

16 123 молодые семьи получили социальные выплаты на приобретение жилья в 2020 году (Минстрой РФ)

В России растет спрос на льготную ипотеку для военнослужащих **с. 6** Специальный проект «СГ»: «Демонтаж и рециклинг» **с. 8-9** Исторические усадьбы Ленобласти отдадут в аренду за один рубль **с. 11**



Издается
с апреля 1924

jay
JOURNALIST
OF THE YEAR
IN REAL ESTATE

ПРОФИЛЬНОЕ
ИЗДАНИЕ
2020 ГОДА

Строительная газета

www.stroygaz.ru

ИНВЕСТИЦИИ | ПРОИЗВОДСТВО | АРХИТЕКТУРА | ЖКХ

№6 (10634) 19 февраля 2021

Уважаемые
работники и ветераны
строительной отрасли!



Поздравляю с Днем защитника
Отечества!

Сегодня защитником Отечества является каждый, кто считает своим долгом беречь родную землю, защищать ее интересы, чья жизнь и работа подчинены единой цели — благополучию и процветанию нашей страны.

Благодаря труду строителей меняется облик городов, улучшается уровень и качество жизни людей, создаются современные условия для каждого человека. Сотни тысяч людей испытывают чувство глубокой благодарности за возведенные вами дома, детские сады и школы.

Особые слова благодарности в праздничный день — нашим ветеранам. Ваш жизненный путь, ратный и трудовой подвиг — это главный нравственный ориентир, которому следуют многие поколения. Вы вдохновляете своей жизнестойкостью и жизнелюбием, вносите большой вклад в повышение авторитета профессии строителя, формируете в молодом поколении стремление сохранить и приумножить традиции.

Дорогие коллеги и друзья! Поздравляю вас с праздником и желаю каждому крепкого здоровья, бодрости духа, стабильности и гармонии!

Президент Ассоциации
«Национальное объединение
строителей» А. Н. ГЛУШКОВ

НОСТРОЙ
НАЦИОНАЛЬНОЕ
ОБЪЕДИНЕНИЕ СТРОИТЕЛЕЙ

Агрессивный подход

Инфраструктурное строительство становится одним из приоритетов развития страны



Ольга ДЕСЯТОВА

Летом прошлого года президент РФ Владимир Путин подписал указ, определяющий национальные цели развития

государства с целевыми показателями до 2030 года. Позднее в соответствии с этим документом были приведены паспорта национальных проектов, в том числе и проекта «Жилье и городская среда».

Таким образом, для кабинета министров были обозначены приоритетные направления работы на ближайшее десятилетие, оставалось только решить вопрос с механизмами реализации и необходимым

финансовым обеспечением. Именно для этого аппарат правительства перешел к стратегическому планированию. Так, в феврале текущего года были утверждены пять рабочих групп, работающих над стратегией социально-экономического развития страны. Две из них практически напрямую связаны с российским стройкомплексом. В частности, группе «Агрессивное развитие инфраструктуры» под руководством профильного вице-преьера РФ Марата Хуснуллина предстоит определить механизмы достижения цели «Комфортная и безопасная среда для жизни». А группу «Национальная инновационная система», которую возглавил еще один заместитель председателя правительства РФ, Дмитрий Чернышенко, займется вопросами цифровизации и достижения цели «Цифровая трансформация». Оба направления — развитие инфраструктуры и цифровая трансформация стройотрасли — попали в зону ответственности Минстроя России.

Окончание на с. 4

Мосты высоких технологий

Алюминиевые мосты в России начали строить недавно. Сначала появились пешеходные, теперь пришло время автомобильных

Владимир ТЕН

С просьбой разрешить строительство первого в Восточной Европе автодорожного моста с пролетными строениями из алюминиевых сплавов к главе Минстроя России Иреку Файзуллину обратились ведущие научно-исследовательские институты, обладающие уникальными компетенциями в области мостостроения. Речь в обращениях к министру от экспертов МАДИ, ЦНИИС и НИУ МГСУ

идет о пилотном проекте автомобильного моста в Нижегородской области.

Напомним, что с 2017 года в России построено уже восемь алюминиевых пешеходных мостов: два — в Нижегородской области, два — в Красноярске, два — в Москве и один — в Туле, построенный в рамках нацпроекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги». Эти высокотехнологичные инфраструктурные объекты созданы российскими предприя-

ми из отечественного алюминия. По сути, они являют собой пример внедрения инноваций в целом ряде отраслей — и в металлургии, и в мостовом строительстве.

Развитие алюминиевого мостостроения стало возможным благодаря утверждению в 2019 году Минстроем России свода правил СП 443.1325800.2019 «Мосты с конструкциями из алюминиевых сплавов. Правила проектирования». Значение этого СП трудно переоценить.

«Длительное время строительство мостов из алюминиевых сплавов сдерживалось отсутствием нормативно-правовой базы. Проектирование объектов происходило по разработанному и утвержденному в Минстрое России специальным техническим условиям, что в значительной мере увеличивало стоимость и сроки проектирования, а также являлось негативным фактором при выборе госзаказчиками и проектировщиками решения в пользу алюминиевых сплавов», — отмечает руководитель проектов транспортной инфраструктуры Алюминиевой ассоциации Евгений Васильев.

Окончание на с. 14

НОВОСТИ

Военная кафедра МГСУ как один из важнейших кадровых ресурсов инженерных войск России **с. 5**

КОРОТКО

ИЖС ПО ОБРАЗУ И ПОДОБИЮ

Финансовый институт развития в жилищной сфере «ДОМ.РФ» и партия «Единая Россия» определили пять стартовых площадок, на которых будут реализованы типовые проекты комплексного развития территории (КРТ) под индивидуальное жилищное строительство (ИЖС). По словам генерального директора госкорпорации Виталия Мутко, разработанные для этого концепции в последующем войдут в пакет документов земельных аукционов «ДОМ.РФ» и будут предложены для реализации инвесторам. Для транспортного, инженерного и социального обеспечения проектов будут привлекаться инструменты поддержки, в том числе механизм инфраструктурных облигаций. Часть средств на строительство инфраструктуры в новых проектах будет выделена из региональных бюджетов.

«В дальнейшем мы подразумеваем повторное использование типовых проектов на других вовлекаемых нами в оборот площадках с учетом особенностей конкретной местности», — подчеркнул глава «ДОМ.РФ», добавив, что первая стартовая площадка находится в Иркутской области. В поселке Бурдаковка, расположенном между Иркутском и озером Байкал, на участке площадью 54,6 га может появиться современный коттеджный поселок с рекреационным, образовательными и туристическими кластерами.

ДЕНЬГИ СЕЛЬЧАНАМ

Правительство России дополнительно профинансирует программу сельской ипотеки и проекты по комплексному развитию сельских территорий (КРСТ). Об этом «Стройгазете» сообщили в пресс-службе кабмина, уточнив, что соответствующий документ подписал на днях премьер-министр РФ Михаил Мишустин. В частности, на эти цели будет направлено 2,47 млрд рублей, из них 1,16 млрд рублей пойдут на субсидирование программы сельской ипотеки под 3% годовых. «Рассчитываем, что это решение поможет почти 12 тыс. семей улучшить свои жилищные условия», — отметил председатель правительства. Оставшиеся средства распределят между 22 регионами, где с федеральной помощью планируется реализовать более 30 проектов КРСТ. Деньги пойдут на строительство и реконструкцию школ, детских садов, спортивных комплексов, бассейнов, газо- и водопроводов. Предполагается, что мероприятия затронут около 195 тыс. человек и позволят создать более 7 тыс. новых рабочих мест.

ПРИМЕНЯТЬ НА ПРАКТИКЕ

В Москве разработали методику расчета электрических нагрузок многоквартирных домов (МКД), предназначенную для практического использования всеми профильными организациями столичного стройкомплекса. Норматив уже включен в базу Московского территориального строительного каталога (МТСК). Как рассказал «Стройгазете» руководитель городского Департамента градостроительной политики Сергей Лёвкин, новый документ позволит точнее определять объемы электрических нагрузок в процессе проектирования. Также эта информация будет полезна при получении техусловий на подключение к сетям. В основу методики легли данные анализа проектных, договорных и фактических величин электрических нагрузок более 300 МКД, указывающие на превышение проектных электрических нагрузок над их фактическими значениями.



Справочно

■ В России сейчас также действует программа ипотеки с господдержкой для семей, у которых в период с 1 января 2018 года по 31 декабря 2022 года родился второй или последующий ребенок. Кроме того, в 2019 году правительством были утверждены разработанные Минфином правила выплаты 450 тыс. рублей для погашения ипотечных кредитов многодетных семей.

Ипотечке дали срок

Перспективы льготного кредитования станут известны весной

Сергей ЗЕЛЕНЦОВ

До 31 марта 2021 года правительство России и Центробанк РФ должны подготовить предложения по порядку реализации льготных ипотечных программ в 2021-2024 годах, рассмотрев в том числе возможность снижения процентной ставки по субсидируемым государством кредитам для семей, имеющих двух и более детей. Соответствующее поручение кабмину и регулятору финансового рынка дал на днях президент страны.

Напомним, что в России в настоящее время действует несколько льготных программ по ипотеке. В частности, в середине апреля 2020 года была

запущена программа льготной ипотеки на новостройки по ставке до 6,5% годовых, которая должна была завершиться 1 ноября. В конце октября прошлого года программа была продлена до 1 июля 2021 года. Позже вице-премьер РФ Марат Хуснуллин заявил, что правительство рассматривает возможность продления программы льготной ипотеки для отдельных регионов.

По мнению первого заместителя председателя комитета Совета Федерации РФ по федеративному устройству, региональной политике, местному самоуправлению и делам Севера, члена Совета Национального объединения строителей (НОСТРОЙ) Арка-

дия Чернецкого, отказываться от льготной ипотеки на данный момент нецелесообразно, так как продление действия этой программы позволит многим россиянам решить жилищную проблему, а также поддержать строительный комплекс страны в сложных условиях.

«Льготная ипотека дала чрезвычайно важный эффект. Кроме того, сыграла большую роль в снижении ставки по депозитам: люди старались вкладывать деньги в недвижимость. Эффект был получен гораздо больший, чем даже мы ожидали. Если сейчас взять и сказать, что льготная ипотека отменяется, мы получим абсолютный обратный эффект. Особенно учитывая то, что стоимость квадратного метра выросла, мы получим серьезное падение спроса, которое сложно будет восстановить», — рассказал «Стройгазете» сенатор.



Здравствуй, дерево!

Минстрой России разработал новые стандарты для деревянных строений

ны и древокомпозитов. В одном из стандартов даже предложены нормативы промышленного выпуска деревянных изделий с применением низкосортной древесины. «Это будет способствовать выпуску качественной продукции с низкой себестоимостью и одновременно расширит перечень конструкций и изделий, обеспечивающих быструю сборку покрытий деревянного пола», — пояснили в министерстве.

«Нами разработана эффективная унификация технических требований, обеспечивающая массовый, в том числе автоматизированный, выпуск менее затратной продукции, высококачественных, надежных и безопасных изделий», — обратил внимание заместитель министра строительства и ЖКХ РФ Дмитрий Волков. — В перспективе это дает возможность вместо сырья экспортировать высокотехнологичную строительную продукцию —

с эффективным использованием лесных ресурсов и созданием новых рабочих мест».

Замглавы Минстроя России также напомнил, что с 1 января 2021 года, в соответствии с поручением президента РФ Владимира Путина, прекращен экспорт сырых и необработанных хвойных материалов, которые являются основной породой древесины для строительства.

Кстати

■ До 1 июля 2021 года, согласно поручению главы государства, правительство должно обеспечить еще и запуск в стране ипотечных программ на строительство объектов индивидуального жилищного строительства (ИЖС) с использованием деревянных конструкций, созданных индустриальным способом.

Сергей ЗЕЛЕНЦОВ

Как сообщили «Стройгазете» в пресс-службе ведомства, на сегодняшний день полностью сформирован комплект ГОСТов, образующих современную нормативную базу строительства зданий и сооружений из древеси-

Движение по Большой кольцевой линии московского метро запустят раньше срока **с. 15**

НОВОСТИ

Агломерации сформируют транспортный каркас

Стали известны ключевые инфраструктурные проекты Санкт-Петербурга и Ленобласти



DP&U

Первый этап ШМСД — Витебская развязка, которая свяжет ЗСД с Витебским проспектом

Светлана СМИРНОВА (Санкт-Петербург)

Одной из ключевых точек роста для развития Санкт-Петербургской агломерации до 2024 года станут объекты транспортной инфраструктуры. Конкретный план действий на ближайшие три года, включающий 415 мероприятий, был озвучен на заседании координационного совета по развитию транспортной системы Северной столицы и Ленинградской области. Сопредседательствовавший на заседании вице-премьера РФ Марат Хуснуллин.

глава дирекции Ирина Герун перечислила главные транспортные объекты, на которых будет необходимо сосредоточить усилия для достижения показателей нацпроектов. Это строительство Широкой магистрали скоростного движения (ШМСД) от Западного скоростного диаметра (ЗСД) до Кольцевой автодороги (КАД) в точке пересечения с трассой «Кола». ШМСД разгрузит дорожную сеть на юге Петербурга и обеспечит беспрепятственный выезд автотранспорта в область. Первым этапом новой скоростной автодороги города станет строительство развязки ЗСД с Витебским проспектом, что решит сразу несколько ключевых задач: соединит скоростной диаметр с Московским и Фрунзенскими районами и перераспределит трафик, идущий через центр Петербурга. В перспективе транспортная инфраструктура города и области должна получить и продолжение на Пискаревском и Шуваловском проспектах, Зеленогорском шоссе, с реконструкцией проспекта Энгельса на участке от улицы Михаила Дудина до КАД.

В плане нового транспортного каркаса агломераций учтены и проекты РЖД, такие, как однопутная электрифицированная линия «Сертолово—Левашово», а также высокоскоростная железнодорожная магистраль «Москва—Санкт-Петербург». Включены в проект документа и новые станции петербургского метрополитена — «Казакская», «Большой проспект», «Туристская» и «Кудрово» — расположенные в самых густонаселенных районах города.

На заседании координационного совета также обсуждались вопросы финансирования запланированных транспортных проектов. В частности, стало известно, что Смольный направил в Минтранс России предложение по федеральному финансированию восьми объектов инфраструктурного строительства общей протяженностью почти 32 км и стоимостью более 78 млрд рублей (пока городу из бюджета гарантировано только 10,7 млрд рублей на пять дорожных проектов).

Подводя итоги встречи, Марат Хуснуллин предложил взять за основу представленный план и доработать документ в марте. По его словам, ключевой вопрос — это создание единой интеллектуальной транспортной системы, взаимовыгодной между двумя субъектами, благодаря которой можно добиться увеличения пропускной способности уже существующей транспортной инфраструктуры на 10-15%. Между тем, комплексная информационная система управления общественным транспортом в Петербурге до сих пор не запущена.

Вместе с государством

«РОСИНФРА» определит лучшие инфраструктурные практики ГЧП

Оксана САМБОРСКАЯ

Открыт прием заявок на участие в Национальной премии в сфере инфраструктуры «РОСИНФРА», в рамках которой будут отмечены лучшие прошлогодние практики государственно-частного партнерства (ГЧП) в различных отраслях инфраструктуры и наиболее активные участники этого рынка.

Премия проводится Национальным центром ГЧП (входит в Группу «ВЭБ.РФ») на ежегодной основе с 2013 года. Соорганизатором церемонии награждения лауреатов выступает Фонд «Росконгресс».

В текущем конкурсе претендовать на победу смогут все инфраструктурные проекты ГЧП, прошедшие коммерческое закрытие в период с 1 января по 31 декабря 2020 года. Шорт-листы по 14 номинациям будут сформированы на основе базы данных платформы «РОСИНФРА».

Справочно

■ В прошлом году лучшими проектами ГЧП 2019 года были признаны: создание железнодорожной инфраструктуры к ОЭЗ «Калуга», строительство трамвайной линии в Санкт-Петербурге, кинотеатра «Аврора» в Краснодаре, школы в ХМАО, бассейна в Удмуртии и др. Среди участников рынка были отмечены: Газпромбанк, Группа «ВИС», Финист и Herbert Smith Freehills. Московская область стала регионом с наиболее активной информационной политикой в сфере ГЧП.

Лауреатов определяют, к примеру, в сфере магистрального транспорта, ЖКХ, экологии, а также в городском развитии, детской инфраструктуре, туризме и спорте. При этом по инициативе экспертного сообщества в премию по итогам 2020 года была возвращена номинация «Лучший технический консультант (проектировщик)».

Субъекты РФ, которые в сложных социально-экономических условиях, вызванных пандемией, продолжили запускать новые ГЧП-проекты и внедрять меры поддержки инвесторов, смогут побороться за звание «Антикризисный регион».

Уже второй год подряд в рамках премии будет отмечен проект, наиболее соответствующий принципам качественных инфраструктурных инвестиций, утвержденных странами — членами G20. Данная номинация введена по инициативе «ВЭБ.РФ».

Впервые участники инфраструктурного рынка смогут претендовать на звание «Лучшая сделка на вторичном рынке». Речь идет о проектах, по которым в 2020 году осуществлено полное или частичное рефинансирование долговых обязательств, включая сделки M&A.

10,7 млрд рублей

уже забюджетировано государством на создание пяти инфраструктурных проектов в рамках развития транспортной системы Санкт-Петербурга и Ленобласти

Документ, разработанный дирекцией по развитию транспортной системы Санкт-Петербурга и Ленобласти совместно с Минтрансом России и администрациями регионов, разделен на три больших блока: автомобильные дороги, железнодорожный транспорт и метрополитен. Представляя план,

Издано с апреля 1904

Строительная газета

ИНВЕСТИЦИИ | ПРОИЗВОДСТВО | АРХИТЕКТУРА | ЖКХ

ПОДПИСКА НА «СТРОИТЕЛЬНУЮ ГАЗЕТУ»

Подписку можно оформить через РЕДАКЦИЮ.
Стоимость редакционной подписки:
на 1 месяц — **380 руб. 00 коп.**
на полугодие — **2280 руб. 00 коп.**
на год — **3900 руб. 00 коп.**
(экономия 15%)

Заполните заявку на сайте www.stroygaz.ru (раздел «Подписка») или отправьте ее в свободной форме по электронной почте subscribe@stroygaz.ru

ПОДПИСКУ С КУРЬЕРСКОЙ ДОСТАВКОЙ

предлагаем оформить через ООО «УП Урал-Пресс». Электронный подписной каталог и контакты всех представительств ООО «УП Урал-Пресс» — на сайте www.ural-press.ru

ПОДПИСКА ВО ВСЕХ ПОЧТОВЫХ ОТДЕЛЕНИЯХ РОССИИ ПОДПИСНЫЕ ИНДЕКСЫ

Официальный каталог АО «Почта России»



Для индивидуальных подписчиков:

- П2012 – на полгода
- П3475 – на год

Для предприятий и организаций

- П2011 – на полгода
- П3476 – на год

ПОДПИСКА — ГАРАНТИЯ ПОЛУЧЕНИЯ ВСЕХ НОМЕРОВ ГАЗЕТЫ

РЕГУЛИРОВАНИЕ



Агрессивный ПОДХОД

По
60

МЛН
«КВАДРАТОВ»
КАЖДЫЙ —

так предлагается
выровнять
показатели
по вводу в
сегментах
МКД и ИЖС
к 2030 году

с.1

**Знакомые цели,
новые механизмы**

Напомним, что национальная цель «Комфортная и безопасная среда для жизни» предусматривает к 2030 году улучшение жилищных условий не менее 5 млн семей ежегодно и увеличение объема жилищного строительства не менее чем до 120 млн квадратных метров в год. Помимо этого, стоят задачи по улучшению качества городской среды в полтора раза; приведению доли дорожной сети в крупнейших городских агломерациях, соответствующей нормативным требованиям, до уровня не менее 85%; созданию устойчивой системы обращения с твердыми коммунальными отходами (ТКО), обеспечивающей их 100% сортировку и снижение объема отходов, направляемых на полигоны, в два раза. Также через девять лет должны снизиться выбросы опасных загрязняющих веществ, оказывающих наиболее негативное воздействие на окружающую среду и здоровье человека. Отдельно в документе прописаны и планы по экологическому оздоровлению водных объектов, включая реку Волгу, озеро Байкал и Телецкое.

Каждое из перечисленных направлений требует обеспечения специальной инфраструктурой. Именно поэтому внутри рабочей группы (РГ) «Агрессивное развитие инфраструктуры» осуществляется максимальное межведомственное

взаимодействие: в состав вошли 23 представителя Минстроя, Минфина, Минэкономразвития, Минтранса, Минприроды, Минцифры России и профильных департаментов правительства РФ. Экспертное сопровождение обеспечивают представители Национального исследовательского университета «Высшая школа экономики» (НИУ ВШЭ), Фонда «Центр стратегических разработок», Фонда содействия реформированию ЖКХ, а также ключевых профессиональных и деловых объединений — Российского союза промышленников и предпринимателей (РСПП), «Деловой России» и Национального объединения строителей (НОСТРОЙ).

На первом заседании рабочая группа утвердила отраслевые стратегические направления для разработки перечня инициатив, ими стали жилье и комфортная городская среда, развитие строительной отрасли, ЖКХ, экология, инфраструктурное строительство и пространственное развитие. Позже «экологическая стратегия» была выделена в отдельную подгруппу, которую возглавила заместитель председателя правительства РФ Виктория Абрамченко.

«Стройгазете» удалось одной из первых ознакомиться с рабочими материалами РГ по семи ключевым инициативам, направленным на достижение заявленных национальных целей.

1. Доступное арендное жилье и апартаменты. Согласно проведенным исследо-

ваниям, покупку жилья за счет собственных средств или с использованием ипотеки могут себе позволить лишь 40% населения страны. В этой связи признана необходимость разработки механизмов развития рынка арендного жилья в трех подсегментах — социальный наем, некоммерческая (субсидируемая) аренда и коммерческая аренда. Предполагается, что в 2024 году в стадии строительства будет находиться 5 млн кв. м доступного арендного жилья для 100 тыс. семей, что позволит до 2030 года ввести в эксплуатацию 25 млн «квадратов», в которых будут жить 500 тыс. семей. Основой достижения таких амбициозных целей должно стать государственно-частное партнерство (ГЧП). Также в целях создания разнообразия видов жилья для разных категорий граждан еще в прошлом году было принято решение признать апартаменты жилыми помещениями. Соответствующий проект федерального закона уже разрабатывается Минстроем России и этой весной должен быть внесен на рассмотрение в Госдуму РФ.

2. Развитие рынка инфраструктурных облигаций должно обеспечить создание инфраструктуры с привлечением внебюджетных источников. Так, в 2024 году необходимой инфраструктурой должно быть снабжено строительство 30 млн кв. м жилья, а к 2030 — до 100 млн «квадратов». Сегодня возведение инфраструктуры отстает от темпов жилищного строительства на срок от 3 до 7 лет, а должно быть ровно наоборот. Одним из ключевых мероприятий должна стать синхронизация программ развития территорий и схем расширения инженерных сетей. Для стимулирования рынка облигаций финансовый институт развития в жилищной сфере «ДОМ.РФ» планирует создание специализированного общества проектного финансирования (СОПФ), которое будет предоставлять льготные кредиты застройщикам или дочерней компании субъекта РФ под 2,5-3% годовых.

3. Ипотека — ключевой способ улучшения жилищных условий, но по-прежнему доступна менее чем половине семей в стране. Для обеспечения спроса на целевые объемы ввода жилья необходимо повысить доступность ипотеки на новостройки. Снижения ставок предлагается достичь за счет развития и повышения ликвидности ипотечных облигаций, а также внедрения новых механизмов, например, выкупа ипотечных облигаций Банком России, рефинансирования ипотечных закладных, обеспеченных кредитами на приобретение жилья на первичном рынке, а также субсидирования ипотеки для отдельных категорий граждан.

4. Дольщики — многолетняя проблема, для устранения которой рынок жилищного строительства в последние годы претерпел целую череду реформ. Стратегия предполагает полное восстановление прав граждан — участников долевого строительства за счет завершения строительства проблемных объектов или выплат компенсаций к 2024 году. Все необходимые правовые механизмы для этого уже созданы, ежегодно предусматривается соответствующее финансовое обеспечение. Сегодня требуется усилить роль властей субъектов РФ в данном вопросе, так как ряд обязательств в процессе завершения долгостроев лежит именно в зоне ответственности региона.

5. Комфортная городская среда. Исследования показывают, что 70% городов России сегодня характеризуются низким качеством городской среды, уровень реализации всех проектов развития городов, таких, как стратегии, генпланы и терсхемы, составляет не более 10%, а 97% граждан не участвуют в принятии решений даже по локальным вопросам городского развития. В целях кардиналь-

ного исправления этих показателей предполагается принципиально ускорить темпы реконструкции жилого фонда и инфраструктурного строительства за счет развития механизма ГЧП и устранения административных барьеров для частных инвестиций, массово благоустраивать дворовые и общественные территории, а также вырабатывать средства и способы вовлечения граждан в эти процессы.

6. Комплексное развитие территорий и расселение аварийного жилья — проблема, которая касается 75% населения страны. Безусловно, в ближайшие годы потребуются улучшение облика городов, формирование необходимой транспортной и социальной инфраструктуры, обеспечение сбалансированной городской застройки, обновление и вовлечение в оборот промзоны, создание новых рабочих мест и дополнительные налоговые поступления в бюджет.

Эксперты ставят на ИЖС

7. Индивидуальному жилищному строительству (ИЖС) в материалах РГ уделяется отдельное место, но пока правительство и Минстрой ведут речь исключительно о развитии механизмов индустриального строительства ИЖС. Так, текущей редакцией стратегии предполагается обеспечение дополнительного ввода в 2024 году 2,5 млн кв. м жилья в комплексных проектах ИЖС, а в 2030 — 6,5 млн.

Этот блок стратегии экспертное и профессиональное сообщество рекомендуют существенно доработать. В НОСТРОЙ, например, уже проработали весь подраздел, предложив внедрение программы «Мой частный дом», предполагающей формирование земельного банка под ИЖС, реестра типовых проектов ИЖС, типовых решений по подключению и синхронизацию инвестиционных программ ресурсоснабжающих организаций с планами развития территорий застройки ИЖС в регионах, а также разработку и внедрение стандарта строительства для подрядных организаций с контролем качества и требованиям по допуску к работам. Нацобъединение считает, что участником этой программы должен стать каждый гражданин РФ, бесплатно получив один раз в жизни земельный участок под строительство собственного дома.

По оценкам НОСТРОЙ, успешная реализация программы позволит уже в 2024 году увеличить ввод жилья на 20% (+ 10 млн «квадратов»), а в 2030 году выровнять показатели по вводу многоквартирных домов (МКД) и ИЖС — по 60 млн кв. м в каждом сегменте. Напомним, что мировой опыт показывает: именно сегмент частного домостроения позволяет за короткий срок повысить объемы текущего строительства, обеспечив граждан достойными условиями жизни, а экономику — дополнительным оборотом денежных средств и налоговыми поступлениями в бюджеты всех уровней. Так, в Германии в 1946-1958 годах было введено в строй свыше 250 млн частных «квадратов», а в США с 1929 по 1934 годы ежегодный прирост объема ввода ИЖС составлял от 45% до 70%. До сих пор в этих странах стоимость строительства одного «квадрата» частного дома ниже, чем в МКД, а жилая площадь на семью получается больше.

Кстати, как стало известно «СГ», данные предложения профсообщества президент НОСТРОЙ Антон Глушков уже представил Марату Хуснуллину 15 февраля на очередном заседании РГ «Агрессивное развитие инфраструктуры». В настоящее время вопрос о включении этой программы в механизмы достижения национальных целей находится на рассмотрении членов РГ и аппарата правительства.

23 ФЕВРАЛЯ — ДЕНЬ ЗАЩИТНИКА ОТЕЧЕСТВА

Аты-баты, строили солдаты

Какими знаниями и где вооружаются сейчас инженерные войска России



ПРЕСС-СЛУЖБА МГСУ

На обучение военной специальности выделяется всего один день в неделю. Студент должен «пропитаться армейским духом»: узнать, что такое распорядок дня, военная дисциплина и многое другое. При этом существует и план учебной работы — достаточно насыщенный, как и у гражданских кафедр. Все это делает задачу подготовки офицерских кадров крайне непростой.

Студентам надо очень многое показать и рассказать: начиная с работы шанцевым инструментом и заканчивая сложной техникой инженерных войск. Часто занятия проходят, что называется, «в поле» — проводится оборудование опорного пункта подразделения, разведка и преодоление водной преграды и многое другое. Территория учебного центра МГСУ в подмосковных Мытищах позволяет это реализовать в полной мере.

Воины-победители

На прошедшей первой межвузовской военно-инженерной универсиаде среди команд военных кафедр и военно-учебных центров российских вузов студенты МГСУ показали отличный результат: команда военной кафедры университета была признана лучшим инженерно-саперным подразделением. Целую неделю в Межрегиональном учебном центре инженерных войск в Нижегородской области команды боролись за победу. В условиях, приближенных к боевым, с элементами риска и опасности необходимо было установить и замаскировать противотанковые мины, создать минно-взрывное заграждение; снарядить минами гусеничный минный заграждатель в установленном нормативом времени; осуществить маскировку военной техники табельными маскировочными средствами; установить мостовую конструкцию, ограничители и дорожные знаки с использованием части комплекта тяжелого механизированного моста для преодоления противотанкового рва; проделать проходы в противотанковом и противопехотном минных полях противника с использованием общевойсковых комплектов разминирования; выполнить пуск переносного комплекта минирования «Ветер-М» в обозначенный габарит для прикрытия своего выдвижения; осуществить правильную установку и выполнить пуск заряда разминирования для проделывания прохода в минном поле; развернуть пункт полевого водообеспечения, электротехнические средства и т. д.



Владимир ТЕН

Цитата в тему

ПОЛКОВНИК АЛЕКСАНДР ИОСИПЕНКО, НАЧАЛЬНИК ВОЕННОЙ КАФЕДРЫ НИУ МГСУ: «За годы своего существования наша военная кафедра выпустила более пятидесяти тысяч разносторонне подготовленных, грамотных военных специалистов. Некоторые из них навсегда связали свою судьбу с армией, достигли генеральских званий, занимали и занимают ответственные посты»

Военное строительство в России — это не только стройбаты позднего советского периода, но и славные страницы истории от древнерусского периода до наших дней. Даже привычное нам слово «город» идет от глагола «оградить», строить защищенное от нападения врага место. Таким образом, еще в древние времена нашим предкам приходилось применять навыки военного инженерного искусства в строительстве. Естественно, выделялись мастера, обладающие знаниями и умением в этой области. В России они именовались «посоха», «пионеры», а их соединение — «корпусом инженеров».

От Вобана до Карбышева

Первые сведения о воинах-строителях на Руси относятся к 1016 году. Указывалось, что это были строители, находившиеся на военной службе и имевшие обширные познания в ратном деле и особенно в искусстве обороны. Со второй половины XV века в России был создан единый орган руководства военно-строительными работами в лице инженерной части Пушкарского приказа.

К укреплению искусства возведения фортификаций основательно приложил руку Петр I: при планировании инженерных мероприятий он использовал работы наиболее известного военного инженера того времени — маршала Франции Вобана (Sébastien Le Prestre, marquis de Vauban). Создавая регулярные вооруженные силы, император уделял особое внимание развитию артиллерии и инженерных войск. Для подготовки профессиональных кадров учреждаются инженерные школы: первая в 1708 году в Москве, вторая — в 1719 году в Санкт-Петербурге.

В годы Великой Отечественной войны множество военно-строитель-

ных частей действовало в составах фронтов и армий, возводя оборонительные укрепления, прокладывая транспортные и другие коммуникации, кабельные и телефонно-телеграфные линии связи, строя радиоузлы и т. д. для обеспечения мобильности и боевого взаимодействия советских войск, зачастую неся потери в ходе боевых действий. Всем известен подвиг военного инженера-строителя Дмитрия Карбышева. С 9 июня 1941 года генерал собирал материалы для разработки проекта укрепрайона нового типа в Белоруссии. В начале войны, будучи тяжело раненым, был захвачен в плен. Даже под зверскими пытками он решительно отверг попытки склонить его к сотрудничеству с врагом. В беседе с генералом имперских инженерных войск вермахта Раубенгеймером Карбышев заявил: «...убеждения мои не выпадают вместе с зубами от недостатка витаминов в лагерном рационе». Дмитрий Карбышев мученически погиб в ночь с 17 на 18 февраля 1945 года. Звание Героя Советского Союза ему присвоено посмертно.

Ныне инженерные войска (ИВ) — специальные войска Вооруженных сил России, предназначенные для оборудования территории военных действий, инженерной разведки и сопровождения войск. В состав ИВ входят органы управления, учреждения, предприятия, инженерно-саперные, инженерно-дорожные, понтонные и другие соединения, воинские части и подразделения.

Пропитаться армейским духом

Одним из важнейших кадровых ресурсов российских военных строителей уже более девяноста лет является военная кафедра Национального исследовательского Московского государственного строительного университета (МГСУ, до 1993 года Московский инже-

нерно-строительный институт (МИСИ) им. В. В. Куйбышева). Военная кафедра при вузе была создана в 30-е годы прошлого века и за время своего существования прошла все этапы становления и развития университета. Недавно распоряжением правительства РФ она была преобразована в военный учебный центр (ВУЦ). В процессе военной подготовки граждан в таких центрах используется весь научный потенциал профессорско-преподавательского состава гражданского вуза и современная материальная база, позволяющая обеспечивать качественную подготовку специалиста по наиболее востребованным, наукоемким военно-учетным специальностям. При этом полный курс обучения для последующей военной службы по контракту занимает весь период обучения в вузе.

К слову, для прохождения обучения на военной кафедре МГСУ отбирают лучших — успешных в учебе, дисциплине, а также соответствующих требованиям, предъявляемым в армии, в частности, по состоянию здоровья.



ПРЕСС-СЛУЖБА МГСУ



СЕРГЕЙ КУСЕЛЕВ / АГН «МОСКВА»

Жилье — военным

В России растет спрос на ипотеку для военнослужащих

1,5 ТЫС.

ипотечных кредитов военнослужащим было выдано в России в 2020 году только «Банком ДОМ.РФ»

Оксана САМБОРСКАЯ

Начало 2021 года оказалось важным для военнослужащих: банки и застройщики отработали появившийся в конце прошлого года механизм использования счетов эскроу при «Военной ипотеке» и начали заключать такие сделки в регулярном режиме. Список доступных для военных новостроек постоянно расширяется.

Как рассказали «Стройгазете» в «Банке ДОМ.РФ», на данный момент запущен процесс аккредитации более 300 домов по всей стране. Применение эскроу, отмечают в банке, удобно для застройщи-

ков: предусмотрен упрощенный порядок верификации объектов долевого строительства, в частности, отменены требования по подтверждению деловой репутации застройщика и по степени готовности дома.

Первая сделка с использованием «Военной ипотеки» по схеме счетов эскроу прошла в «Банке ДОМ.РФ» в начале февраля: кредит был оформлен на приобретение квартиры в новостройке в Краснодаре; денежные средства на покупку жилья военнослужащий получил в рамках «Льготной военной ипотеки на новостройки» по ставке от 5,7% — продукта, объединившего в себе условия кредито-

вания военнослужащих и льготной президентской ипотеки с господдержкой.

Пока эскроу-сделки по «Военной ипотеке» не занимают большой доли в структуре продаж российских застройщиков, но при этом участники рынка называют их достаточно перспективным направлением. По словам директора по развитию партнерских программ группы «Самолет» Алены Анцышкиной, для ее компании это интересная аудитория: даже в условиях ограниченного выбора участники программы «Военная ипотека» приобрели у «Самолета» за 2020 год более 7 тыс. квадратных метров жилья на сумму почти 850 млн рублей. Первую кредитную «милитари-сделку» со счетами эскроу застройщик заключил в ноябре прошлого года в банке «Россия». В ближайший год в компании ожидают роста числа продаж с использованием «Военной ипотеки» в связи с расширением предложения, доступного для приобретения в рамках этой программы.

В свою очередь, группа компаний (ГК) «Инград» работает с военнослужащими с середины 2018 года. С того момента военными приобретено в кредит жилья в проектах застройщика на общую сумму свыше 1,2 млрд рублей, из которых порядка 650 млн пришлось на 2020 год. Весной 2020 года в «Инград» оформили первую в России сделку по программе господдержки для военных со ставкой 6% годовых, а в январе этого года заключили первый по «Военной ипотеке» договор с эскроу в Московском регионе. «Новый механизм проведения сделок существенно увеличивает выбор для клиентов, а также позволяет им приобретать квартиру на «этапе котлована», по более низким ценам», — подчеркивает руководитель направления «Военная ипотека» ГК «Инград» Андрей Алексеев.

Помимо стандартных условий, воен-

Цитата в тему

ИГОРЬ ЛАРИН, ДИРЕКТОР ИПОТЕЧНОГО БИЗНЕСА «БАНКА ДОМ.РФ»: «Военная ипотека» — одна из важнейших программ с высокой общественной значимостью. Статистика выданных подтверждает востребованность такого кредитного продукта: в 2020 году спрос на ипотеку для военных вырос по сравнению с прошлым годом почти в три раза, нами получено более семи тысяч заявок на сумму свыше 1,3 миллиардов рублей»

ным предлагаются и специальные: например, «Инград» предлагает военнослужащим оформить ипотеку с господдержкой по минимальной ставке 5,75%. Также действует программа льготной ипотеки для семей военных с детьми, где процентная ставка составляет 4,9%. Кроме этого, работает программа «Военный trade-in», позволяющая военнослужащим обменять старую квартиру на новую, причем покупатель имеет возможность жить в своей старой квартире до момента получения ключей от новой.

В регионах «Военная ипотека» пользуется не меньшим спросом, хотя работают с ней далеко не все застройщики. Это связано с тем, что не каждый готов длительное время ждать возврата денежных средств от «Росвоенипотеки» — федерального государственного казенного учреждения (ФГКУ), в котором, как поясняет коммерческий директор ГК «РКС Девелопмент» Александр Коваленко, аккредитуются все квартиры для данной категории покупателей, реализуемые по ДДУ с привлечением банков. Сам застройщик уверяет, что в списке ФГКУ он — в числе первых среди региональных компаний, кому скоро разрешат работать с военнослужащими через эскроу.



Алексей Лёвин, председатель «Трудовой доблести России», Герой Социалистического Труда, кавалер орденов Ленина, Октябрьской Революции, Трудового Красного Знамени (дважды), Знака Почета и др.

Музей Победы на Поклонной горе



СЕРГЕЙ КУСЕЛЕВ / АГН «МОСКВА»

Трудом Россию славить

...и верить в индустриальное будущее страны

Ольга ОРОБЕЙ

Всероссийская общественная организация «Трудовая доблесть России» была создана на базе образцового предприятия столицы — Управления (ныне группа компаний) «Союзметрострой», основанного в 1952 году. Его преобразовали из Специального строительного поезда №901, где трудились специалисты, занятые на строительстве МГУ, сталинских высоток и реставрации московских храмов. К примеру, глава «Трудовой доблести России» Алексей Лёвин сам начинал работать подмастерьем-мраморщиком на реставрации Елоховского собора; в «Союзметрострое» будущий Герой Социалистического Труда работал со дня основания Управления — без малого 70 лет, из которых 11 — рабочим-каменщиком.

Сейчас председатель «Трудовой доблести России» мог бы водить по метро экскурсии, ведь он не только строил новые, но и реставрировал старые станции, начиная с первого радиуса: от «Сокольников» до «Парка Культуры».

«Московский метрополитен стал своеобразным музеем камня», — рассказал «Стройгазете» Алексей Лёвин. — В оформлении станций использовано более десяти наименований минералов из более чем ста месторождений. Основные — мрамор, известняк, гранит, травертин, габбро, гнейс и другие. Одно только мрамора насчитывается около двадцати видов. Так, для создания ощущения легкости, элегантности и иллюзии дневного света в оформлении станций использовали белый южноуральский мрамор месторождения Коелга, синевато-серый мрамор Уфалей из Челябинской области, а для украшения колонн на станции «Охотный ряд» — серо-черный мрамор с белыми прожилками из карьера в Грузии. Для завершения работ на «Театральной» белого мрамора оказалось недостаточно — и его нехватку восполнили ценнейшим белым каррарским мрамором, оставшимся от разрушенного храма Христа Спасителя. Для станции «Автозаводская» везли сиреневый мрамор с Горного Алтая. Для облицовки туннелей на «Новокузнецкой» использовали сиренево-розовый мрамор из Армении.



Станция метро «Парк Победы» в Москве

Справочно

■ Сегодня в «Трудовую доблесть России» входят Российское общество инженеров строительства (РОИС), Академия труда и социальных отношений, главный отечественный инженерно-строительный вуз — НИУ МГСУ, МВТУ им. Баумана, а также коллективы крупных предприятий строительного, агропромышленного, электроэнергетического и машиностроительного комплексов страны.

Возглавлявший «Союзметрострой» на протяжении 50 лет Алексей Лёвин сегодня не только «видит» камень, но и «слышит» его, легонько постукивая скампелем — настоящий Данила-мастер из сказки Бажова: «Вот этот камень будет вековечно стоять: звук наполненный; а этот — звук пустой, значит, с червоточинкой». Таких же, как он, высококлассных специалистов Управления задействовали на крупных правительственных объектах: они принимали участие в реконструкции Московского Кремля, об-

новлении облицовки плит у могилы Неизвестного солдата в Александровском саду. «Союзметрострой» выполнял комплекс архитектурно-лицевочных работ на Манежной площади, в Гостином дворе, занимался внешней и внутренней отделкой храма Христа Спасителя — предмета гордости всех московских строителей: специалисты Управления выполняли сложную инкрустацию алтаря и фресок собора, облицовывали и пешеходный мост, ведущий от храма на Берсеневскую набережную. Грандиозный

ДЕНЬ ЗАЩИТНИКА ОТЕЧЕСТВА

Экипаж машины боевой

«Челябинский колхозник» после реставрации вернулся на Мамаев курган

Наталья ЕМЕЛЬЯНОВА (Волгоград)

В Волгоградской области отреставрирован объект культурного наследия (ОКН) федерального значения — легендарный танк Т-34 «Челябинский колхозник». В торжественной церемонии открытия приняли участие ветераны боевых действий, представители местной администрации и жители города-героя.

Реставрация легендарного Т-34 осуществлялась в рамках международной

акции «Своих не бросаем», проводимой Фондом социальных проектов «Наследие». Работы выполнялись за счет средств Фонда при поддержке музея-заповедника «Сталинградская битва» и Волгоградского регионального отделения «Российского военно-исторического общества».

Капитальные работы на этом ОКН не проводились с 1971 года: обновления требовала как сама боевая машина, так и постамент памятника. Реставрация началась летом прошлого года, а завершилась в феврале. Приглашенные специалисты очистили металлические поверхности танка, покрыли их специальной современной грунтовкой антикоррозийного типа, а затем покрасили в соответствии с принятым в Красной Армии цветом военной техники «4БО» (сейчас его называют «хаки»). Также были приведены в надлежащее со-



ПРЕСС-СЛУЖБА ГУБЕРНАТОРА ВОЛГОГРАДСКОЙ ОБЛАСТИ

стояние люк, бронеплита, надгусеничные полки, брызговики, задняя кормовая броня. Благоустроена и территория вокруг «Челябинского колхозника». А как только на улице потеплеет, реставраторы планируют заняться подсветкой памятника.

Кроме того, собрав данные о танке и его экипаже, сотрудники музея-заповедника «Сталинградская битва» открыли по соседству с ним тематическую экспозицию под открытым небом. В частности, исследователям удалось восстановить историю этой «тридцатьчетверки», которую изготовили на средства, собранные челябинцами в конце 1942 года. В Сталинград танк попал в начале 1943 года вместе с другими 54 «Челябинскими колхозниками». Боевую машину №18 выгрузили в Иловле и определили в 121-ю танковую бригаду 21-й армии под командованием генерала Ивана Чистякова. В ходе операции «Кольцо» Т-34 был поврежден на северо-западном склоне Мамаева кургана: он первым прорвался через минное поле к месту соединения советских войск 21-й и 62-й армий, что помогло окончательно разбить окруженную группиров-

ку гитлеровских войск. Один из советских солдат приварил к его башне стальные листы с описанием подвига танкистов. После Сталинграда боевая машина продолжила участвовать в сражениях, и только в 1944 году, когда танк исчерпал свой боевой ресурс, его решили не восстанавливать и привезли в город на Волге. И вот спустя семьдесят с лишним лет боевая машина прошла полную реконструкцию и вернулась на почетное боевое дежурство.

Что касается членов первого экипажа подбитого танка, то 18-летний Владимир Колмогоров, 20-летний Константин Семеновых и командир боевой машины 21-летний Николай Канунников погибли через пять месяцев после сражения под Сталинградом — во время Курской битвы. Пережил войну только 27-летний Николай Макурин. Сталинградцы разыскали ветерана, сообщив письмом, что его «Челябинский колхозник» так и стоит на северо-западном склоне Мамаева кургана, став местной достопримечательностью. Бывший механик-водитель Т-34 потом приезжал уже в Волгоград, чтобы почтить память своих боевых товарищей.

14

подбитых танков и самоходных машин противника на счету одного из «защитников» Сталинграда — Т-34 «Челябинский колхозник»

ПРЕСС-СЛУЖБА ГУБЕРНАТОРА ВОЛГОГРАДСКОЙ ОБЛАСТИ



мастера к ученику. Если же прикинуть, что, к примеру, через несколько лет московскому метро стукнет 90, а там недалеко и до «стольника» — понятно, что камень выстоит, но какая-никакая реставрация понадобится. Кто и как ее будет делать? Мастера уже уйдут, а с ними и опыт облицовки. В общем, уговорил Лёвин коллектив на написание учебника-инструкции по данной теме. В результате была издана востребованная у мастеров-облицовщиков книга «Технология облицовочных работ природным камнем». Труд вместил в себя и материал диссертации самого Алексея Гавриловича, и рационализаторские предложения «Союзметрострестрой». Так ветераны Управления делятся с нынешними специалистами-оформителями бесценным опытом восстановления и оформления залов и вестибюлей метро, передавая следующим поколения свои знания и умения.

Как говорит Алексей Лёвин: «Труд был и остается главным источником создания общенационального богатства. А люди, создающие его, и есть главное национальное достояние. Отношение руководства страны к этим людям во многом определит темпы социально-экономического развития общества в целом». А в «Трудовой доблести России» в индустриальное будущее страны верят!

комплекс на Поклонной горе — тоже дело рук союзметростроевцев.

При этом Алексея Лёвина много лет удручало отсутствие учебников по современной нормативно-технической документации, которые давали бы четкое описание приемов и методов технологии облицовочных работ. Такие навыки передавались только непосредственно от



НЕ СТАРЕЮТ ДУШОЙ ВЕТЕРАНЫ

За почти 30 лет существования ВОО «Трудовая доблесть России», образованная на базе Управления «Союзметрострестрой», собирает под свои знамена трудовую элиту страны, в их числе: Валерий Серов — председатель Госстроя СССР, вице-премьер правительства РФ; Ефим Басин, начальник ГлавБМСтроя, председатель Госстроя России; Владимир Ресин, председатель экспертного совета по строительству Госдумы РФ; бригадир слесарей-ремонтников КАМАЗа Георгий Баштанюк; военные строители — генерал-полковник Леонид Шумилов, генерал-лейтенант Олег Байков, генерал-лейтенант Алексей Макарычев, создававшие ракетно-ядерный щит страны и космодром Байконур; Константин Чуманов, токарь Приборостроительного завода в Трехгорном — один из первой пятерки награжденных орденом Героя Труда России; Михаил Шкабардня — министр приборостроения СССР, управляющий делами Совмина СССР, и другие Герои Соцтруда, Герои Труда России, кавалеры государственных наград и лауреаты Государственной премии — передовые начальники предприятий, руководители строек, органов государственной власти, ученые, инженеры.

Саморегулируемая организация СОЮЗ «МЕЖРЕГИОНАЛЬНОЕ ОБЪЕДИНЕНИЕ ОРГАНИЗАЦИЙ СПЕЦИАЛЬНОГО СТРОИТЕЛЬСТВА»



Председатель
Совета Союза
М.Ю. ВИКТОРОВ



Генеральный
директор
В.И. ЛЕБЕДЕВ

Уважаемые коллеги, друзья!

СРО Союз «МОСС», старейшая саморегулируемая организация, сердечно поздравляет вас с праздником, который дорог каждому патриоту нашей страны, — **Днем защитника Отечества!**

На протяжении десятилетий многие поколения строителей своим мирным трудом вносят огромный вклад в укрепление обороны и безопасности государства, создавая ракетно-ядерный щит державы, возводя уникальные специальные объекты для нужд Министерства обороны, других силовых структур. Благодаря их беззаветному труду граждане России могут с уверенностью смотреть в завтрашний день.

От всей души желаем производственным коллективам, а также ветеранам строительной отрасли крепкого здоровья и благополучия, новых успехов и побед в благородном созидательном труде!

Строительная газета

Уважаемые коллеги!



Генеральный
директор
ООО «Новая
Строительная
газета»
А. В. КАРЕЛИН

От лица объединенной редакции «Строительной газеты» и сетевого издания www.stroygaz.ru поздравляю вас с Днем защитника Отечества!

Этот праздник — дань уважения не только тем, кто выбрал ратное дело своей профессией, но и тем, кто ежедневно на своем рабочем посту честным и мирным трудом укрепляет оборону нашей страны, ее национальные богатства.

23 февраля — это праздник тех, кто помнит историю,

несет ответственность за настоящее и закладывает основы будущего.

Желаю вам крепости духа, мужества и стойкости, побед на всех фронтах: как на работе, так и в повседневной жизни. Пусть всегда остается с вами сильная воля и умение находить верные решения.

В этот замечательный день желаю богатрского здоровья, счастья, благополучия, мирного неба и уверенности в будущем России!

СПЕЦИАЛЬНЫЙ ПРОЕКТ

Лидерство через

ГК «КрашМаш» использует мировой опыт в сфере демонтажных услуг

Владимир АНДРЕЕВ

В последние годы Москва стала одним из мировых лидеров по объемам строительства. Прокладываются современные автомагистрали, дороги и линии метрополитена, возводятся высокотехнологичные предприятия, строится комфортное жилье. Качественное обновление фонда недвижимости, создание площадок под новые проекты — первостепенная задача строительного рынка. На этот запрос отвечает и сегмент демонтажа, о проблемах и перспективах которого, а также о сочетании российского и мирового технологического опыта «Стройгазете» рассказал генеральный директор группы компаний (ГК) «КрашМаш» Виктор КАЗАКОВ.

«СГ»: Виктор Александрович, каково ваше мнение об отечественном рынке демонтажных услуг, в чем его принципиальное отличие от зарубежного?

Виктор Казаков: В странах Западной Европы, равно как и в США, данная сфера услуг в строительстве существует уже более 90 лет. У рынка было время ошибаться и достигать успехов, а главное — налаживать общие работающие правила игры и стандарты. Только задумайтесь: сейчас я вхожу в правление «Европейской демонтажной ассоциации» (European Demolition Association, EDA), которая работает с 1978 года. В то время в России мы не могли говорить о рынке демонтажа как о самостоятельной отрасли.



В нашей стране рынок демонтажа появился около 20 лет назад — в конце XX и самом начале XXI века. Поэтому, как и любому новому делу, находящемуся на стадии формирования, отечественному рынку демонтажных услуг присущи свои проблемы роста: отсутствие законодательной и нормативной базы, нехватка узкопрофильных специалистов инженерного корпуса. Нам, например, как воздуха не хватает машинистов экскаваторов с опытом работы с гидромолотами.

Но и российское «Ломать — не строить!» несет с собой немало проблем. Мы понимаем, что демонтаж — это сложная и техничная отрасль, требующая соблюдения правил безопасности, современной техники и безупречного, ювелирного расчета. Но раз за разом нам прихо-

дится это доказывать тем заказчикам, которые — к счастью — еще не столкнулись с демонтажом непрофессионалами и не поняли, какой высокой может быть цена ошибки.

«СГ»: Охарактеризуйте состояние отрасли демонтажных услуг в странах Европы и США.

В.К.: Многие демонтажные организации, особенно американские, носят семейный характер, ведь они начали свою деятельность еще до Второй мировой войны. Большинство из них продолжает работать и сегодня. Вековой опыт позволяет работать эффективно и безопасно. При этом, несмотря на солидный возраст, они постоянно вводят в свой производственный цикл инновационные инструменты — от широкого спектра гусеничной техники, особенно экскаваторов, до беспилотников и программного обеспечения.

Также нельзя не отметить, что зарубежные компании крайне скрупулезно подходят к работе и на каждой стадии проекта стараются учесть все нюансы и риски. Так, большое внимание уделяется обезвреживанию фрагментов строительных материалов от воздействия опасных материалов, что у нас в стране пока не вошло в привычную практику.

Или другой нюанс: сохранение в процессе демонтажа как фасадных стен объектов, так и фрагментов и арт-объектов городской среды, представляющих художественную и культурную ценность. При демонтаже, например, в центре Лондона объекта, вплотную примыкающего к станции метро, компания сохранила и

передала заказчику в целости работы известного стрит-арт-художника Бэнкси (Banksy) стоимостью более 13 млн долларов. Это тот опыт, который должен быть востребован и в России.

«СГ»: Насколько нам известно, ГК «КрашМаш» много работает в историческом центре Москвы. Какие технологии применяют специалисты компании с тем, чтобы не повредить архитектурный облик города?

В.К.: Сейчас мы реализуем в столице несколько сложных проектов. Например, заканчиваем демонтаж старого бизнес-центра на площади Тверской Заставы. Сложность данных работ в том, что сносимое здание вплотную примыкает с двух сторон к известному памятнику начала 1950-х годов — наземному вестибюлю станции метро «Белорусская» Кольцевой линии. В связи с невозможностью создания динамической нагрузки на конструкции и коммуникации метрополитена, работаем мы вручную, применяя технику малой механизации — мини-экскаваторы и мини-погрузчики. Специально под этот проект мы опробовали демонтажных роботов. Благодаря современным техническим средствам мы можем быть уверены, что ни одна облицовочная мраморная плита с вестибюля метро не пострадает. И таких примеров в нашем портфолио много.

«СГ»: Сегодня в мировой практике вопросам экологичности строительства уделяется повышенное внимание. Сталкивались ли вы с этим в своей работе?



ГК «КРАШМАШ»



ГК «КРАШМАШ»

«ДЕМОНТАЖ И РЕЦИКЛИНГ»

КАЧЕСТВО

В.К.: Сегодня в России активно внедряются международные «зеленые» стандарты: европейский BREEAM и американский LEED. Это системы оценок здания, проекта, управленческих решений и ряда других параметров на предмет их экологичности. Присвоение той или иной категории экологичности говорит о качестве работ, заботе об окружающей среде и, как следствие, может сказаться на стоимости проекта. В рамках такого стандарта сегодня нашей компанией проводятся работы по демонтажу 20-этажной гостиницы «Корстон» (бывшая «Орленок») на юго-западе Москвы для последующего строительства на ее месте штаб-квартиры компании «Яндекс».

«СГ»: А есть ли у иностранных компаний технологические наработки по обращению с опасными отходами, которые стоило бы применять в России?

В.К.: Да, несомненно. Под эгидой EDA был создан Институт по изучению обезвреживающих мероприятий. Он аккумулирует лучшие европейские практики, занимается изучением передового опыта в данном направлении, объединяет профессионалов в этой области. Мы планируем перевести изданный институтом каталог обезвреживающих мероприятий на русский язык, чтобы в дальнейшем апробировать в своей работе и распространить на российском рынке.

«СГ»: Какова конкурентная борьба на рынке демонтажных услуг? Вы чувствуете «дыхание в спину»?

В.К.: Смотри что подразумевать под понятием «конкуренция». Порой на тендерах мы встречаем компании, которые, метафорически говоря, располагают не более чем парой отбойных молотков, но клятвенно обещают клиенту, что «бахнут» объект уже завтра и «за три копейки». И современное законодательство, по сути, встает на их сторону, потому что там, где главный критерий отбора компании — цена, выполнять проект будем не мы, а подобные горе-специалисты. Я не могу назвать эти компании конкурентами.

Глубоко убежден: никакими громкими заявлениями, звонками и обещаниями не скрыть посредственности и отсутствия профессионализма. Следует произвести смену векторов на сторону добросовестности каждой отдельно взятой компании, чтобы быть добросовестным было выгодно для всех.

Для нормального развития и роста нашей отрасли просто необходима грамотная и профессиональная конкуренция с четко прописанными «правилами игры». Поэтому два года назад наша группа компаний стала инициатором появления первой отечественной общественной организации, представляющей интересы нашей отрасли, — Союза демонтажных компаний и объединений России (СДКО).

«СГ»: Расскажите о работе Союза подробнее.

В.К.: При его создании одной из главных задач мы поставили формирование сферы демонтажа как самостоятельной отрасли. Особый акцент — на разработку нормативных и законодательных актов, направленных, в первую очередь, на предотвращение несчастных случаев на объектах сноса и демонтажа. Для этого уже сегодня необходим закон, который обяжет заказчиков производить экспертизу состояний конструкций объектов. Это даст возможность демон-

тажным компаниям принимать правильные технические решения на этапе разработки ППР и техкарт. Кроме того, Союз проводит работу по консолидации компаний, приглашая их к сотрудничеству и профессиональному диалогу для совместного решения стоящих перед нашей отраслью задач.

СДКО — единственное объединение в России, которое вошло в состав EDA. Считаю, что это дает нам возможность перенимать опыт европейских компаний, учитывать в нашей работе те точки роста и кризисы, которые они уже прошли. В свою очередь, иностранным коллегам интересен и опыт российских компаний, в частности, по работам в центрах плотно застроенных городов, а также в реализации сложных проектов по демонтажу различных по масштабам промышленных объектов.

«СГ»: Лицо любой компании — это производимый ею продукт. Какие новые производственные страницы «открыл» «КрашМаш» в последние месяцы?

В.К.: Следуя нашей стратегии, мы активизировали работу в российских регионах. В конце прошлого года ГК «КрашМаш» завершила комплексный демонтаж в промышленной зоне Тольятти. В интересах ООО «Сибур Тольятль» специалисты компании осуществили снос более 40 зданий, специальных сооружений и цехов, включая теплоизоляционные мастерские, АЭС, приемосливные эстакады, мазутные резервуары, бункеры, а также утилизировали около 9 тыс. кубометров строительного мусора.

В Ленинградской области мы провели сложнейшую операцию по демонтажу методом направленного сброса четырех железобетонных дымовых труб высотой 110 м и эстакад, расположенных над действующими газопроводами и автомобильными дорогами. И без того технологически непростая задача осложнялась необходимостью проведения работ без остановки производственной деятельности завода.

Продолжаем мы работать и в традиционных для себя направлениях, участвуя в лучших проектах комплексного освоения территорий, концепциях благоустройства и инфраструктуры. Специалисты компании активно включились в реорганизацию промышленной зоны на обширных площадях бывшего автозавода имени Лихачева; после масштабных реконструкционных работ тут появится многофункциональный центр. Ключевая роль в демонтаже старых корпусов и рециклинге отведена ГК «КрашМаш».

«СГ»: Виктор Александрович, в завершение интервью: что вы можете сказать сторонникам фразы «Ломать — не строить»?

В.К.: Я верю в созидательную силу демонтажа и его необходимость для развития строительного комплекса нашей страны, модернизации производства по всей ее огромной территории. Каждый день мы берем на себя роль своеобразных первопроходцев, создавая площадку для обновления городской среды, пробуя новые технические решения и постоянно повышая качество и безопасность проектов. Сознание роли демонтажа как движущей силы отраслей, принципиально важных для будущего как страны, так и ее жителей — тех, кто будет жить, учиться и работать в новых объектах — придает ГК «КрашМаш» уверенность и силу.

Действовать сообща

Российский демонтажный рынок ничем не уступает западному



Хосе БЛАНКО (Jose BLANCO), генеральный секретарь «Европейской демонтажной ассоциации» (European Demolition Association, EDA)

Основываясь на той информации, которую мы получаем о российском рынке, общаясь с

рядом местных компаний, можно отметить, что данная отрасль в России развивается очень динамично. Да, этот рынок не такой зрелый, как западный, ввиду своей относительной молодости, и да, он имеет значительную законодательную и нормативную специфику, которая только усиливается в связи с тем, что ваша страна огромна и ее регионы слишком неоднородны.

Но в самом главном — количестве интересных проектов как в гражданском, так и в промышленном демонтаже — российский рынок ничем не уступает западному. Ведь стать экспертом в сфере демонтажа невозможно на бумаге: это можно сделать только при наличии большого числа проектов. Если работы мало, то строительные компании начинают выполнять ее сами, и в технологичном плане рынок не развивается.

При этом в том, что касается будущего демонтажной отрасли как в России, так и за рубежом, мы сталкиваемся с общей тенденцией турбулентности, вызванной эпидемией коронавируса. И даже не из-за необходимости носить маски и защитные костюмы: на большинстве демонтажных объектов это происходит и так. Но демонтажная отрасль напрямую зависит от рынка строительства. А строительная отрасль по всему миру сейчас несколько замерла, не зная, как изменится ситуация в будущем и как это скажется на успешном завершении начатых проектов и возврате инвестиций. Поэтому сейчас в демонтаже проектов много, а вот что будет в перспективе — загадка.

В ситуации турбулентности на рынке компаниям как никогда полезны ассоциации и профессиональные союзы. Помимо общего информационного поля такой формат дает небольшим компаниям возможность учиться и развиваться, а крупным игрокам — лоббировать свои интересы в органах государственной власти. Ведь одно дело, если ты приходишь как представитель конкретной компании, а совсем другое — от сообщества коллег и единомышленников. Во втором случае тебя слушают более внимательно, и эффект от диалога будет, соответственно, выше. Говорить вместе и звучать громче — это та привилегия, которую нам дает именно формат профессионального объединения.

Другим огромным плюсом участия в Ассоциациях и Союзах — как для европейских, так и для российских компаний — является налаживание открытой и честной коммуникации не только с властями, но и друг с другом. Находясь бок о бок и участвуя в совместных мероприятиях, мы учимся видеть своего конкурента как человека, личность, а не как кого-то, кто «увел» твой проект. И это помогает сделать конкуренцию на рынке менее грязной и перевести многие потенциально конфликтные ситуации в мирное русло.

EDA готов оказывать помощь российскому рынку, взаимодействуя с Союзом и передавая накопленный опыт. Ведь все ошибки, которые может сделать российский рынок на стадии своего развития, уже были сделаны в странах Европы. И этим багажом исправленных ошибок, как и всеми технологическими знаниями, EDA готова делиться.

▲ Демонтаж надземной части 20-этажного здания гостиницы «Корстон» (бывшая «Орленок») на юго-западе Москвы



ЕКАТЕРИНА ИВАНОВА, ОФИЦИАЛЬНЫЙ ПРЕДСТАВИТЕЛЬ СОЮЗА ДЕМОНТАЖНЫХ КОМПАНИЙ И ОБЪЕДИНЕНИЙ РОССИИ (СДКО):

«Профессиональные ассоциации и союзы чаще всего создаются как объединения ряда сильных игроков, которые хотят выстроить общую культуру бизнес-поведения и привести стандарты и нормы рынка к некоему общему знаменателю. В нашем случае СДКО стал производным того же стремления, но одной компании — ГК «КрашМаш», которая сегодня занимается наиболее сложными и комплексными проектами промышленного и гражданского демонтажа и находится в постоянном диалоге с ведущими мировыми компаниями и ассоциациями. Но при этом цели и задачи остались теми же — мы хотим сократить профессиональное отставание, которое сегодня, к сожалению, существует на российском рынке демонтажа и — путем внедрения обучающих программ, подготовки информационных материалов — обучить максимальное количество компаний работе по тем стандартам качества и безопасности, которые считаются нормой в ГК «КрашМаш». Также у СДКО — как ответ на ряд негативных процессов, происходящих в отрасли — безусловно, будет функция лоббирования интересов рынка в сфере его нормирования и стандартизации. Касательно сроков запуска Союза и окончательного списка компаний, в него входящих, могу сказать, что уже в первом полугодии текущего года рынок ждет большой анонс. В настоящий момент вместе с нашими европейскими партнерами мы проводим большую аналитическую работу, которая позволит в каждом российском регионе определить наиболее проблемные аспекты и разработать стратегию внедрения той системы менеджмента качества и той системы безопасности, которая должна быть, учитывая сложность и опасность сферы демонтажа. СДКО будет стараться наладить открытый диалог как с крупнейшими компаниями отрасли, так и с небольшими региональными игроками — с тем, чтобы выявить «болевы точки» отрасли и превратиться в полезный и прикладной профессиональный инструмент, который станет новой вехой в истории демонтажной отрасли России»



САМОРЕГУЛИРОВАНИЕ

СРОЧНО В НОМЕР

Экспертная встреча

В Санкт-Петербурге состоялось
очередное заседание профильного
совета НОСТРОЙ

Сергей МОСЕНКО

86-е заседание Экспертного совета (ЭС) Национального объединения строителей (НОСТРОЙ) по вопросам совершенствования законодательства в строительной сфере прошло на днях в Санкт-Петербурге. Как сообщили «Стройгазете» в пресс-службе нацобъединения, в мероприятии приняли участие 23 из 33 членов ЭС.

Открывая заседание, председатель ЭС, вице-президент и генеральный директор СРО «Объединение строителей СПб» Алексей Белоусов представил законопроект №1083420-7 «О внесении изменений в Градостроительный кодекс (ГрК) РФ (в части совершенствования системы саморегулирования в строительстве), внесенный в Госдуму в конце 2020 года. Докладчик напомнил коллегам, что этот документ был подготовлен с учетом предложений НОСТРОЙ и предусматривает возможность уплаты налога с дохода от размещения средств компенсационных фондов (КФ) саморегулируемыми организациями (СРО), применяющими упрощенную систему налогообложения (УСН), а также возможность уплаты отчислений на нужды национальных объединений СРО за счет такого дохода. По словам Алексея Белоусова, позиция ЭС по законопроекту в целом сформирована, но необходимо актуализировать и иные предложения НОСТРОЙ по совершенствованию механизмов саморегулирования для целей их возможного включения в документ, в частности, предложение о введении промежуточных уровней ответственности по КФ.

Еще один актуальный для строителей проект нормативного акта №1099901-7 был вынесен на рассмотрение ЭС Леонидом Бандориним. Данный законопроект, предусматривающий поправки к ст. 55 ГрК РФ, разработан в целях предоставления застройщикам возможности после ввода в эксплуатацию объектов капстроительства осуществить по заявлению уполномоченного органа государственной власти, органа местного самоуправления не только государственный кадастровый учет такого объекта, но и регистрацию прав на него. Члены ЭС положительно оценили предлагаемое упрощение процедур и создали рабочую группу для предметного рассмотрения законопроекта и подготовки экспертного заключения.

Далее выступил исполнительный директор НОСТРОЙ Виктор Пряденин, который проинформировал собравшихся о предложениях по оптимизации законодательной базы о госзакупках, направленных на недопущение демпинга, а также на исключение участия в закупках мошенников с целью навязывания невыгодных условий, которые приводят к общему падению уровня и качества выполнения строительных работ. Эти предложения поступили в нацобъединение от правительства Иркутской области. Участники заседания отметили важность своевременного совершенствования «закупочного законодательства», а для более оперативного рассмотрения многочисленных инициатив по контрактной системе и ценообразованию в строительстве решили создать постоянно действующую рабочую группу.

На мероприятии были также подведены итоги работы ЭС в непростых условиях 2020 года: несмотря на ограничительные меры в связи с пандемией, проведено 13 заседаний, на которых рассмотрено более 50 проектов нормативных правовых актов (нарастающим итогом за 8,5 лет работы эта цифра уже превысила 300), утверждено 43 результирующих документа — заключения на законопроекты. Алексей Белоусов поблагодарил экспертов за проделанную работу и указал ориентиры на предстоящее полугодие, представив на рассмотрение проект плана работы ЭС, согласно которому следующая рабочая встреча совета состоится в марте в Москве.



МИХАИЛ КОЛОДЯКОВ, ПРЕСС-СЛУЖБА СТРОЙКОМПЛЕКСА МОСКВЫ

Основа будущего

СРО Союз «МООСС»: 12 лет работы в интересах обеспечения безопасности и качества строительства



Александр БАБИН,
заместитель
генерального
директора
СРО Союз
«МООСС»,
почетный
строитель России

Строительство является важнейшей отраслью экономики страны, и полученный практический опыт функционирования института саморегулирования, введенного с 1 января 2010 года (на смену лицензированию строительной деятельности), подтвердил правильность принятого подхода, хотя и выявил ряд проблем, требующих решения.

Первой в стране отраслевой саморегулируемой организацией (СРО) стало Некоммерческое партнерство «Межрегиональное объединение организаций специального строительства» (ныне СРО Союз «МООСС»), зарегистрированное 13 января 2009 года Федеральной службой по экологическому, технологическому и атомному надзору. Учредителями СРО выступили строительные предприятия при Спецстрое России и ряд других организаций, участвующих в возведении объектов в целях обеспечения обороны и безопасности государства.

СРО Союз «МООСС» входит в Национальное объединение строителей (НОСТРОЙ), а также является коллективным членом Российского союза строителей, Лифтового союза.

Изначально СРО создавалось как межрегиональное объединение. В связи с переходом к региональному принципу функционирования строительных СРО, установленному законом №372-ФЗ, с 2017 года в реестре СРО Союза «МООСС» остались только организации, зарегистрированные в Москве. Фактически сегодня Союз является межотраслевым объединением. Помимо организаций,

представляющих строительную составляющую оборонно-промышленного комплекса страны («ВСК», «ГВСУ №14», «Концерн ВКО «Алмаз-Антей», «Российские космические системы», «ГосМКБ «Вымпел» им. И. И. Торопова», «Центр Келдыша», «Авиапром», «Корпорация ВНИИЭМ», «ГКНПЦ им. М. В. Хруничева» и др.), в его состав также входят:

- организации нефтегазового комплекса: ООО «РН-Бурение», ООО «РН-Сервис», АО «ЕВРАКОР», АО «КСТТ» и др.
- компании-заказчики: «ВДНХ», «Аэрофлот — Российские авиалинии», Фонд Соловецкого архипелага, «Атака Интернешнл» и др.
- специализированные организации (монтаж, инженерия, связь, IT-коммуникация): «Спецмашмонтаж», «Стартелеком», «Сфера», «Юнистар» и др.
- лифтовые организации: «Мослифт», «ОТИС-Лифт», АО «Шиндлер», ООО «Союзлифтмонтаж» и др.
- организации, выполняющие функции строительного контроля: «РН-Стройконтроль», «АДМ Специальные Решения и Технологии» и др.

Прием в члены «МООСС» ведется в том числе за счет привлечения организаций и индивидуальных предпринимателей, работающих на подряде у застройщиков — членов Союза. Это позволяет гарантировать единые требования к обеспечению безопасности и качества возводимых объектов капитального строительства, что, в свою очередь, является главным содержанием работы СРО.

В Союзе сформированы компенсационные фонды возмещения вреда и обеспечения договорных обязательств, средства которых размещены на счетах в уполномоченных банках (Сбербанк и ВТБ). Компфонды сохранены в полном объеме, а их размеры (в расчете на одного члена Союза) являются одними из наиболее значимых среди других строительных СРО.

Нами заключены и действуют договоры о сотрудничестве с НИУ МГСУ, ГАСИС (подразделение ВШЭ), Российской открытой академией транспорта (МИИТ), Центральным межведомственным институтом повышения квалификации (ЦМИПК), являющимися ведущими учебно-научными центрами в строительной отрасли. Это позволяет планомерно осуществлять работу по повышению квалификации руководящих кадров, а также — в перспективе — независимой оценке квалификации. Кроме того, НОСТРОЙ наделил СРО Союз «МООСС» правами оператора по первичной проверке документов для внесения данных в Национальный реестр специалистов (НРС).

Еще одно направление деятельности Союза, реализуемое с первых дней его создания, — законоотворческая деятельность, поскольку это основа нашего будущего, гарантия того, что вызовы времени будут приняты. И конечно, перспективы функционирования СРО неразрывно связаны с внедрением в систему цифровой экономики отрасли, осуществляемой на уровне Минстроя России, а также ее органичное включение в утвержденную программу «Цифровой экономики РФ».

Справочно

■ СРО Союз «МООСС» — в числе лидеров отраслевых СРО, о чем свидетельствуют многочисленные награды от Минстроя России, Федерального агентства специального строительства, НОСТРОЙ, МКПП и др., включая диплом VIII Национального конгресса «Сильная Россия» и свидетельство «За безупречную репутацию и профессионализм». 14 членов Союза входят в рейтинг 150 лучших строительных организаций — «Лидеров стройкомплекса России».

Усадьбам дали шанс

Как арендовать историческое здание за рубль в год



Здание библиотеки лесопильного производства братьев Колобовых — первый объект-памятник Санкт-Петербурга, сданный в льготную аренду

Справочно

■ В Санкт-Петербурге тоже действует программа аренды памятников «за рубль», стартовавшая в 2018 году. Существенное отличие столичной программы состоит в том, что на срок проведения работ с инвестора требуют рыночную арендную плату (она и является начальной ценой торгов), а «рублевая» ставка действует только после реставрации. За три года в Северной столице таким образом были сданы в аренду: контора и здание библиотеки лесопильного производства братьев Колобовых на Большой Зелениной улице, 43 (уже отреставрированы); оранжерея в Петергофе; дача Кочкина и загородный дом Змигродского в Сестрорецке. В 2021 году Смольный обещал выставить на торги ОКН в Вознесенском проезде, 36, и на улице Константина Заслонова, 8.

Светлана СМЕРНОВА (Санкт-Петербург)

На территории Ленинградской области заработала программа, по которой инвесторы смогут арендовать объекты культурного наследия (ОКН) по льготной ставке — 1 рубль за 1 квадратный метр в год. Как пояснили «Стройгазете» в региональном правительстве, льготы распространяются только на объекты, находящиеся в собственности Ленинградской области. Прежде чем выставить здание на аукцион, где стартовая цена — тот самый рубль за метр, неудовлетворительное состояние ОКН должно быть документально подтверждено.

По словам заместителя председателя областного правительства Владимира Цоя, в договоре аренды, который заключается минимум на 15 лет, прописываются обязательства арендатора: в течение первых двух лет он должен выполнить и согласовать проект реставрации, а затем выполнить сами работы, уложившись в общий срок — семь лет с момента заключения договора. Нарушение условий договора ведет к его расторжению в одностороннем порядке. Владимир Цой также пояснил, что будущая функция здания не должна противоречить нынешнему целевому назначению ОКН: «Иными словами, приспособить бывший амбар под жилье не удастся, а под общепит — можно. То есть если это нежилое помещение, то оно таким и останется». А вот льготная аренда на землю распространяться не будет: по мнению чиновников, это должно продемонстрировать серьезность намерений будущих инвесторов. У арендованных за рубль объектов культурного наследия будет и еще одно обременение: девелопер должен будет предоставлять туристам и жителям региона время для свободного посещения отреставрированных объектов по согласованному графику.

Пока список ОКН, которые можно будет взять в аренду за рубль, официально не обнародован, но он вряд ли

будет маленьким. Всего, по данным Ленинградского областного отделения Всероссийского общества охраны памятников истории и культуры, на территории региона находится 179 памятников федерального значения, 1346 — регионального уровня и 2052 вновь выявленных объекта (только треть из них в удовлетворительном состоянии). Есть в этом списке и 300 заброшенных усадеб.

Участники рынка к инициативе областных властей отнеслись скептически. Как считает управляющий партнер компании «Теорема» Игорь

Водопьянов, приспособить заброшенные объекты под новые функции невозможно: «Коммерческого интереса такие здания не представляют». По мнению девелоперов, возможность редевелопмента заброшенных усадеб зависит от их площади, локации и исторической ценности. Восстанавливать усадьбы по всем правилам Венецианской хартии реставраторов — долго и дорого. Куда проще все снести и возвести «новодел» или вообще застроить участок по своему вкусу. Пока инвесторы раздумывают над предложением областных властей и перспективой «рублевой аренды», на территории Ленобласти с начала этого года стала действовать еще одна программа, направленная на поддержку уже частных инвесторов, восстанавливающих ОКН. Согласно этой инициативе, до 10% средств, которые частный инвестор потратил на реставрацию объекта, ему возместят из областного бюджета. Чтобы получить эти деньги, реставрационные работы должны проходить в строгом соответствии с федеральным законом «Об объектах культурного наследия» (73-ФЗ).

Один из претендентов на получение такой компенсации — предприниматель Павел Рыбинцев, купивший в Выборге ветхие расселенные дома 42 и 42а на Крепостной улице (выявленные объекты культурного наследия «Комплекс городской усадьбы Эриксона», построенные в 1862-1882 годах). Перед тем, как приступить к реставрационным работам, бизнесмен ездил в Вологду и в Финляндию, где знакомился с местным опытом реставрации деревянных зданий. Восстановленные здания Рыбинцев планирует использовать под гостиницу или хостел.

Кстати

■ Аналогичная программа, направленная на восстановление разрушающихся памятников архитектуры, реализуется с 2012 года и в Москве; ее условия позволяют инвесторам арендовать исторические здания на 49 лет по ставке 1 рубль за 1 квадратный метр в год. Поборотся за право аренды ОКН инвесторы могут на открытых аукционах, которые проводит столичный Департамент по конкурентной политике. Стартовая стоимость аренды рассчитывается по среднерыночным показателям. Конкуренция на торгах очень высокая: в ходе аукционов цена лотов увеличивается в среднем в 11 раз. А вот льготная ставка начинает действовать только после того, как завершатся работы по научной реставрации объекта. Участники программы обязаны провести реставрационные работы в течение пяти лет; если же инвестор не укладывается в эти сроки, город имеет право через торги найти нового арендатора. Реставрационные работы принимают специалисты Департамента культурного наследия Москвы.



Дом в Подсосенском переулке в Москве, отреставрированный по программе «Один рубль за один квадратный метр»

По модульному принципу

На юге России стартует пилотный проект по строительству быстровозводимых Домов культуры

Наталья ЕМЕЛЬЯНОВА
(Ростов-на-Дону)

Средний возраст Домов культуры (ДК) в Ростовской области составляет 60 лет, многие из них находятся не в лучшем состоянии, а реконструировать их слишком дорого. Поэтому в регионе решили строить взамен новые — быстровозводимые модульные ДК. Эксперимент начнется в этом году. Муниципалитетам уже поручено подготовить площадки под размещение таких объектов.

Кстати

■ По оценкам Министерства культуры Ростовской области, потребность в модульных ДК есть у 40 населенных пунктов. О желании участвовать в пилотном проекте уже заявили восемь муниципальных образований региона.

По словам губернатора Ростовской области Василия Голубева, использование модульных зданий уже проверено в местных климатических условиях при строительстве сельских амбулаторий и образовательных учреждений, есть в регионе и свои модульные библиотеки — и этот опыт очень пригодится при строительстве клубов на отдаленных сельских территориях области. Быстровозводимые учреждения культуры будут рассчитаны на 150-200 человек.

Если сравнить модульное здание и капитальное строение, то модули выигрывают: один квадратный метр стоит 37,9 тыс. рублей, а не 102 тыс., а срок строительства — шесть месяцев против 20, разработка проектно-сметной документации — ноль месяцев против восьми. При этом средняя стоимость модулей на 50 посадочных мест составляет около 20,5 млн рублей, на 200 посадочных мест — 41,5 млн рублей; в эту сумму включено полное оснащение оборудованием. В зданиях предусмотрены зрительный зал, библиотека, помещения для занятий кружков. Такие ДК полностью соответствуют санитарно-эпидемиологическим и противопожарным требованиям, обеспечивают доступность маломобильных групп. Эксплуатировать модульные ДК можно столько же, сколько и капитальные — 50 лет.

Вместе с тем, как считает председатель комитета законодательного собрания Ростовской области по образованию, науке, культуре и информационной политике Светлана Мананкина, учреждения культуры не могут выглядеть, как автозаправочные комплексы или другие подобные учреждения, поэтому при разработке модульных типовых проектов необходима тщательная проработка архитектурно-планировочных решений. Также, по ее мнению, не надо пытаться с помощью материалов, используемых для модульных зданий, повторять классический архитектурный облик.

ЖКХ

Дмитрий СИМОНОВ

Проблема раздельного сбора мусора уже давно вышла на международный уровень, ведь от этого напрямую зависит экологическая обстановка в стране и мире. В Москве программа раздельного сбора мусора стартовала в прошлом году; ее предварительные итоги подвел на днях заместитель мэра Москвы по вопросам ЖКХ и благоустройства Петр Бирюков.

По его словам, осенью 2019 года был проведен опрос среди москвичей, которые высказались за раздельный сбор мусора. Позиция жителей столицы очень порадовала московские власти, поэтому были проведены крупные организационные мероприятия, связанные с подготовкой всей необходимой инфраструктуры. «Мы сначала не очень понимали, как раздельно собирать мусор, но москвичи нам подсказали, что должно быть два бака для сбора мусора: один синего цвета, куда идет сырье на переработку, а во второй, серый, — на захоронение или сжигание», — сказал Петр Бирюков, уточнив, что в результате городом были подготовлены контейнерные площадки для сбора мусора, более 65 тыс. контейнеров, окрашенных в соответствующие цвета, а также выпущено на линии примерно 1000 разноцветных мусоровозов.

Чиновник отметил, что первоначально планировались отдельные контейнеры под дерево, стекло, пластик и т. д., но в этом случае были бы заняты городские территории, такие важные для москвичей, детские и спортивные площадки, пришлось бы сократить парковки. «Поэтому система «два бака» на сегодняшний день себя оправдывает», — заключил Петр Бирюков, добавив, что увеличения количества контейнеров не планируется, а вся сортировка мусора идет на 13 специальных пунктах и двух заводах, которые созданы на территории Москвы и области. На сегодняшний день они вполне справляются с нагрузкой. «Нам очень важно, чтобы система была оптимальна и никак не мешала созданию другой инфраструктуры — спортивной, досуговой, транспортной. Каждый лишний контейнер — это нагрузка на улично-дорожную сеть», — пояснил заммэра.



Два контейнера

Идея сортировки мусора понравилась москвичам

Петр Бирюков отрицательно относится к введению штрафов за нарушение правил сортировки мусора, равно как и к поощрению за их соблюдение. «Это добрая воля самих москвичей», — подчеркнул он, отметив также, что ситуация с пандемией никак не повлияла

на планы московских властей по развитию программы раздельного сбора мусора. «Как раз в этот период нам пришлось развивать, систематизировать и совершенствовать эту систему. И она показала свои результаты», — заявил он, сообщив, что за 2020 год в Москве раздельно собрали в полтора раза больше мусора, чем это было сделано в 2019 году. Примечательно, по его словам, и то, что несмотря на удаленную, домашнюю работу граждан, количество вывезенного мусора не увеличилось: «В начале весны многие выехали за город, а из-за ограничительных мер меньше стали работать ресторанные и развлекательные комплексы, тогда отходов стало меньше, но в целом количество вывезенного мусора осталось на уровне 2019 года».



Цитата в тему

ПЕТР БИРЮКОВ, ЗАМЕСТИТЕЛЬ МЭРА МОСКВЫ ПО ВОПРОСАМ ЖКХ И БЛАГОУСТРОЙСТВА: «Чем больше людей полностью перейдет на раздельный сбор, тем больше будет вторсырья, которое отправится на переработку, а объем бытовых отходов, предназначенных для захоронения на полигонах, будет сокращаться, что, в свою очередь, позитивно повлияет на экологию»

Кроме того

В программе по раздельному сбору мусора нашлось место даже для утилизации новогодних елей. «Шестой год подряд мы организовываем специальные пункты по сбору живых елей, — рассказал Петр Бирюков. — Мы их не просто выбрасываем, а перерабатываем. Если в первый год у нас было сто таких пунктов, то в этом году их количество достигло 450. На них было принесено более 40 тыс. елей, которые потом перерабатываются в щепу и используются в местах содержания животных и для создания грунтов».

Программа раздельного сбора мусора идет с опережением установленных графиков, поэтому через какое-то время мощностей мусоросжигательных заводов перестанет хватать. «В Москве работают два мусоросжигательных завода, через них в год проходит около 610 тыс. тонн мусора. Мэром Москвы Сергеем Собяниным и губернатором Московской области Андреем Воробьевым были отработаны мероприятия и разработана большая программа по созданию мусоросжигательных мощностей на территории Московской области. На сегодняшний день площадки для строительства четырех заводов, на которых будет перерабатываться 2,8 млн тонн, уже подобраны, на большей части из них уже ведутся строительные-монтажные работы, с тем чтобы в 2022-2023 годах эти заводы были введены в эксплуатацию», — резюмировал Петр Бирюков.



Касается каждого

В Ярославской области в раздельный сбор ТКО вовлечено более половины населения

Татьяна ТОРГАШОВА (Ярославль)

Для организации системы раздельного сбора твердых коммунальных отходов (ТКО) необходимо создание в населенных пунктах соответствующей инфраструктуры и широкое ознакомление населения с правилами сортировки мусора. По этим направлениям в Ярославской области и ведется переход на новую систему работы с ТКО. В частности, в регионе начали с установки на контейнерных площадках крупных городов ярко окрашенных баков для сбора четырех видов мусора: металла, пластика, стекла и бумаги.

При этом, как рассказал «Стройгазете» заместитель председателя областного правительства Роман Колесов, в прошлом году в субъекте была введена в эксплуатацию одна из самых современных линий по переработке использованных химических источников тока. В частности, в настоящий момент в области действуют 170 пун-

ктов сбора отработанных батареек и около сотни таких, где складировались ртутьсодержащие отходы. Все эти пункты располагаются в местах, где людской поток неизменно высок: рядом с МФЦ, магазинами. В ряде городов — Рыбинске, Ростове, Данилово, Гавриловом-Яме, Угличе — 54 пункта по сбору предназначенных к утилизации источников питания открыты в школах. В целом в 2020 году в области отправлено на переработку около 10 тонн батареек. В планах — оборудование еще 140 дополнительных мест сбора этого вида ТКО.

К внедрению системы раздельного сбора мусора постепенно подключаются общественные организации и бизнес: устанавливаются специальные емкости для складирования пластика, картонной упаковки. За минувший год в регионе также проведено более 250 мероприятий, посвященных этой тематике. Имеются в виду различные акции, тематические уроки в

школах, конкурсы, интерактивные игровые программы.

«По данным Российского экологического оператора (РЭО — «СГ»), Ярославская область добилась хорошего результата в деле раздельного сбора отходов. Этот показатель сейчас составляет 60% от всего населения, — отметил Роман Колесов. — В регионе установлено 700 спецконтейнеров для раздельного сбора ТКО, и постоянная работа по совершенствованию инфраструктуры, предназначенной для этой цели, продолжается».

Справочно

На сегодняшний день в организацию системы раздельного накопления ТКО, по оценкам РЭО, включился 71 субъект РФ из 85. Помимо Ярославской области, в группу регионов с наиболее высоким охватом населения, участвующего в этом процессе, также вошли Москва, Республика Коми, Псковская, Вологодская, Костромская и Московская области.

УЧИМСЯ ЭКОНОМИТЬ

Пособие Фонда ЖКХ поможет школьникам относиться к расходу коммунальных ресурсов более ответственно

Алексей ЩЕГЛОВ

Для использования в учебно-преподавательском процессе специалистами Фонда содействия реформированию ЖКХ (Фонд ЖКХ) разработано пособие для учащихся 5-9 классов «Основы энергосбережения и экологической безопасности». «Учебник» выпущен массовым тиражом издательством «Просвещение» и уже направлен во все регионы России.

По мнению главного редактора издательства Надежды Колесниковой, данный курс представляет собой принципиально новый жанр учебной литературы: «Это не просто учебник по предмету, хотя здесь используются школьные знания по физике, химии, биологии, математике. Его предназначение несколько иное — функциональная грамотность, о которой сейчас все время говорят, и глубокое понимание самой сути работы отрасли ЖКХ».

По словам начальника управления обучающих проектов Фонда ЖКХ Ольги Гришиной, при отборе информации для пособия составители постарались уйти от сухого изложения базовых сведений и стремились подобрать и проиллюстрировать практические примеры так, чтобы знакомиться с ними было интересно школьникам разных возрастов. При этом



главной целью составителей было стремление сформировать у подрастающего поколения ответственное отношение к жилищному фонду, городской среде и коммунальной инфраструктуре.

В пособие включены самые передовые практические знания, необходимые для энергоэффективной, безопасной и комфортной жизни в городе. В простой и увлекательной форме детям рассказывается об устройстве современных много-

квартирных домов, о способах уменьшения платежей за коммунальные услуги, об энергосберегающих технологиях. Нашлось место и для рекомендаций, как лучше содержать в порядке свой дом, двор, улицу. Все учебные материалы сопровождаются интерактивными включениями, соответствующими различным уровням обучающей компьютерной игры «ЖЭКА». Школьникам предлагается решить ситуативные задачи и выпол-

Цитата в тему



ОЛЬГА ГРИШИНА, НАЧАЛЬНИК УПРАВЛЕНИЯ ОБУЧАЮЩИХ ПРОЕКТОВ ФОНДА СОДЕЙСТВИЯ РЕФОРМИРОВАНИЮ ЖКХ: «В рамках учебного курса школьники приобретают практические навыки по созданию безопасных и комфортных условий жизни в современном городе, при этом у них формируется мировоззренческая установка на энергосбережение, ответственное и рациональное использование природных ресурсов»

нить творческие задания по тематике ЖКХ, отвечая на вопросы викторин и игровых образовательных квестов. Как результат, после ознакомления со всеми главами у учеников складывается целостная картина ведения домашнего хозяйства и взаимодействия со сферой ЖКХ. Много интересного они также узнают о новых профессиях в ЖКХ и строительстве.

В регионах намерены активно использовать пособие в учебном процессе. Так, в начале февраля в одной из школ Калуги прошло специальное рабочее совещание, в котором наряду с преподавателями приняли участие представители администрации города и областной законодательной власти. По его итогам было принято решение о проведении практических занятий со школьниками по навыкам экологического поведения и способам экономии потребляемых коммунальных ресурсов. «Со следующего учебного года для девятого класса школы №15 мы планируем проведение курса лекций по энергосбережению и экологической безопасности. Курс имеет интегрированный характер и содержательно тесно связан с занятиями по химии, физике и математике основной школы», — заявила по итогам совещания депутат законодательного собрания Калужской области Татьяна Дроздова, уточнив, что издание Фонда ЖКХ выбрано в качестве базового учебника для нового курса.

Кстати, пособие вызвало живой интерес не только у педагогов: дополнительную информацию о нем запросили и представители ряда региональных Центров общественного контроля в сфере ЖКХ. Общественники намерены использовать новое издание при проведении информационно-разъяснительных мероприятий с учащимися школ в своих регионах.

BUILDING SKIN RUSSIA 2021 **25-26 февраля**

100 спикеров
2 конференции
Фасадный чемпионат
Анкер Шоу

www.buildingskin.ru
+7 495 374-8905

V Форум фасадных инноваций Building Skin Russia 2021

24-27 февраля 2021 Краснодар ВКК «Экспоград ЮГ»

YugBuild
Выставка отделочных и строительных материалов, инженерного оборудования

www.yugbuild.com

QR code

Организатор: **МVK**
Официальный информационный спонсор: **ЭКОПРОГРЕСС**

+7 (861) 200-12-34
yugbuild@mvk.ru

ИНФРАСТРУКТУРА

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



Мосты ВЫСОКИХ ТЕХНОЛОГИЙ

Алюминиевый мост через Николаевский проспект в Красноярске

Справочно

■ Впервые в мире алюминий был применен при реконструкции мостового настила в 1933 году в Питтсбурге (США). Первый алюминиевый мостовой пролет был возведен в 1946 году при модернизации моста через железнодорожную линию к алюминиевому заводу Алкоа в Массена (США). Полностью алюминиевый мост был построен в 1950 году через реку Сагены в канадском городе Арвида. В России первым алюминиевым стал пешеходный Коломенский мост через канал Грибоедова в Ленинграде (1969 год).

с.1

Принятый свод правил пока распространяется только на пешеходные мосты. Впрочем, успешный опыт эксплуатации пешеходных мостов в различных регионах страны, а также реализация пилотного проекта автомобильного моста создает возможность для расширения свода правил. Именно такой вариант развития событий обсуждался два года назад с Минстроем России и аппаратом правительства РФ.

Результаты серии натурных и лабораторных испытаний, проведенных специалистами МАДИ и МГСУ, легли в основу специальных технических условий (СТУ) на проектирование пилотного проекта мостового сооружения с пролетным строением из алюминиевых сплавов в Нижегородской области. В феврале профессиональное сообщество ждет утверждения в Минстрое России СТУ на проектирование первого алюминиевого автомобильного моста в стране.

О необходимости скорейшего рассмотрения и утверждения этих СТУ пишут в Минстрой России представители экспертного сообщества из МАДИ, ЦНИИС и НИУ МГСУ. Эксперты отмечают уникальные и достаточные для строительства пилотного проекта свойства алюминиевых конструкций. Проведенные ими теоретические и экспериментальные исследования показали высокие прочностные, деформативные и усталостные показатели для ортотропных плит и соединительных узлов мостовых сооружений. В ходе серии тестов была подтверждена возможность использования конструкций из алюминиевых сплавов в пролетных строениях как новых автомобильных мостов, так и при реконструкции эксплуатируемых мостовых сооружений для приведения их в нормативное состояние по грузоподъемности и долговечности.

Проверка на прочность и не только

Теперь о том, как проводились испытания, о которых говорится в обращениях в министерство. К слову, видеоролик с записью испытаний опубликовал в своем Инстаграме заместитель главы Минстроя,

сопроводив его одобрительным комментарием.

Испытания основных конструкций автомобильного моста, алюминиевых ортотропных плит — часть программы научно-исследовательских и опытно-конструкторских работ. К испытаниям были привлечены высококвалифицированные специалисты МАДИ, МГСУ и ЦНИИС с многолетним опытом практической работы в области научных исследований и разработки нормативных документов на проектирование и строительство транспортных сооружений.

По программе НИОКР ортотропные плиты подвергались трем видам статических и усталостных испытаний — без дорожного покрытия и с двумя видами покрытий, традиционного асфальтобетонного и современного — полимерного, на эпоксидной основе. Испытания, в том числе сложнейшее на огнестойкость, прошли успешно, что говорит о высокой безопасности объекта. Максимальная статическая нагрузка составила 85 тонн, что многократно превышает планируемые эксплуатационные требования. При циклическом нагружении плиты (также без образования трещин) выдержали нормативные 2 млн циклов.

«Автомобильные мосты из алюминиевых сплавов — это пример развития современных строительных технологий», — говорит заведующий научно-исследовательской лабораторией НИУ МГСУ, д. т. н., профессор Андрей Коргин. — Конструкция получается легкая, фактически в два с лишним раза легче, чем стальная, поэтому может быть целиком и качественно изготовлена на заводе. Последующая сборка и установка занимает всего несколько часов. Это экономия времени и средств. А далее такой мост практически не требует эксплуатационных затрат».

Мосты здесь и там

К сожалению, применению инноваций и, в частности, огромного потенциала алюминиевых решений нередко мешали инертность, консервативность мышления и отсутствие опыта применения новейших технологий. Но ситуация меняется буквально на глазах.

О развитии алюминиевого мостостроения рассказывает сопредседатель Алюминиевой ассоциации Ирина КАЗОВСКАЯ:



«Еще пять лет назад фразу «Алюминиевых мостов не бывает» я слышала очень часто. Но мы доказали, что бывают. Тема мостостроения возникла после досконального изучения мирового опыта по применению алюминия в гражданских сферах, в том числе в строительстве, где доля мирового потребления алюминия составляет 26%, а в России эта доля была значительно меньше.

Алюминиевые сплавы широко используются в мире при строительстве пешеходных переходов, автомобильных мостов, реконструкции старых аварийных мостов. И эти конструкции поразили нас своей функциональностью, легкостью, эстетикой. А главное — низкой металлоемкостью и конкурентной стоимостью на всем жизненном цикле. Это понравилось и Минстрою России, который направил нас в свой базовый институт — МГСУ. Несколько лет серьезной работы и сложных испытаний дали результаты — наша страна, производящая «зеленый» алюминий, теперь обладает уникальными компетенциями в проектировании и строительстве мостов. Мы сегодня

экспортируем наши мостовые конструкции в Европу. Не только сырье, а конечную высокотехнологичную продукцию из алюминиевых сплавов. Все новое внедряется с огромным трудом, усилиями, преодолением сопротивления. Это практика любых изменений. И мы не исключение. Сопевания на площадке Минстроя России и МГСУ, а их было множество, показали нам, что путь от полного отрицания до принятия долгий. И мы благодарим коллег за терпение и желание внедрять инновационные решения в строительстве. Безусловно, нужно создавать механизмы быстрого внедрения инноваций, как в Китае, иначе сложно будет говорить собственно об инновациях. В рамках реализации национальных проектов в сфере строительства инфраструктуры и «зеленых» проектов ВЭБа, нацеленных на повышение качества и экологичности инфраструктуры и городской среды, безусловно, алюминиевые решения займут свое достойное место. Ведь алюминий, по мнению ведущих архитектурных бюро России и мира, материал уникальный — и с точки зрения прочностных характеристик, и с точки зрения пластичности для воплощения любых задумок и архитектурных форм».

Обратимся к зарубежной практике. В индустриально развитых странах алюминиевое мостостроение давно не экзотика. Например, в Швеции и Норвегии с 1990 года построено уже 80 алюминиевых мостов, а в Германии ежегодно строится около 70. Парадокс в том, что зачастую устанавливаемые в Европе мосты произведены на российском предприятии — Красноярском металлургическом заводе (КраМЗ).

В 2021 году КраМЗ заключил экспортный контракт на поставку 50 алюминиевых мостов в Германию. В январе мостовые конструкции длиной 13 м были уже отгружены заказчику. В 2020 году в немецком городе Раштатте (земля Баден-Вюртемберг) установили произведенный на красноярском заводе пешеходный мост через приток Рейна реку Мург.

Как тут не вспомнить о том, что в 2020 году Россия увеличила несырьевой экспорт на 4% — до 161,3 млрд долларов США. Как сообщили в Российском экспортном центре, это новый рекорд экспорта неэнергетических товаров — в 2018 году показатель составлял 154,3 млрд долларов, в 2019 году — 155,1 млрд долларов.

Действительно, в России внедряются инновации и имеются компетенции в мостостроении мирового уровня. Так, в ходе недавнего Российско-Японского форума по архитектуре и строительству японская сторона высоко оценила успехи российских коллег, достигнутые всего за три-четыре года. Любопытно, что в самой Стране восходящего солнца автомобильные мосты из алюминиевого сплава признаны наследием гражданского строительства. К слову, японцы широко применяют алюминий в мостостроении: помимо пешеходных и автомобильных, они строят технические мосты и велодорожки, возводят новые крупные мостовые сооружения и реконструируют старые. Учитывая японский опыт, мы понимаем, что нам есть куда стремиться.

«Зеленые» проекты

Но вернемся в Россию. Перед нами стоит насущная задача реконструкции инфраструктурных объектов: мосты постепенно приходят в негодность, создавая порой аварийные ситуации. В 2019 году на заседании Госсовета по вопросам развития сети автомобильных дорог и обеспечения безопасности дорожного движения отмечалось, что более 3,5 тыс. мостов и других искусственных сооружений находится в аварийном или предаварийном состоянии. Вот тут для замены и реконструкции аварийных мостов и пригодились бы отечественные наработки. «Уже сейчас российские компании могут ежегодно выпускать конструкции для 20 пешеходных и 2 автомобильных мостов — с длиной пролета до 50 м, то есть малые и средние», — отмечает Евгений Васильев.

Конечно, никто не призывает к тому, чтобы абсолютно все мосты строить из алюминия. Да это и невозможно, поскольку спрос на российский «зеленый» алюминий велик. Но есть ниши, где алюминиевые конструкции незаменимы по критериям агрессивности среды, низким/высоким температурам и высокой сейсмостойкости.

Почему алюминий

Алюминиевые решения позволяют сделать инфраструктуру функциональной, экологичной, безопасной и эстетичной. Преимущества алюминиевых мостов очевидны — низкий удельный вес, что позволяет существенно сэкономить на фундаментах и опорах (до 30% от общей стоимости, поскольку алюминий в 3 раза легче стальных конструкций и в 6 раз легче железобетона), при том, что срок службы алюминиевых пролетных строений — более 70 лет. Другой существенный плюс — низкие эксплуатационные затраты на всем жизненном цикле изделия.

Как говорит заместитель гендиректора ЦНИИС по научной работе, главный научный сотрудник, кандидат технических наук, доцент, почетный транспортный строитель РФ Юрий Новак: «Алюминиевые сплавы — перспективный материал. Низкий вес, коррозионная стойкость, высокий декремент колебаний делает его перспективным для мостов. В 2019-2020 годах усилиями лабораторий ЦНИИС и МАДИ были обследованы все эксплуатируемые пешеходные мосты из алюминиевых сплавов на территории РФ. Проблем с надежностью и безопасностью данных объектов нет».

Если обратиться к мировой практике, мы увидим, что с алюминием работают звезды мировой архитектуры, этот металл применяется для строительства как типовых, так и эксклюзивных, знаковых объектов. В целом, применение крылатого металла — своего рода высший пилотаж для современных архитекторов и строителей. Россия не должна отставать от общемирового тренда. Более того, у нее есть все возможности — и развитие алюминиевого мостостроения служит тому подтверждением.

Читайте в следующем номере «СГ»: Да здравствует трамвай!
Как самый экологичный транспорт возвращается в российские города

ИНФРАСТРУКТУРА

Работа на повышенных скоростях

Строительство БКЛ московского метро завершится раньше срока



Цитата в тему

АНДРЕЙ БОЧКАРЕВ, ЗАМЕСТИТЕЛЬ МЭРА МОСКВЫ ПО ВОПРОСАМ ГРАДОСТРОИТЕЛЬНОЙ ПОЛИТИКИ И СТРОИТЕЛЬСТВА: «Работы развернуты на всех участках БКЛ, задействовано 11 тоннелепроходческих щитов. Нам предстоит большая и сложная задача — максимально ускорить строительство. Мы планируем запустить движение по Большому кольцу раньше планируемого срока почти на год — в 2022 году»



«Лефортово» — одна из шести станций северо-восточного участка БКЛ

Антон МАСТРЕНКОВ

Развитие метрополитена остается главным способом решения транспортных проблем российской столицы. Строительство подземки не останавливалось даже в период наиболее массового распространения коронавируса. По итогам прошлого года в Москве было построено 18 км линий метро и семь станций. В самый разгар пандемии открыто пассажирское движение по новой радиальной линии столичной подземки — Некрасовской, а в конце 2020 года было введено несколько станций на восточном участке Большой кольцевой линии (БКЛ). Однако планы на будущее не

менее масштабны; более того, скорость строительства будет увеличена.

Главным проектом всего транспортного развития Москвы на ближайшие годы остается создание нового кольца подземки. На БКЛ предполагается строительство 31 станции, а общая ее протяженность составит около 70 км. Линия соединит все радиальные ветки на расстоянии до 10 км от существующей Кольцевой линии.

«Изначально строительство такого сложного с инженерной точки зрения объекта планировалось завершить в 2023 году, однако мэр Москвы Сергей Собянин поручил ускорить реализацию этого проекта. Наша задача — замкнуть новое кольцо уже до конца 2022 года»,

— заявил «Стройгазете» заместитель столичного градоначальника Андрей Бочкарев.

В настоящее время на БКЛ открыто девять станций. В этом году планируется достроить и запустить еще 11. При этом станции «Карамышевская» и «Мневники», входящие в состав западного участка БКЛ, практически готовы, сейчас здесь идут пусконаладочные работы, связанные с интеграцией этих станций с действующим участком линии. Их открытие состоится в феврале-марте. Кроме того, до конца 2021 года будут завершены работы по возведению станций «Терехово», «Кунцевская», «Давыдково», «Аминьевская», «Мичуринский проспект», «Проспект Вернадского», «Новаторская», «Калужская» и «Зюзино».

Также в городе работы идут и по новым участкам радиальных линий подземки. В частности, на участке Люблинско-Дмитровской линии между станциями «Селигерская» и «Физтех» ведется проходка перегонных тоннелей и работы по выносу инженерных сетей, начались работы по возведению монолитных конструкций новых станций. На новом участке откроют станции «Улица 800-летия Москвы», «Лианозово» и «Физтех». Новый участок Люблинско-Дмитровской линии улучшит транспортную доступность для жителей районов Дмитровский, Восточное Дегунино, Лианозово и поселка Северный. Сдать этот отрезок планируется в 2023 году.

В этот же срок предполагается завершить продление Калининско-Солнцевской линии к аэропорту Внуково. Сейчас ведутся работы по выносу инженерных коммуникаций и устройству ограждаю-

Справочно

Идея строительства Большой кольцевой линии появилась еще в 1985 году. Однако вследствие недостатка ресурсов к реализации проекта не приступали в течение 25 лет. Решение начать строительство БКЛ принял мэр Москвы Сергей Собянин в 2011 году. Работы были начаты в ноябре того же года. Первый «отрезок» БКЛ был открыт в феврале 2018 года на северо-западе столицы.

ских конструкций на площадках будущих станций. Основные трудности при строительстве участка связаны с тем, что он пересекает реку Ликовку, поэтому необходимо построить метромост длиной почти 600 м.

Активно «движется» метро и в Новую Москву: до конца 2023 года строители должны завершить продление Сокольнической линии от станции «Коммунарка» в сторону деревни Потапово. Единственная станция этого участка — «Новомосковская» — будет расположена в створе магистрали «Солнцево—Бутово—Варшавское шоссе». Продление «красной» ветки метро не только улучшит транспортное обслуживание жителей Новомосковского округа и района Южное Бутово, но и станет драйвером развития этих локаций. По словам руководителя Департамента развития новых территорий столицы Владимира Жидкина, к 2024 году в зоне влияния этой станции планируется построить порядка 2,3 млн квадратных метров различной недвижимости, в том числе более 1,3 млн «квадратов» жилья.

РОССИЙСКАЯ СТРОИТЕЛЬНАЯ НЕДЕЛЯ 2021
9–12 МАРТА

Международная специализированная выставка RosBuild 2021

Салон «Деревянное домостроение»

Форум «Строим будущее России вместе»

Россия, Москва, ЦВК «ЭКСПОЦЕНТР»
www.rosbuild-expo.ru

Под патронатом Организатор ЭКСПОЦЕНТР

24 - 26 МАРТА 2021 ГОДА
МОСКВА

XVI ВСЕРОССИЙСКИЙ ФОРУМ-ВЫСТАВКА

ГОСЗАКАЗ

ВРЕМЯ РОССИЙСКОЙ ПРОМЫШЛЕННОСТИ

www.forum-goszakaz.ru

Подробности по телефону:
8 (800) 250-99-84

ПРОЕКТ



ТЫСЯЧ
«КВАДРАТОВ»

составит общая площадь Армянского американского музея, который построят в пригороде Лос-Анджелеса (США)

5

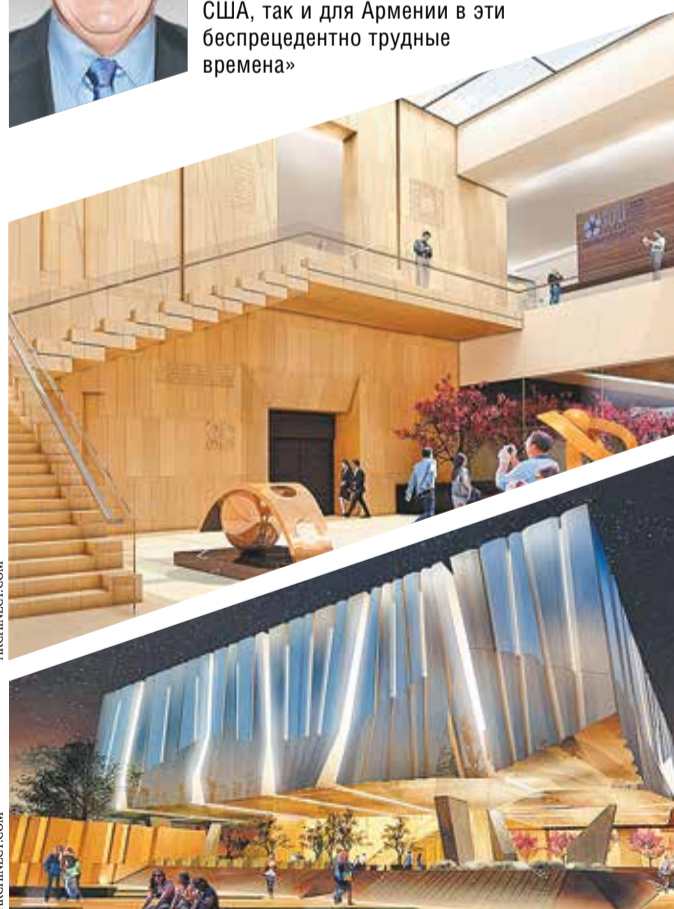
Калифорнийский Арарат

У Армянского американского музея в Калифорнии появится новое здание

Цитата в тему



БЕРДЖ КАРАПЕТЯН, ПРЕДСЕДАТЕЛЬ АРМЯНСКОГО МУЗЕЯ АМЕРИКИ (ARMENIAN MUSEUM OF AMERICA): «Ожидаемое открытие ААМ станет историческим достижением для всей нашей общины. Мы считаем, что это будет символом надежды и маяком развития как для США, так и для Армении в эти беспрецедентно трудные времена»



Антон МАСТРЕНКОВ

Совет попечителей Армянского американского музея (Armenian American Museum, AAM) и Культурного центра Калифорнии (Cultural Center of California) утвердил проект строительства нового здания музея в столице армянской диаспоры США — городе Глендейле (пригород Лос-Анджелеса). Фасад объекта будет оформлен как часть скалы. Таким образом, внешний облик музея будет отсылать к образу Армянского нагорья. Сам музей станет не только культурным и образовательным центром для армянской общины, но и местом проведения массовых мероприятий для всех местных жителей.

Вопрос строительства нового здания для ААМ обсуждался не один год. Рассматривались разные локации и проектные решения, и лишь несколько лет назад была достигнута договоренность с администрацией Глендейла о строительстве крупного культурного центра. К созданию концепции проекта руководство ААМ привлекло опытных музейных и строительных специалистов. Возглавили эту команду архитекторы американского бюро Alajajian Marcoosi Architects.

По задумке разработчиков, новый комплекс должен стать не просто местом экспозиции, рассказыва-

ющей об истории Армении и жизни армян в США, но и институтом для сохранения и популяризации армянского культурного наследия. Уже сегодня в ААМ готовятся научно-культурные программы, которые будут включать проведение регулярных и масштабных выставок, массовых образовательных и общественных мероприятий, в том числе молодежных и детских. В связи с этим перед архитекторами была поставлена задача создания многофункциональных помещений и их четкого планировочного распределения внутри здания, общая площадь которого составит почти 5 тыс. квадратных метров.

На первом этаже музея планируется обустроить лобби-зону, зрительный зал, учебный центр, кафе, сувенирный магазин и административные офисы. На втором этаже будут размещены экспозиционные залы и выставочные галереи. Помимо этого, здесь будут оборудованы специальные помещения под архив музея. В подвале запроектирована парковка для сотрудников центра и посетителей.

Стоит отметить, что новое здание ААМ будет аккуратно вписано в существующую городскую среду. Музей расположится перед Центральным парком города, рядом с публичной библиотекой и Музеем неонного искусства (MONA). Еще в прошлом году городской совет Глендейла одобрил концепцию расширения Центрального парка и дизайн его оформления. Проект включает создание рекреационной зеленой зоны, открытого амфитеатра для различных представлений, детских игровых площадок. Из бюджета Глендейла на все эти работы будет выделено 18,5 млн долларов США.

