией длиной 792 м, состоящей из 65 блоков. Собрать эти блоки начали в июне прошлого года, за 14 месяцев была собрана вечнозеленая конструкция массой более 11 тыс. тонн. Монтаж руслового строения выполнялся методом продольной навивки со скоростью 8-10 м в час.

к/ч. Новое направление позволит повысить транспортную доступность близлежащих населенных пунктов, безопасность и комфорт автомобилистов.

В Дагестане ударными темпами идет строительство обхода Хасавюрта, который войдет в состав трассы Р-217 «Кавказ». Первые 9 км обхода планируется ввести уже до конца 2024 года. Старт строительству и реконструкции этого четырехполосного участка дороги протяженностью 21 км (с 718-го по 739-й км) был дан весной нынешнего года. На участке устроят наружное освещение, установят разделяющее потоки бетонное ограждение, возведут три транспортных развязки, пять путепроводов и скотопрогонов, а также мост через реку Ярык-Су. Новая дорога возьмет начало у границы с Чеченской Республикой, пройдет южнее Хасавюрта и сомкнется с основным направлением дороги «Кавказ» вблизи моста через реку Акташ.

В Чеченской Республике не меньшее значение придадут строительству обхода Гудермеса в составе той же трассы Р-217 «Кавказ», что позволит освободить город от транзитного транспорта, повысить уровень безопасности автомобилистов и пешеходов, улучшить экологическую обстановку. Обход Гудермеса пройдет от Мескер-Юрта до Кошкельды. Движение на участке I очереди обхода длиной около 15 км открыли в 2015 году, на 12-километровом отрезке II очереди — в конце 2019-го. Сейчас идут работы на III очереди обхода. Проектом предусмотрено строительство участка дороги с четырьмя полосами движе-

ния и разделением встречных потоков бетонным ограждением, трех транспортных развязок с тремя путепроводами и эстакадой. После ввода в эксплуатацию осенью текущего года III очереди объездной дороги ее общая протяженность составит 36 км.



Обход пяти населенных пунктов на трассе М-7 «Волга» в Республике Башкортостан

ние и разделением встречных потоков бетонным ограждением, трех транспортных развязок с тремя путепроводами и эстакадой. После ввода в эксплуатацию осенью текущего года III очереди объездной дороги ее общая протяженность составит 36 км.

Сибирь прирастает дорогами
В Иркутской области полным ходом идет строительство участка км 26 — км 47 трассы Р-258 «Байкал» в обход поселка Чистые Ключи и села Моты, где круглосуточно задействовано до 80 единиц спецтехники и 300 дорожников. Весной подрядная организация приступила к укладке нижних слоев асфальтобетонного покрытия. Также ведется разработка скального грунта, отсыпка насыпи земляного полотна, укладка дорожной одежды из щебеночно-мастичного асфальтобетона. В составе обхода будет построено два моста через реки Каторжанку и Нижние Моты, транспортная развязка в разных уровнях со строительством путепровода. На дороге будет оборудовано 11 км линий искусственного освещения, 194 м шумозащитных экранов, 19,6 км барьерного ограждения, построен подземный пешеходный переход. Участок позволит значительно повысить безопасность дорожного движения. На отрезках с затяжным уклоном построят 13,6 км дополнительных полос на подъем для удобства водителей грузового транспорта. Строящийся обход станет логическим продолжением участка км 47 — км 55.

В октябре запланирован ввод в эксплуатацию обхода Усолья-Сибирского и Тельмы, готовность 42-километровой дороги составляет уже около 90%. После ее сдачи

ФКУ Упрдор «Прибайкалье» отремонтирует прежнюю дорогу, проходящую сквозь Усолье, и передаст ее на баланс муниципалитета. Вывод транзитного транспорта за пределы населенного пункта повысит безопасность и улучшит экологическую обстановку и качество жизни населения.

Без выходных

Активные дорожные работы идут и в Подмосковье, куда стекаются транспортные потоки со всей страны. Не случайно руководство Росавтодора уделяет этому вопросу много внимания. В ходе одной из инспекционных поездок Роман Новиков ознакомился с ходом работ на федеральных трассах М-5 «Урал» и Р-22 «Каспий» в Московской области, в частности, осмотрел обход поселка Октябрьский с мостом через реку Москву в составе трассы «Урал» (это наиболее загруженный участок в структуре Московского транспортного узла), проинспектировал ход капитального ремонта федеральной трассы «Каспий» на отрезке км 169 — км 185.

Руководитель ведомства отметил, что открытие новой дороги улучшит транспортную доступность Московской и Рязанской областей и по достижению будет оценено всеми, кто едет по трассе «Урал»: «Ресурсы, используемые на объекте, позволяют планировать завершение строительства в текущем году. Необходимо как можно скорее открыть движение по обходу, этого ждут миллионы пользователей». На участке задействовано 130 единиц техники и более 400 рабочих, ведутся работы по отсыпке земляного полотна, возведению трех путепроводов и трех транспортных развязок. Техническая готовность объекта составляет более 70%.

В октябре запланирован ввод в эксплуатацию обхода Усолья-Сибирского и Тельмы, готовность 42-километровой дороги составляет уже около 90%. После ее сдачи

Трансформация отрасли

Наука способна обеспечить прорывное развитие



Дорожное строительство в стране находится на этапе цифровой трансформации. Именно «цифра» вкупе с наукой и новыми технологиями призвана сделать отрасль локомотивом новой экономики России.

Требование времени

Применение технологий информационного моделирования (ТИМ) становится неотъемлемой частью строительной практики. Это отметил заместитель начальника Управления научно-технических исследований и информационных технологий Росавтодора **Георгий Гончаров** на всероссийской научно-практической конференции Ассоциации «РАДОР», прошедшей в Томске и собравшей 160 ведущих специалистов дорожного хозяйства, включая представителей органов управления автомобильными дорогами из множества регионов РФ. В ходе конференции обсуждались ключевые аспекты цифровой трансформации транспортной отрасли до 2030 года и цифровизации всех

этапов жизненного цикла автомобильных дорог. «Информационное моделирование является фундаментом для перехода к системному управлению, поскольку повышает эффективность принятия решений при строительстве, реконструкции, капитальном ремонте и ремонте автомобильной дороги, обеспечивает возможность совместной работы всех участников проекта на единой информационной платформе, создает условия для активного применения инновационных подходов, включающих машинное обучение и искусственный интеллект, на всех этапах жизненного цикла объекта. На сегодняшний день ТИМ активно внедряются на федеральных объектах», — отметил он.

В качестве положительного опыта можно привести пример внедрения ТИМ на этапе выполнения строительно-монтажных работ в ФКУ «Волго-Вятскуправтодор» на одном из пилотных объектов на обходе Нижнекамска и Набережных Челнов, где они доказали свою эффективность.



Обход Хасавюрта на трассе Р-217 «Кавказ» в Республике Дагестан

Не менее ответственный проект — строительство и реконструкция трассы М-5 «Урал» на участке Ульяново—Непецино. Работы там стартовали в 2019 году и сейчас близки к завершению. Это будет новая четырехполосная дорога протяженностью более 20 км с разделением встречных потоков и освещением, которая способствует выводу транзитного транспорта из населенных пунктов Раменского и Воскресенского муниципальных округов Подмосковья.

В 2024 году планируется ввод в эксплуатацию 2-го этапа обхода Волгограда. 25-километровый обход «уведет» порядка 8-16 тыс. транзитников с московской на Ростовскую трассу без заезда в Волгоград. С трассы «Каспий» транспорт будет уходить на развязку в районе Кузьмичей и по четырехполосной магистрали, не заезжая в

населенные пункты, следовать до выезда на трассу Р-260 за поселком Горьковским. Обход Волгограда войдет в состав международного транспортного коридора «Север—Юг».

Также к концу нынешнего года будет достроен мост через реку Суру в Чувашии на 582-м км дороги М-7 «Волга». Длина русловой части сооружения составляет 450 м. Под мостом 65 опор, в том числе шесть русловых. Сейчас заканчивается монтаж металлоконструкций на участке сопряжения пролетного строения русловых опор с эстакадной частью. Ее протяженность составляет 152 м, вес — 1 071 тонну. Планом работ предусмотрено строительство локальных очистных сооружений ливневой канализации на обоих берегах Суры, насосных станций автоматического противогололедного комплекса.

Важно отметить, что в рамках востановленного постановления правительства РФ от 05.03.2021 №331 и от 17.05.2024 №614 с 1 сентября 2024 года застройщики, технические заказчики и лица, ответственные за эксплуатацию объектов капитального строительства, обязаны формировать и вести информационную модель объекта капитального строительства в соответствии с установленными требованиями и правилами.



Актуальные задачи

Одна из насущных проблем, стоящих перед дорожниками, — обеспечить нормативные межремонтные сроки дорожного полотна, что невозможно без мощной технологической базы. Именно поэтому Росавтодор много внимания уделяет всему, что связано с качеством асфальтобетона и его компонентов. От качества асфальтобетонных смесей зависит прочность и долговечность автодорог, комфорт и безопасность движения, эффективность работы автотранспорта.

Об этом в своем докладе на состоявшейся в Санкт-Петербурге международной конференции «Асфальтобетон 2024» говорил **начальник Управления научно-технических исследований и информационных технологий Росавтодора Сергей Гошовец**, отметив, что на текущий момент дорожное хозяйство обладает одним из самых современных фондов технических документов, соответствующих лучшим мировым практикам.

Над созданием актуальных стандартов работает, как правило, целый коллектив ученых, вплоть до представителей Российской академии наук, отраслевых научных учреждений и дорожных вузов.

В настоящее время Росавтодор проводит комплексное исследование, направленное на пересмотр методики расчета нежестких дорожных одежд. Создаются станции мониторинга напряженно-деформированного состояния дорожной одежды, ведется целый ряд исследований, направленных на диверсификацию используемых в дорожном строительстве материалов, внедряются прогрессивные материалы, обладающие лучшими характеристиками. В результате по новым ГОСТам уже создается свыше 2/3 всего объема асфальтобетонных смесей.

Стратегия развития дорожного хозяйства страны, определенная национальным проектом «Безопасные качественные дороги», конкретизирована в шести федеральных проектах: «Региональная и местная дорожная сеть», «Общественные меры развития дорожного хозяйства», «Безопасность дорожного движения», «Автомобильные дороги Минобороны России», «Развитие общественного транспорта» и «Развитие федеральной магистральной сети». Сегодня нацпроект реализуется в 84 субъектах страны и 105 городских агломерациях в их составе.

Итоги шестилетки

За шесть лет реализации с 2019 года нацпроекта «Безопасные качественные дороги» достигнуты рекордные показатели по строительству и ремонту дорожного полотна. Построено и отремонтировано порядка 100 тыс. км дорог, общая площадь укладки дорожного покрытия превысила 800 млн кв. м.

Если на старте нацпроекта доля дорог городских агломераций в нормативном состоянии составляла 44%, то к концу 2024 года достигнет 85%. Аналогичное значение по региональным дорогам за шесть лет увеличится с 43,6% до 54%.

Ключевая цель нацпроекта — повышение качества жизни населения, поэтому особое внимание уделено восстановлению дорог, ведущих к социально значимым объектам. В частности, в программу работ по нацпроекту вошло более 3 тыс. участков дорог к медицинским учреждениям, свыше 5 тыс. участков к детским образовательным и досуговым учреждениям, более 2 тыс. региональных трасс и городских улиц, ведущих к туристическим местам.

Опорная сеть

Одно из главных направлений нацпроекта — расширение опорной сети автомобильных дорог. В частности, в 2024 году субъектам страны была поставлена задача привести к нормативу свыше 3 тыс. км региональной опорной сети.

Как отметил вице-премьер РФ Марат Хуснуллин, дороги, входящие в опорную сеть, имеют стратегическое значение для развития страны. Они формируют транспортный каркас, по которому движется большой поток машин, грузов и пассажиров. «Крайне важно заниматься обновлением и развитием этих участков, и многое уже сделано. К концу 2023 года доля автомобильных дорог регионального значения, включенных в опорную сеть и находящихся в нормативном состоянии, составила 68,9%, а по итогам работы за восемь месяцев 2024-го этот показатель достиг 69,6%. Завершены работы на 114 объектах общей протяженностью порядка 490 км», — сообщил он.

По словам министра транспорта РФ Романа Старовойта, приведение в нормативное состояние участков региональных дорог, входящих в опорную сеть и обеспечивающих бесперебойную транспортную связанность и единство экономического пространства страны, — одна из ключевых задач нацпроекта. «В 2024 году в субъектах приводятся в нормативное состояние свыше 3 тыс. км региональной опорной сети автомобильных дорог. К концу года доля таких дорог в нормативе составит 70,6%», — отметил министр.

Общая протяженность опорной сети к сегодняшнему дню составляет 140,5 тыс. км (с учетом дорог ДНР, ЛНР, Запорожской и Херсонской областей), из них 66,2 тыс. км — федеральные дороги, 74,3 тыс. км — региональные или муниципальные.

Состояние опорной сети автомобильных дорог зависит и от работ, проводимых на федеральных трассах, подведомственных Росавтодору. «В 2024 году планируется завершить строительство и реконструкцию участков федеральных автомобильных дорог общей протяженностью 385,3 км. Кроме того, в этом году будут выполнены капитальный ремонт, ремонт и содержание участков федеральных автодорог общей протяженностью 3 761 км», — заявил заместитель руководителя Росавтодора Игорь Костюченко.

Новости с мест

В Чеченской Республике завершена реконструкция участка автодороги Серноводск—Грозный протяженностью 7,2 км, соединяющей регион с соседней Ингушетией, а внутри



Дороги региональной и местной опорной сети становятся лучше

Дорога Буйнакск—Гимры—Чирката в Республике Дагестан

Чечни — Грозненский, Ачхой-Мартановский и Серноводский районы с Грозным. Дорога также ведет к санаторию «Серноводск-Кавказский». В ходе реконструкции трассу расширили до четырех полос, все ее технические параметры доведены до современного уровня.

Приведен в нормативное состояние участок автодороги регионального значения Сонково—Лаврово—Красный Холм в Тверской области. Трасса включена в опорную сеть автомобильных дорог и связывает Тверскую область с Ярославской. По словам губернатора Тверской области Игоря Рудени, работа по приведению в норматив опорной сети региона с начала реализации нацпроекта вышла на новый уровень и в настоящее время находится в стадии завершения с показателем 83%. Начавшиеся в прошлом году работы проводятся поэтапно: в этом году обновили участок в 2,5 км, всего запланировано приведение в нормативное состояние 14,2 км от пересечения с автодорогой Ивановское—Пищалкино—Добрыни до границы с Краснохолмским округом.

Приведен в нормативное состояние участок трассы Новый Некоуз—Родионово—Октябрь в Некоузском районе Ярославской области, соединяющий Ярославскую и Тверскую области. «Состояние трассы было критическим, поэтому приняли решение привести ее в порядок поэтапно. По нацпроекту обновлено около 18 км», — отметил губернатор области Михаил Евраев. — В этом году отремонтировано более 8 км на участке от деревни Пуршево до села Воскресенского. Заключен контракт на ремонт еще 10 проблемных километров от Воскресенского до поворота на деревню Беловую».

Искусственные сооружения

В 2022-2023 годах российскими регионами приведено в нормативное состояние 82 тыс. пог. м искусственных сооружений, еще 13,8 тыс. введено в эксплуатацию после строительства и реконструкции. В нынешнем году на региональной и местной сети заплани-



ровано построить, реконструировать и отремонтировать более 58,7 тыс. пог. м мостов и путепроводов. На объектах продолжаются активные работы, большая часть из них уже завершена. Для реализации мероприятий по обновлению искусственных сооружений регионам оказывается значительная федеральная поддержка: в 2024 году по нацпроекту на ремонт, реконструкцию и строительство мостовых сооружений предусмотрено финансирование в размере более 74,6 млрд рублей, из них свыше 37 млрд — средства федерального бюджета.

Так, в Курганской области к нормативу приводят девять мостовых сооружений. Летом ввели в эксплуатацию Первомайский мост через реку Канаш в Шадринске, мост через реку Пикушку в Кургане, мост через реку Камышевку в составе трассы Шадринск—Ялуторовск, а также мост через реку Исеть на трассе Катайск—Верхняя Теча.

За два года завершен капитальный ремонт Ленинградского моста через реку Иртыш в Омске. Теперь на мосту шесть полос движения взамен прежних трех. В Свердловской области с нуля возвели и досрочно сдали путепровод через железную дорогу на 127-м км автодороги Екатеринбург—Реж—Алапаевск.

Что такое ИТС?

В рамках нацпроекта «Безопасные качественные дороги» продолжается внедрение и развитие интеллектуальных транспортных систем (ИТС). «Число городских агломераций, участвующих в реализации программы по внедрению ИТС, растет», — сообщил министр транспорта РФ Роман Старовойт. — Если в прошлом году их было 57 в 51 субъекте страны, то в этом уже 62 в 56 регионах.

«Умные» системы внедряют в городских агломерациях с населением свыше 300 тыс. человек с 2020 года. Это позволит оптимизировать движение общественного транспорта, увеличить пропускную способность городских магистралей, повысить среднюю скорость и безопасность дорожного движения. В 2024 году в целом на развитие интел-

лектуальных транспортных систем предусмотрено финансирование в размере свыше 3,15 млрд рублей.

Так, в столице Алтайского края запланировано обновление 12 светофорных объектов на проспекте Ленина. «Умные» светофоры появятся в районе площади Октября и на пересечениях с улицами Кулагина, Брестской, Союза Республик, Молодежной, Дмитрова, Чкалова, Партизанской, Интернациональной, Анатолия, Гоголя, Никитина.

В Улан-Удэ ведутся работы по установке станции метеомониторинга на улице Бабушкина. В здешней городской агломерации внедрение ИТС идет с 2021 года, уже работает 77 «умных» светофоров, 133 обзорные камеры и 209 транспортных детекторов по подсчету и анализу транспортных потоков, поставившая информацию в Центр обработки данных (ЦОД), который стал единой платформой управления городским дорожным движением.

Обновление подвижного состава

По обновленным дорогам теперь курсируют новые транспортные средства. В текущем году в 64 региона — участника нацпроекта поступило более 5,5 тыс. единиц подвижного состава общественного транспорта, до конца года будет поставлено еще порядка 1,9 тыс. машин. На эти цели в рамках реализации нацпроекта выделено 79 млрд рублей федеральных средств.

В частности, в Новосибирскую область поставлено 49 троллейбусов марки «Горожанин». В Самарскую область «пришли» 174 новых автобуса, которые приобретены с использованием средств специального казначейского кредита. 76 автобусов получила Сызрань, 13 автобусов ПАЗ «Вектор» направлено в Кинель и Кинельский район. В Севастополь поступило 18 автобусов марки «ЛиАЗ».

Всего же за время реализации нацпроекта в регионы поступило свыше 13 тыс. автобусов, троллейбусов, электробусов и трамваев.



В стране, к сожалению, наблюдается нарастающий дефицит кадров, и в строительстве он ошутим особенно остро. Это вызывает обоснованную озабоченность и стремление уделить этому вопросу больше внимания.

В России насчитывается около 200 образовательных организаций высшего и среднего профессионального образования, ведущих подготовку кадров для дорожного хозяйства. Согласно проведенным исследованиям, количество выпускников не удовлетворяет кадровый запрос работодателей. Современное дорожное строительство — это динамично развивающаяся отрасль, где постоянно совершенствуются все процессы, используются современные материалы и технологии, внедряются новые методы и подходы, объемы инфраструктурного строительства растут. Этот факт обуславливает потребность в высококвалифицированных кадрах и консолидации усилий образования и бизнеса. Необходимы повышение престижа дорожных профессий, обеспечение конкурентного уровня зарплат и привлечение молодых специалистов, способных принимать инновационные методики и внедрять

Кадры решают

В дорожной отрасли развивается система подготовки специалистов всех уровней

новые подходы к решению задач, возникающих в сфере дорожного хозяйства.

Рождение концепции

С целью планомерного развития системы подготовки кадров для дорожного хозяйства в 2023 году была принята Концепция развития дорожного образования до 2035 года, учитывающая необходимость взаимодействия образовательных организаций, регуляторов дорожной деятельности, производственных и общественных организаций. Организация работы по реализации Концепции возлагается на Отраслевой учебно-методический центр в сфере дорожного хозяйства при Российском университете транспорта.

Согласно Концепции, приоритетными задачами развития дорожного образования являются:

— приведение образовательных программ всех уровней в соответствие с актуальными и перспективными требованиями работодателей, реализация новых образовательных программ под «профессии будущего»;

— развитие научно-исследовательской и инновационной деятельности, международного научного сотрудничества, создание центров научных исследований мирового уровня;

— цифровизация образования и ключевых бизнес-процессов транспортных университетов.

По словам руководителя Росавтодора Романа Новикова, развитие дорожного хозяйства и реализация национальных целей развития страны требуют обеспечения дорожной хозяйством достаточным количеством квалифицированных кадров. «Необходимость наращивания кадрового потенциала и повышения

На трассе как дома

В России меняется подход к дороге



Многофункциональная зона дорожного сервиса на трассе М-9 «Балтия» в Московской области

Сегодня недостаточно утилитарного отношения к дороге как к возможности перемещения из пункта А в пункт Б. Транспортная магистраль должна быть максимально комфортна и безопасна, что и осуществляется в рамках внедряемой концепции «Дорога как услуга».

Каким быть придорожному сервису?

Развитие дорожных сервисов, обеспечивающих комфортные поездки, находится в приоритете у Минтранса России, который разработал проект федерального закона для стандартизации размещения объектов дорожного сервиса вдоль автодорог, призванного обеспечить широкий набор различных услуг на одной территории. Будущий закон, в частности, обеспечит решение вопроса о размещении сооружений связи и мобильных объектов дорожного сервиса.

В настоящее время вдоль сети подведомственных Росавтодору автодорог работает более 12 тыс. объектов дорожного сервиса (ОДС), включая 101 комплексную многофунк-

циональную зону (МФЗ). Перевод ОДС в МФЗ и ввод последних в «составе» новых дорог — одно из важнейших требований при взаимодействии с инвесторами.

К ОДС относятся расположенные вдоль автодорог автосапарочные станции, автовокзалы, гостиницы, мотели, кафе и рестораны, станции технического обслуживания, стоянки транспортных средств и иные подобные объекты, тогда как МФЗ — формат комплексных услуг и сервисов на одной территории, где можно отдохнуть, перекусить, заправиться.

Задача по созданию необходимых условий для развития ОДС в районах прохождения автодорог содержалась в поручении президента России №Пр-1231. Росавтодором было инициировано создание межведомственных рабочих групп на базе подведомственных ФКУ, в состав которых также вошли представители субъектов РФ и бизнеса. Их задача — определение реальной потребности в создании МФЗ и «реновация» существующих ОДС на опорной сети дорог.

качества высшего и среднего профессионального образования отмечается всеми участниками транспортного комплекса. Основные проблемы, связанные с подготовкой кадров для дорожного хозяйства, обусловлены низкой квалификацией кадрового состава, дисбалансом между запросами и предложениями на рынке труда, недостаточной осведомленностью образовательных организаций в части современных требований, задаваемых дорожно-строительными организациями в результате внедрения новых технологий», — утверждает глава Росавтодора.

Перед Российским университетом транспорта как ведущим транспортным вузом страны в лице Академии дорожного хозяйства поставлена задача по подготовке нового поколения кадров для дорожно-строительного сектора. Академия привлекла в свой преподавательский состав заслуженных специалистов дорожной отрасли. Это позволяет студентам получить актуальные практические знания и навыки, соответствующие современным требованиям.

Закрепляется практикой

Предприятия дорожной отрасли заинтересованы в подготовке квалифицированных специалистов, а профильные учебные заведения в том, чтобы студенты приобрели необходимый практический опыт. Ведущие работодатели из различных субъектов федерации предоставили студентам возможность прохождения производственной практики в реальных дорожно-строительных условиях. Отточить свои навыки, получить опыт работы на дорожных объектах можно и в рядах студенческих строительных отрядов (ССО).

Еще в начале нынешнего года в Росавтодоре прошло мероприятие, приуроченное ко Дню российских ССО. На нем Роман Новиков отметил, что, начиная с 2016 года, более двух тысяч студентов-дорожников приняли участие в работе стройотрядов, были задействованы в строительстве Керченского моста, капитальном ремонте участков трассы А-393 Южно-Сахалинск—Оха и реконструкции отрезка автомобильной дороги А-360 «Лена», строительстве мостового перехода через реку Марху, капитальном ремонте участка трассы А-331 «Вилей», строительстве и реконструкции отрезка автодороги Р-504 «Кольма».

С целью гармонизировать эту работу во взаимодействии с регионами России Росавтодор разрабатывает генеральную схему размещения МФЗ на опорной сети дорог, презентация которой должна состояться нынешней осенью. Более комфортные и безопасные условия на автомобильных дорогах, обеспечение доступности к туристическим и иным посещаемым локациям, качество сервисных услуг, в том числе на объектах дорожного сервиса в составе МФЗ, обсуждались, в частности, на совещании с участием представителей Минтранса и Минэкономразвития России, подведомственных Росавтодору ФКУ, органов исполнительной власти субъектов РФ и бизнес-сообщества.

Работа по синхронизации ввода новых участков трасс и строительству МФЗ ведется Росавтодором в рамках пятилетнего плана дорожного строительства. Предполагается ввод более 20 объектов до 2025 года и не менее 123 МФЗ — к 2030-му. Подведомственными ФКУ разработаны и утверждены «дорожные карты» по реализации МФЗ на федеральной дорожной сети.

Работа по синхронизации ввода новых участков трасс и строительству МФЗ ведется Росавтодором в рамках пятилетнего плана дорожного строительства. Предполагается ввод более 20 объектов до 2025 года и не менее 123 МФЗ — к 2030-му. Подведомственными ФКУ разработаны и утверждены «дорожные карты» по реализации МФЗ на федеральной дорожной сети.

Регионы включились в работу

Такая постановка вопроса нашла положительный отклик, например, в Тверской области, хорошо насыщенной автотрассами разного ранга и возраста. В границах региона проходит 1 087 км только федеральных трасс, подведомственных Росавтодору, на которых размещено 240 ОДС, в том числе в составе пяти современных МФЗ. Совсем скоро будет построена новая МФЗ на трассе М-9 «Балтия», а также «подтянут» существующий ОДС до уровня многофункциональной зоны на автомобильной дороге М-10 «Россия».

На втором этапе строительства обхода Волгограда запроектировано три локации для размещения МФЗ, по двум из которых уже определен инвестор.

В Ярославской области на 193-м км федеральной трассы М-8 «Холмогоры» Москва—Архангельск пять лет успешно функционирует комплексный объект дорожного сервиса «Ростов». На этой первой появившейся в регионе МФЗ есть АЗС, кафе, детские игровые площадки, стоянки для легкового и большегрузного транспорта, спецпарковки для автодомов (с заправкой водой и сливом санкапсул). Кстати, в кафе работают информационные сервисы о региональной туристической инфраструктуре.

Во Владимирской области рассматривается вопрос создания МФЗ на базе АЗС на обходе Суздаля. Там в рамках капремонта рядом с существующей АЗС выделен участок площадью более 1,5 га, на котором планируется организовать мотель и пункты питания.

Особенно актуален вопрос строительства новых МФЗ на популярных туристских направлениях. Вдоль дорог, подведомственных ФКУ Упрдор «Тамань», обустроено 74 ОДС, предоставляющих широкий спектр услуг. На дорогах А-289 (действующее направление) и А-290 в Краснодарском крае функционирует 48 ОДС, совмещенных с площадками отдыха. Так, расположенные на км 126+600 слева и на км 127+500 справа трассы А-290 МФЗ успешно работают, обслуживая водителей и пассажиров, путешествующих на юг, здесь можно максимально комфортно и безопасно провести время перед дорогой и обслужить машину. На МФЗ действуют площадки отдыха, АЗС, магазины, моечные пункты и СТО. Росавтодор реализовал пилотный проект совместно с ООО «Лукойл — Югнефтепродукт» и администрации Краснодарского края.

В Крыму вдоль трассы А-291 «Таврида» автолюбителям доступно 26 ОДС, ближайшие к транспортному переходу через Керченский пролив — многофункциональные АЗС на 12-м км (слева и справа) и ТЭС на 76-м и 78-м км соответственно.

МАТЕРИАЛЫ

Илья МАЛЕЦКИЙ, коммерческий директор компании ООО «ВсВ», торговая марка GRAF

Смекалка навыворот

Фальсификат остается на рынке профессионального строительного крепежа

Казалось бы, что такое явление, как фальсификат, кануло в небытие с ужесточением контроля на применяемую продукцию при строительстве объектов различного назначения, но оказалось, что не все так однозначно.

В прямом смысле понятие «фальсификация» в профессиональном строительном крепеже сегодня встречается довольно редко, то есть когда продукция низкого качества выдается за европейскую путем «подкладывания» нужных документов и перефасовки.

Сейчас игроки на рынке пошли дальше, и явный фальсификат встретить на стройплощадке довольно трудно, хорошо работает стройнадзор, требуется ряд разрешающих и подтверждающих документов, проведение натурных испытаний. Отмечу, я говорю о нашей нише профессионального строительного крепежа, а именно клиновых (механические) анкеров, которые компания «ВсВ» производит в России под торговой маркой GRAF.

Стоит отметить, что практика перефасовки продукции одного поставщика в коробки другого куда не делась, все импортеры активно сотрудничают, перекупая друг у друга продукцию и фасуют в свои брендированные коробки.

Возвращаясь к понятию фальсификата надо отметить, что ниша профессионального строительного крепежа в этом плане эволюционировала и действует по всем нормативам, поставщики получают технические свидетельства и сертификаты, делая испытания и выдавая официальные протоколы испытаний. Но есть нюанс!

Для получения технической оценки ФАУ «ФЦС» поставщик обязан предоставить протоколы испытаний от аккредитованных российских лабораторий.

Любое юридическое лицо может прийти в лабораторию с образцами в пакетиках, провести испытания и получить техническую оценку Росстроя, и никто даже проверять не будет соответствие предоставленных образцов ре-



SHUTTERSTOCK/ROTOROM

ально поставляемой продукции, то есть специалист лаборатории не придет на склад импортера крепежа для отбора образцов и их дальнейших испытаний, нет такой законодательной базы. Другими словами — испытывал я образцы HILTI, получил техническое свидетельство, а под эти документы завозу и продаю китайскую продукцию, в том числе на объекты федерального значения.

У нашей компании на базе производства создана своя аккредитованная лаборатория, и мы сами можем предоставлять необходимые протоколы испытаний для получения технической оценки Росстроя, однако сталкиваемся с нежеланием контролирующих органов отходить от отработанной схемы сотрудничества с рядом лабораторий.

Но и это еще не все, самые смелые организации пошли дальше.

На волне импортозамещения, продвижения отечественных производителей и ухода

Справочно

■ Фальсификация (лат. falsificatio, от итал. falsificare — подделывать) или подделка — поддельный предмет, вещь, выдаваемая за настоящую.

европейских брендов наши коллеги по продаже профессиональных клиновых анкеров стали называть себя российскими производителями, в своих технических свидетельствах указывать, что данное юридическое лицо является производителем, хотя по факту таковым не является, у них просто физически нет производственных площадок с оборудованием для изготовления клиновых анкеров.

Продолжая изучать данные технические свидетельства, мы доходим до раздела «Описание» и видим, что там скромно приписано, что комплектующие для продукции «российского

производителя» поставляются из Китая, и в лучшем случае в России осуществляется сборка конечного продукта. О каком производстве может идти речь, если у «производителя» даже патента нет на его продукцию?

Причем наше производство представители регулирующих органов и аккредитованных лабораторий посещают регулярно, так как не верят, что мы — российские производители, а производства вышеуказанных «производителей» не посещали ни разу. Видимо, верят на слово.

Отдельно хочу затронуть тему параллельного импорта. Параллельный импорт европейских анкеров становится все дороже и дороже. Дилеры, импортеры начали завозить из Китая, утверждая, что это выпускает тот же завод, который производит продукцию для HILTI, например. Но не все знают, что такое контрактное производство под контролем европейских брендов. Это определенный аудит качества, это разрешение на использование запатентованных технологий и изделий. Никогда китайский производитель не будет поставлять такую же продукцию третьим лицам. А именно в контроле качества и всевозможных ноу-хау и есть суть продукции под европейскими брендами. И результат такой, что у всех импортеров один и тот же товар, который выглядит как дешевый китайский анкер, только в белом цинке как у европейских брендов. Более того, внимательно изучая технические свидетельства ведущих российских импортеров, не трудно обнаружить, что практически 90% анкерного крепежа поставляется с одного китайского предприятия.

Резюмируя, можно сказать, что фальсификат изменился, и это уже не кривая наклейка HILTI на китайской коробке, фальсификат прикрылся всеми нужными документами, поэтому необходимо усиливать меры по контролю за выдачей разрешительной документации для применения в строительстве.

Беспечность в выдаче разрешающих документов может привести к самым серьезным последствиям в строительстве, и даже к трагедиям.

11/10/2024_ЦДП

**BETON
CONF 2024**

ПОЛИПЛАСТ®

XIII международная
научно-практическая
конференция
по технологиям бетонов
www.beton-conf.ru

XI Международная
специализированная
выставка «Дорога 2024»



**ДОРОГА
2024**

**15–17
октября**

г. Екатеринбург,
МВЦ «Екатеринбург-ЭКСПО»

дорога.рф

БЛАГОУСТРОЙСТВО

Светлана СМИРНОВА

Власти Петербурга разрабатывают проект, который позволит соединить набережные Невы и ее притоков в центральной части города, чтобы построить непрерывную пешеходную линию. Проект получил название «Водный каркас».

По подсчетам аналитиков, в Северной столице расположено около 300 км водных ресурсов — это около 7% от всей территории региона. Общая длина набережных города составляет более 150 км. Большая часть из них прославилась Санкт-Петербургом на весь мир своими классическими открытыми видами. И эти точки на карте давно стали местами притяжения жителей и многочисленных туристов. Но есть в городе и прибрежные территории, пока не пригодные для прогулок. И речь идет не только о набережных и Неве, но также и о малых реках, которых здесь насчитывается около сотни. «На сегодняшний день это маргинальные пространства, около 40% малых рек недоступны, а многие прибрежные территории — это гаражи либо границы промышленных зон. Это, скорее, задворки развития городской структуры», — отмечает руководитель МЛА+ Яна Голубева.

По словам руководителя архитектурного бюро «Студия 44» Никиты Явейна, сейчас петербургские набережные условно можно разделить на три типа. Первый — тротуары между проезжей частью и водой, например, Воскресенская, Адмиралтейская, Кутузовская набережные. «Стандартный тротуар, красота необыкновенная слева и справа, но в общем-то там делать нечего, — замечает Никита Явейн. — Второй вариант — широкий бульвар с пешеходной зоной, но при этом отсутствуют предприятия обслуживания: рестораны, кафе, туалеты — все то, что позволяло бы людям отдыхать и проводить здесь достаточно долгое время». Третий ва-

Тренд для набережных

Петербург будет строить свой «Водный каркас»



ИЛЮСТРАЦИЯ: КОТОВИЧ

риант, к которому, как считает архитектор, необходимо стремиться, включает в себя достоинства пешеходной зоны и при этом обеспечивает жителям возможность проведения дуга. Реализацией проекта создания пешеходных комфортных зон на набережных Петербурга займется Комитет по развитию транспортной инфраструктуры (КРТИ) и подведомственные ему СПб ГКУ «Дирекция транспортного строительства» и СПб ГБУ «Мостотрест». Согласно заявленным планам, всего планируется благоустроить 25 прибрежных объектов. В обновленную пешеходную зону

также должны войти уже существующие общественные пространства. В Смольном подчеркнули, что впервые в истории города жители и гости Северной столицы получают большое количество возможностей отдыха у воды в черте города.

В планах городских властей — благоустройство набережной Мартынова и создание нового пространства вдоль Малой Невы на Петровской косе. Также продолжается работа по благоустройству набережной вдоль Южной дороги на Крестовском острове и набережной Большой Невки. Таким образом сформируется непрерывная пешеходная зона,

которая свяжет Центральный парк культуры и отдыха и парк 300-летия Петербурга. Будут приведены в порядок и берега Обводного канала. Капремонт проведут на Октябрьской набережной и проспекте Обуховской обороны. У метро «Елизаровская» в Невском районе реализуется проект, в котором застройщик задумал обустроить выход к воде и пешеходную зону шириной 50 м и длиной 200 м. Девелоперы также осваивают намыв и первую линию Большой Невы на Васильевском острове. По мнению авторов проекта «Водный каркас», такие пешеходные зоны с видом на воду повлекут за собой увеличение активности в черте города и создадут новые точки притяжения.

По словам главы архитектурного бюро Asadov Никиты Асадова, превращение набережных в пешеходные пространства — это тренд, который начался с конца XX — начала XXI века как часть процесса деиндустриализации городов. Поэтому Санкт-Петербург в своем стремлении сделать набережные комфортной средой не одинок. Сегодня по этому пути идут многие мегаполисы. Набережные как рекреационный ресурс для города на Неве — это сравнительно свежая история. Прежде Нева рассматривалась как ключевая транспортная артерия, а прибрежные территории для строительства новых или расширения существующих магистралей. Но, как заверил вице-губернатор Борис Пиотровский, сегодня у Северной столицы есть понимание важности и ценности развития прибрежных территорий. Осталось дождаться реализации конкретных проектов.

ЮБИЛЕЙ

Ксения ТРОФИМОВА

В 2024 году ежегодная общероссийская премия АРХИWOOD отметила свое 15-летие. В этом году она собрала более 200 заявок от архитекторов, работающих с деревом.

Торжественная церемония прошла в знаменитом кинотеатре «Художественный». Архитекторы собрались вместе, чтобы не только порадоваться за коллег или получить заслуженную награду, но и обменяться опытом и эмоциями.

В этом году награды вручались в девяти номинациях, в каждой по два победителя — по мнению профессионального жюри и народного голосования.

Памятный спил клееного бруса — а именно так выглядели «деревянные Оскары» — получили 18 проектов.

В номинации «Арт-объект» жюри отдало предпочтение концептуальной работе «Закром» от коллектива «Троица». Народное признание в этой номинации получил проект Стела «and-ШПИЛЬ», разработанный студенческой командой Елизаветы Росс, Кирилла Гилева, Алексея Беспалова и Дарьи Тихоновой.

В категории «Дизайн среды» лидером народного голосования стал проект «Рыба в водорослях» от проектной группы 8 и АНО «Институт развития городов Башкортостана». Эксперты выбрали постиндустриальный парк «Бетонные сады Острогжска», созданный бюро Citizenstudio/«Новая Земля».

Приз за лучшее использование дерева по версии жюри был присужден проекту отеля «Заонезье ретрит» от команды Rhizome, построенному на берегу Онежского озера, тогда как зрители отметили проект «Палисад» от НПО «Энергосервис».

В номинации «Малый объект» жюри отдало свои голоса павильону храма в Терьерке от «Димайло Ляшенко и партнеров», реализованному при поддержке компании АРХИWOOD. Народное голосование принесло победу проекту «Храм Воды» от «АА СТАДО».

В номинации «Загородный дом» жюри высоко оценило «Дом-Обелиск» от бюро KATARSIS ab, который стал пространственной метафорой вечных жизненных циклов. Проект был создан в 2023 году специально для фестиваля «Архстояние», ежегодно проходящего в арт-парке Никола-Ленивец. В то же время зрители выделили проект «Паленки» от агентства «Исматулаева и партнеры», вдохновленный архитектурой русских дач середины прошлого века.

Народным голосованием в номинации «Дерево в интерьере» был также отмечен экстрим-отель «Аврора» от архитектурного бюро FANTALIS Group, которое уже более 10 лет помогает развивать туризм на Камчатке. Жюри же выделило кофейню «Глина» от бюро amog, где дизайнеры использовали контрасты мягких и строгих линий.

В номинации «Общественное сооружение» эксперты отметили центр культурно-рекреационного кластера «Алтын Дага», реализованного проектной организацией «Детали». Народное голосование отдало предпочтение амфитеатру в парке «Изумрудный» в Барнауле, разработанному MDVA.

В номинации «Предметный дизайн» жюри выбрало «Книжный шкаф Pandemonium» от Citizenstudio, отсылающий к языческому тотемам, а проект «Табурет» от Натальи Соколовой завоевал признание публики.

В категории «Реставрация/Реконструкция/Воссоздание» жюри отметило офис АБ «Гордеев—Демидов», тогда как народным фаворитом стала «Службная постройка» от ООО «Валбэк-ру», дизайн-студии DESIGN BURO и Поморской плотницкой школы.

Специальный приз жюри получил проект «ГЭС на Нерли», реализованный бюро amog и Ксенией Раковой совместно с Mette Lange Architects и Мастерской деревянной архитектуры Евгения Макаренко,



Дерево, вперед!

В Москве вручили очередную премию АРХИWOOD



Тотан КУЗЕМБАЕВ, руководитель «Архитектурной мастерской Кузембаева»: «АРХИWOOD — хороший локомотив для продвижения деревянного зодчества. Раньше на это не очень обращали внимание, но с появлением премии АРХИWOOD про этот стиль стали больше узнавать. Среди участников и номинантов много молодежи. И сама по себе премия очень интересная. Хочу поздравить всех молодых ребят, которые участвуют. Проявляйте себя!»



PARKING RUSSIA

МЕЖДУНАРОДНАЯ ВЫСТАВКА оборудования и технологий для обустройства и эксплуатации парковочного пространства

12/13/14 НОЯБРЯ 2024

МОСКВА ЦВК «Экспоцентр»

18+

Получите бесплатный электронный билет на сайте parking-expo.ru, используя промокод **PARK24**

III МЕЖДУНАРОДНЫЙ СТРОИТЕЛЬНЫЙ ФОРУМ «АРКТИКА»

13–15 НОЯБРЯ 2024

МОСКВА ОТЕЛЬ MARRIOTT IMPERIAL PLAZA

Организатор форума: МЕЖДУНАРОДНАЯ АССОЦИАЦИЯ ФУНДАМЕНТОСТРОИТЕЛЕЙ

Официальная поддержка: АО ЦНИИТС, ЦНИИСПК stako

Генеральный спонсор форума: ZINKER

Спонсоры форума: СЕВЕРНЫЙ ИССЛЕДОВАТЕЛЬ, БЕРВЕЛ, ГЕОИНФО

Генеральные информационные партнеры: ФУНДАМЕНТЫ, ПОРА, ГИДС, ГЕОИНФО, ИКВАРТАР, ДОРОГ, ПЛАНИРОВАНИЕ, ДОРОГИ

www.fc-union.com, info@fc-union.com, +7 (495) 66-55-014, +7 925 57-57-810



ПРОЕКТ

Читайте в следующем номере «СГ»: Передовые практики подготовки кадров для строительной отрасли

Оксана САМБОРСКАЯ

В середине сентября в пресс-центре ТАСС в Москве состоялась церемония награждения финалистов Всероссийского конкурса на разработку социокультурной концепции развития территории ансамбля усадьбы «Успенское» — одного из сохранившихся в Подмосковье памятников архитектуры рубежа XIX-XX веков, объекта культурного наследия. В центре усадебной территории располагается главный дом — особняк в стиле викторианской неоготики, обладающий сложной ступенчатой асимметричной композицией. В конце XIX века усадьбу купил знаменитый меценат Сергей Морозов, там подолгу жил художник Исаак Левитан, бывал писатель Антон Чехов. Усадьба окружена парком, возраст самых старых деревьев в котором насчитывает более 180 лет. С 1960 года в усадьбе располагалось отделение Центральной клинической больницы Академии наук СССР, в 1970-е годы рядом с замком был выстроен ее новый лечебный корпус.

Организатор конкурса — АО «ДОМ.РФ», оператор — Международная урбанистическая лаборатория «ЦЕНТР Lab», партнером и инвестором проекта выступает ООО «Управляющая компания «Эвокорп», которая в 2022 году приобрела права на усадьбу по итогам открытых публичных торгов.

Все проекты предполагали переосмысление концепции использования всего комплекса, включая парк и здание лечебного корпуса. Победителем стал консорциум AI-Architects + Sheredega Consulting + Ирина Крымова. Второе место занял консорциум .ket bureau + бюро V + Юлия Гапоненко + Андрей Иванов + Станислав Гужов. Третье место разделили консорциум ХОРА + Институт социального развития городов + Коммуникационное агентство Gravity и NOWADAYS office.

Ансамбль усадьбы — уникальный памятник архитектуры рубежа XIX-XX веков, объект культурного наследия регионального значения, расположенный на территории Одинцовского городского округа Московской области.

Представитель победившего консорциума, сооснователь, управляющий партнер Sheredega Consulting Юрий Шередега отметил, что миссией проекта являются развитие и поддержка современной российской культуры. «Успенское» может стать своего рода трамплином для сферы искусства на разных стадиях. Молодые таланты получают здесь уникальную образовательную инфраструктуру, опытные художники — возможность найти потенциального инвестора, предприниматели — новый формат взаимодействия с деятелями культуры. В нашем проекте мы придерживались предмета охраны объекта культурного наследия, все что в усадьбе есть ценного, должно быть сохранено», — подчеркнул Юрий Шередега. По его мнению, центральной точкой притяжения должна стать сцена на эксплуатируемой кровле, предназначенная для показов и проведения различных событий. Она может быть оборудована тентами, системой обогрева. Часть кровельного пространства будет использоваться как небольшой ресторан.

«Мы хотели бы сделать корпус современным, при этом минимально вмешиваясь в само здание. Мы позаботились о детях, о мамах с колясками — постарались спроектировать нормативный пандус, который ведет к склону. Мы предусмотрели парковку на территории усадьбы, зону разгрузки. Усадебный парк может выполнять терапевтическую и просветительскую функции, став площадкой для экспонирования произведений искусства резидентов усадьбы. На берегах Москвы-реки могут появиться арт-инсталляции, фор-



МЕЖДУНАРОДНАЯ УРБАНИСТИЧЕСКАЯ ЛАБОРАТОРИЯ «ЦЕНТР LAB»

Больше, чем музей

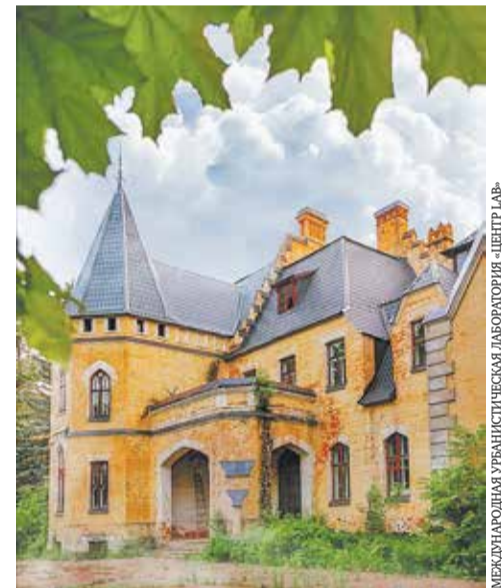
Определился победитель конкурса по созданию концепции развития усадьбы «Успенское»

мируя новую точку притяжения — парк искусств под открытым небом», — рассказал Юрий Шередега.

Проект имеет большое значение для всех исторических усадеб России, считает председатель жюри конкурса, директор по развитию городской среды АО «ДОМ.РФ» Антон Финогенов: «Успенское» — хороший пример перехода на новое качество проектирования при реставрации других объектов культурного наследия. С одной стороны, мы сохраняем все жесткие требования по реставрации, а с другой стороны, пытаемся найти и интегрировать новые смыслы развития территорий».

В свою очередь, соучредитель Международной урбанистической лаборатории «ЦЕНТР Lab», представитель оператора конкурса Сергей Георгиевский добавил, что сейчас проводится большая исследовательская работа, направленная на восстановление Успенского замка. Он станет одной из важных составляющих ансамбля культурно-образовательного центра. Идеи конкурсантов объединяют лечебный корпус, здание замка и всю территорию парка. Вместе они образуют новый ансамбль, новую форму.

По словам членов жюри, работы всех финалистов заслуживают того, чтобы найти применение при обновлении усадьбы «Успенское» и масштабирования этого опыта на другие объекты культурного наследия по всей России.



МЕЖДУНАРОДНАЯ УРБАНИСТИЧЕСКАЯ ЛАБОРАТОРИЯ «ЦЕНТР LAB»



МЕЖДУНАРОДНАЯ УРБАНИСТИЧЕСКАЯ ЛАБОРАТОРИЯ «ЦЕНТР LAB»



МЕЖДУНАРОДНАЯ УРБАНИСТИЧЕСКАЯ ЛАБОРАТОРИЯ «ЦЕНТР LAB»

Строительная газета ISSN 0491-1660	Свидетельство о регистрации ПИ № ФС 77-76523 от 02.08.2019 выдано Роскомнадзором. Цена свободная 52 000 экземпляров	Главный редактор С.Л. Щавелев	Учредитель Ассоциация «Национальное объединение строителей» Адрес: 123242, г. Москва, ул. Малая Грузинская, д. 3	Редакция ООО «Новая Строительная газета» Адрес: 123242, г. Москва, ул. Малая Грузинская, д. 3, офис 5 Тел: (495) 987-31-49 АО «Почта России»: П2012; П2011; П3475; П3476	Время подписания в печать: по графику: 17.30 02.10.2024 фактическое: 17.30 02.10.2024 Любая перепечатка без письменного согласия правообладателя запрещена. Иное использование статей возможно только со ссылкой на правообладателя. Рукописи не рецензируются и не возвращаются.	Отпечатано: АО «Красная Звезда» 117342, Россия, Севастопольский проспект, 56/40 Номер заказа: 6006-2024
--	---	----------------------------------	---	--	--	--