

ФЕДЕРАЛЬНАЯ

# ИНФРАСТРУКТУРА И ЭКОНОМИКА

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

№ 56 август - сентябрь 2015

строительство • транспорт • энергетика • промышленность • связь



Кризис продолжается,  
но стройка развивается

# СОДЕРЖАНИЕ

<b>СО СКОРОСТЬЮ СВЕТЛОГО БУДУЩЕГО ПУТЕШЕСТВИЕ ИЗ ПЕТЕРБУРГА В МОСКВУ И ДАЛЕЕ</b>	<b>4</b>
<b>НАУЧИЛИСЬ РАБОТАТЬ ЕДИНОЙ КОМАНДОЙ ОТКРЫТИЕ РАБОЧЕГО ДВИЖЕНИЯ ЛОСЕВО - КАМЕННОГОРСК</b>	<b>6</b>
<b>ПРОЕКТИРОВАТЬ БЫЛО ИНТЕРЕСНО А.П. КОНЮХОВ, ПАО "ЛЕНГИПРОТРАНС"</b>	<b>9</b>
<b>ТРАНСПОРТ ПЕТЕРБУРГА: ПЕРВООЧЕРЕДНЫЕ ЗАДАЧИ</b>	<b>12</b>
<b>К СЕЗОНУ ГОТОВЫ! ЭНЕРГЕТИКИ ПЕТЕРБУРГА О ПОДГОТОВКЕ К ЗИМЕ</b>	<b>14</b>
<b>ВЗАИМОЗАВИСИМОСТЬ ВО БЛАГО СЕРГЕЙ КИРИЕНКО О ПЕРСПЕКТИВАХ ОТРАСЛИ</b>	<b>16</b>
<b>АТОМНОЙ ЭНЕРГИИ - ЛЁГКУЮ ВОДУ! СУДОСТРОИТЕЛИ РАБОТАЮТ ПО ЗАКАЗУ ГК "РОСАТОМ"</b>	<b>20</b>
<b>ТРЕСТ № 68. СЕГОДНЯ И ЗАВТРА</b>	<b>22</b>
<b>ОРБИТА МЕГАПОЛИСА. ФОРСАЙТ "ГОРОДА БУДУЩЕГО" В ГАТЧИНЕ</b>	<b>27</b>
<b>КОММЕНТАРИЙ ЭКСПЕРТА. ТРАНСПОРТНЫЕ СВЯЗИ И МЕСТНАЯ ЗАНЯТОСТЬ</b>	<b>29</b>

**Учредитель: ИП Комольцев А.В.**

**Адрес редакции: 198261 Санкт-Петербург,  
ул. Бурцева, д. 13, кв. 62**

**Тел./факс (812) 910-6978, (495) 776-8190**

Свидетельство о регистрации СМИ от 24.10.2006 г. ПИ  
№ ФС77-25896, выдано Федеральной службой по над-  
зору за соблюдением законодательства в сфере мас-  
совых коммуникаций и охране культурного наследия

**Издатель, главный редактор: предприниматель  
Алексей КОМОЛЬЦЕВ  
komolcev-av@yandex.ru**

**Бухгалтер: Лариса ПАНКОВА**

**Корреспонденты: Ольга ЛОСКУТОВА, Сергей ВАСИЛЬЕВ,**

**Мария НИКИТИНА, Елизавета АЛЕКСЕЕВА**

**Дизайн: Лариса МИТРОФАНОВА**

**Фотографии: Алексей ДАВЫДОВ**

**Рашифровка: Александра ХОМУТКОВА,**

**Редактор по рекламе: Ольга ФЕДОРОВА**

**Корректор: Мария ДОБРОВА**

**<http://www.kmln.ru>**

**Подписано в печать 25 сентября 2015 г.  
Публикации, сопровождаемые блоком адресной  
информации, и статьи, помеченные значком ●  
публикуются на правах рекламы.**

**Отпечатано в типографии  
ООО «Цветпринт», г. Санкт-Петербург  
Роменская ул., д. 10к  
Установочный тираж 3000 экз.**



**НЕСМОТЯ НА КРИЗИС И САНКЦИИ...  
“ЕВРОХИМ” ДАЛ СТАРТ МАСШТАБНОМУ ПРОЕКТУ** 30

**СТРОЙКА НА ПЯТЁРОЧКУ  
ОТКРЫТИЕ 5555-ГО МАГАЗИНА ТОРГОВОЙ СЕТИ** 32

**НАШ ПРИОРИТЕТ - БЫСТРЫЙ ТЕМП ВВОДА  
НОВЫХ, КАЧЕСТВЕННЫХ ОБЪЕКТОВ  
ИГОРЬ ПЛЕТНЕВ, ДИРЕКТОР ПО РАЗВИТИЮ  
ТОРГОВОЙ СЕТИ “ПЯТЕРОЧКА”** 33

**СЛОЖНЕЕ, ЧЕМ ОБЫЧНЫЙ  
ОМСКИЙ ЦЕНТР ОБРАБОТКИ ДАННЫХ** 34

**СЕВМОРПУТЬ - НОВЫЙ БРЭНД РОССИИ  
ИГОРЬ ЧЕРНЫШЕНКО, СФ** 36

**МОСКВА СЛЕЗАМ НЕ ВЕРИТ  
КОНСТАНТИН ТИМОФЕЕВ О СТРОИТЕЛЬСТВЕ В СТОЛИЦЕ** 38

**НАБЕРЕЖНАЯ АРХИТЕКТУРНОЙ ПРЕМУДРОСТИ  
АРХИТЕКТУРНЫЙ КОНКУРС ПО СОФИЙСКОЙ НАБЕРЕЖНОЙ** 41

**ЦАРСКОЕ СЕЛО: РЕСТАВРАЦИЯ ПРОДОЛЖАЕТСЯ** 44

**ПРОЕКТИРОВЩИКИ И ИЗЫСКАТЕЛИ СЕВЕРО-ЗАПАДА:  
ДАЛЬНЕЙШЕЕ РАЗВИТИЕ САМОРЕГУЛИРОВАНИЯ** 46

**НОПРИЗ УСИЛИВАЕТ АКТИВНОСТЬ** 48

**ФОТОРЕПОРТАЖ.  
ЛУЖСКАЯ-ЮЖНАЯ: САМАЯ ИННОВАЦИОННАЯ В МИРЕ** 50

# Со скоростью светлого будущего Путешествие из Петербурга в Москву и далее

Накануне открытия очередного Петербургского экономического форума, под Санкт-Петербургом состоялась долгожданная торжественная церемония начала строительства очередного участка скоростной автомобильной магистрали Москва - Санкт-Петербург.



## Сергей Иванов, руководитель Администрации Президента РФ

— Мне действительно, не покривлю душой, очень приятно быть на церемонии запуска строительства очередного участка новой скоростной автомагистрали Москва — Санкт-Петербург; приятно, потому что уже не в первый раз присутствую при начале строительства современных дорог, бывал и на завершении отдельных участков. Помню, когда был вице-премьером Правительства РФ, сколько было дебатов, сколько переломано копий — нужно ли России строить современные скоростные автомобильные магистрали на основе ГЧП, концессионного соглашения, в том числе и платные. Но с того времени дискуссии завершились, особенно после того как первые участки магистрали были введены в эксплуатацию. Я вспоминаю тот день, когда мы «деблокировали» и Москву, и аэропорт Шереметьево — я часто именно это слово употребляю разговаривая с людьми. Спрашиваешь — вы уже ездили по новой трассе в Шереметьево, Зеленоград — и ни одного плохого отзыва не слышно; все отвечают — прекрасно, что наконец появилась современная качественная дорога. От Московской кольцевой автомобильной дороги до Шереметьево теперь можно добраться за пять-семь минут. Все помнят бесконечные пробки; они и сейчас есть — я сам только что проехал из Пулково по старой трассе и видел то, что ожидал — заторы, пробки.

Очень хорошо, что практически все участки трассы Москва — Санкт-Петербург уже разыграны. Остался один, но в этом году мы завершим конкурсные процедуры, и к 2018-му году строители твердо обещают, что новая современнейшая автомобильная дорога будет полностью введена в эксплуатацию. Я очень благодарен строителям, которые уже доказали, что миф о двух российских бедах не соответствует действительности, одна из них начинает потихоньку решаться. Хотя и не так быстро как бы хотелось.

Также хочу поблагодарить концессионеров. Этот участок будет строиться при финансовой поддержке российского ВТБ-Капитал, а также нашего хорошего партнера и друга французской компании VINCI, которая принимала участие в строительстве первого участка от Московской кольцевой до 58 км. Несмотря на известные политические трудности, эта компания, с ее колоссальным опытом строительства современных высококачественных автотрасс во всем мире, не ушла с российского рынка, а остается на нем и продолжает нам доверять, а мы доверяем им. Хочу поздравить вас с началом строительства и выразить твердую надежду, что этот участок дороги, 140 км, будет сдан в срок. И жители Санкт-Петербурга, Новгородской области, да и всей России по достоинству оценят эту магистраль. А первыми поймут разницу жители Петербурга, чьи дачные участки расположены рядом с новой трассой, и новгородцы, которым надо съездить в Петербург.

## Максим Соколов, Министр транспорта РФ

— Сегодня знаменательный для всех нас день, мы открываем строительство головного участка не только скоростной дороги Санкт-Петербург — Москва длиной почти 67 км, но и головной участок международного транспортного коридора, связывающего Европу с Западным Китаем. Его длина более 8000 км, из которых по территории России проходит 2200 км. Этот участок является головным, потому что автомобильный коридор, документы о котором были подписаны в рамках предыдущего саммита стран ШОС, приходит в Петербург. Знаменателен этот проект еще и тем, что стыкует между собой проекты ГЧП федерального и регионального масштаба. Именно здесь, на границе КАД Санкт-Петербурга, будет организована «бесшовная» связь, потому что будут использоваться единые транспондеры между проектом Западного скоростного диаметра, на котором два участка уже введены в эксплуатацию; в полном же объеме ЗСД будет введен в следующем году. В 2018-м году состоится его соединение со скоростной магистралью Санкт-Петербург — Москва, и у нас появится масштабная скоростная платная автомагистраль, которая будет стыковаться с лучшей региональной платной автомагистралью ЗСД.

Если вспомнить историю трассы Москва — Санкт-Петербург, то именно в канун Петербургского форума в 2012-м году Минтранс и ГК «Автодор» объявили о намерении по реализации этого проекта; в канун форума в 2013-м году был объявлен концессионный конкурс по поиску инвестора на принципе ГЧП. Вообще у многих инфраструктурных проектов в Петербурге судьба одинаковая — они начинаются во время кризисов. Так было и с аэропортом Пулково, и с ЗСД, где проведение конкурсов и подписание контрактов, и финансовое закрытие проходили в непростой период 2009 года. Так и здесь, в сегодняшний период прохождения кризисных явлений в экономике, нам удалось добиться финансового закрытия с нашими инвесторами и выйти на реальный процесс строительства, который завершится в 2018-м году.

Хотелось бы поблагодарить сегодня и Президента РФ, который последовательно под-





держивает все инвестиционные проекты в области развития транспортной инфраструктуры, и Правительство страны, которое приняло решение о реализации этого проекта по принципу ГЧП, и команду концессионеров, которая в результате честной конкурентной борьбы, международного признанного конкурса, стала победителем и приступает к реализации проекта, а теперь на протяжении 27 лет, с учетом периода строительства, будет управлять этой дорогой. 27 лет — это заметный, значительный срок, время целого поколения.

Что касается качества, в нашей стране как на региональном, так и на федеральном уровне уже накоплен опыт развития проектов ГЧП в области дорожного строительства, и этот опыт положительный — тем более что ГК «Автодор» задумывалась, создавалась и работает именно как драйвер ГЧП в дорожном хозяйстве страны. И проекты регионального развития, в том числе в Петербурге, такие как Западный скоростной диаметр, — пример их успешной деятельности.

Могу сказать, что пока мы не слышали негативных отзывов о качестве дорог и о том комфорте, который они создают для всех пользователей — как бизнеса, с точки зрения грузовых перевозок, так и для автолюбителей. Поэтому и дорогу, которую мы начинаем сегодня, ждет успех — тем более что в консорциум компаний входят уже имеющие опыт реализации таких масштабных проектов Банк ВТБ, участвовавший в реализации ЗСД, и компания VINCI, построившая головной участок дороги М-11 Москва — Санкт-Петербург, начинающийся от Москвы, км 15 — км 58, проходящий через Шереметево до Солнечногорска. Вместе создав консорциум, они объединили компетенции, которые позволяют уверенно говорить, что эта дорога будет в надежных профессиональных руках. Концессионерами создана проектная компа-

ния, которая будет управлять этой дорогой на протяжении всего контракта. Инвесторы вместе с концессионером ГК «Автодор» сохраняют нацеленность на плановую реализацию этого проекта. Хочу пожелать следования в графике, вплоть до его успешной реализации.

Конечно, этот очень важный для нас проект — стимул развития всех территорий, по которым пройдет дорога. Для Новгородской и Ленинградской областей, для Санкт-Петербурга этот проект будет очень знаковым. Там где дорога — там жизнь, так повелось с древних времен, и любая магистраль — это мощнейший катализатор развития территорий, по которым она проходит, мультипликатор развития экономики. Даже само строительство генерирует спрос на нерудные материалы, металлопрокат, асфальтобетонное покрытие и разумеется на рабочую силу. Но значение дороги и в том, что она раскрывает возможности и потенциал региона. У нас есть такая связь, корреляция, что каждый вложенный в строительство дорог рубль создает 5-6 рублей прибавленной стоимости: после того как дорога заработает, она будет генерировать доход для территорий и в целом бюджетов всех уровней, за счет развития бизнеса на прилегающих территориях.

### Сергей Кельбах, ГК «Автодор»

— Хочу поблагодарить всех участников церемонии за поддержку, которую вы оказываете нам при реализации программы развития скоростных автомобильных дорог, и главам субъектов федерации за совместную эффективную работу. Не было бы совместной работы с главами регионов — не было бы и такой энергичной реализации. Я благодарю и команду концессионеров; мы за период проведения конкурсов, в очень жесткой, энергичной и эффективной работе прошли путь от момента объявления победителя до момента начала

**Мы открываем строительство головного участка не только скоростной дороги Санкт-Петербург — Москва длиной почти 67 км, но и участок международного транспортного коридора, связывающего Европу с Западным Китаем. Длина коридора более 8 тыс. км, по территории России 2200 км.**

строительства. Я уверен, что на протяжении всего процесса строительства и последующей эксплуатации наша совместная работа будет продолжаться и далее. Я хочу поблагодарить коллектив строителей: эта дорога будет строиться вашими руками.

А о самой дороге скажу важную деталь — этот участок, впрочем как вся трасса М-11, будет исключительно безопасной, скоростной, комфортной. Она позволит и грузоперевозчикам, и простым людям на автомобилях свободно и быстро достигнуть цели, которую они ставят отправляясь в путь. Если вы проезжали по обходу Вышнего Волочка, км 15 — км 58, или по участку Москва — Воронеж трассы М4 «Дон», то согласитесь — это действительно лучшие дороги в первую очередь по безопасности, потому что все параметры проектирования выдерживают геометрию скоростного режима до 150 км/ч, как и этот будущий участок; они оснащены и вызывной связью, и метеостанциями, позволяющими службам оперативно реагировать на изменения погодных условий. Уровень ДТП на наших дорогах снизился в 20 раз, это голая статистика. Дорога комфортно оснащена, параметры в плане позволяют водителю не напрягаясь вести машину по кривым радиусам. Расчетные параметры времени, затрачиваемого на перемещение из Москвы в Петербург, будут составлять порядка 5,5 ч максимум, еще и с возможностью выпить кофе в Бологом или Вышнем Волочке. ●

# Научились работать единой командой

**В начале августа и затем в начале сентября произошли два взаимосвязанных события. Первое — это открытие рабочего движения на линии Лосево — Каменногорск; тем самым оказалось возможно постепенно начать вывод грузового движения со скоростного хода Санкт-Петербург — Выборг. Одним из приятных последствий снижения грузонапряженности скоростного хода стал запуск «Ласточек» на маршруте Санкт-Петербург — Выборг; это событие состоялось месяц спустя, в начале сентября.**



## Максим Соколов, Министр транспорта РФ

— На участке Лосево — Каменногорск мы открыли рабочее движение, а уже в следующем году по всему маршруту начнут ежедневно следовать грузовые поезда, которые уйдут с основного хода ОЖД на Выборг; грузы будут следовать в наши балтийские порты Высоцк и Приморск по новой, вводимой в строй магистрали. Хочу поблагодарить всех, кто принимал участие в проекте — заказчика, в качестве которого выступило Федеральное агентство железнодорожного транспорта, наших проектировщиков и строителей. Проект был не самый простой, но в конечном итоге мы прошли путь все вместе, в том числе с поддержкой правительства Ленинградской области.

Поездка по маршруту Лосево — Каменногорск позволяет наглядно оценить масштабность этого проекта. На территории всего Северо-Западного региона давно не осуществлялось нового строительства подобных объектов. Кроме того, уже введен в эксплуатацию другой важнейший участок новой магистрали, Каменногорск — Выборг: завершена комплексная реконструкция. Вместе с линией Лосево — Каменногорск это позволит развивать как грузовое, так и пассажирское сообщение. Благодаря уходу грузовых поездов на новый маршрут, мы получаем возможность добавить новые поезда «Аллегро»; в том числе поставить на маршрут Санкт-Петербург — Выборг составы «Ласточка». Весь маршрут от Лосево до Выборга будет реализован на электрической тяге, после чего провозная способность составит более 60 млн. т; при определенных условиях, можно провести до 60-ти пар поездов за сутки. Контактная сеть уже монтируется, в ближайшее время эта работа также завершится. С учетом же решения РЖД использовать новую инфраструктуру в том числе для пассажирского

сообщения, новые возможности получают и любители природы: новая инфраструктура будет работать не только на бизнес-интересы страны, но и на транспортное обслуживание местных жителей, любителей отдыха на природе.

## Олег Валинский, начальник ОЖД

Еще когда мы начинали организацию движения «Аллегро» на участке Санкт-Петербург — Финляндия, то вопрос выноса грузового движения на альтернативные ходы для нас был очень важен. Надо было разгрузить основной ход, и загрузить неэффективно использованный маршрут, дополнив его необходимыми составляющими. Сегодня мы убедились, что проект близок к завершению — видим всё, что сделали проектировщики и строители. Что касается пути, линия, мостовые сооружения и платформы практически готовы; надо завершить работы по энергоснабжению, чтобы обеспечить движение поездов на электротяге. Уже осенью мы сделаем переключение станции Каменногорск не по временной схеме, как сегодня, а по основной схеме, и завершим обустройство горловины станции. Также мы выполнили реконструкцию участка Сосново — Лосево; станция Лосево-2 введена специально для нового проекта. Завершили работы по участку Выборг — Каменногорск, готовы продемонстрировать прибытие грузового поезда в Каменногорск уже на электротяге. В перспективе будет построен двухпутный участок на Приморск (сроки зависят от готовности порта); уже реализован подход к Высоцку. Всё это — показатель комплексности проекта и того факта, что мы идем рука об руку с нашими партнерами, проектировщиками и строителями. Всех хотел бы поблагодарить за конструктивную позицию, проявленную во время совместной работы.

Титул называется «Вынос грузового движения на участок Лосево — Каменногорск», его предназначение — оставить главный ход для скоростного пассажирского движения, исключить совместное использование на одном участке грузового и высокоскоростного сообщения. Но это не исключает пассажирского движения на новом маршруте. На новой линии Лосево — Каменногорск создается девять остановочных пунктов, поэтому построенная линия (как было когда-то на «Диком Западе», или на нашем Дальнем Востоке) становится основой для социального развития. Мы даем ощутимый толчок развитию территорий, которые ранее были труднодоступными. Не исключаю, что в следующем году появится электричка Санкт-Петербург — Выборг по маршруту через Сосново.

Торжественным и важным для города, области и железнодорожников событием становится пуск поезда «Ласточка» на Выборг. Мы получаем возможность доехать до Выборга за 1 час и 15 минут; качественно меняем подвижной состав и сервис. На маршрут поставлены составы, которые обеспечивали Олимпиаду в Сочи; теперь идет перераспределение поездов по ж.д. России, в том числе и к нам. На маршруте Санкт-Петербург — Выборг появятся пять составов: в будни будут ходить три, а в выходные — четыре пары поездов, причем часть в двухсекционном исполнении. Надеюсь, это не последний проект, который реализован совместно с Ленинградской



областью и городом; у нас много других проектов развития: Усть-Луга, вокзальная инфраструктура, остановочные пункты... суммарно в Санкт-Петербурге и Ленинградской области инвестиционный бюджет дороги в этом году составляет 45 млрд. руб. Также думаю, это не последний маршрут высокоскоростных пригородных поездов в ближайшей перспективе; кстати и не первый: мы уже едем «Ласточками» в Петрозаводск, в Новгород. Но это межобластные маршруты, а запуск данного состава в рамках одного субъекта — первый наш опыт, и если он окажется успешным, то будем продолжать эти проекты.

На период проведения эксперимента по потоку пассажиров мы сохраним тарифы и льготы, которые действовали на обычную электричку. Какие-либо изменения условий будут предметом анализа по итогам как минимум полуторамесячной эксплуатации. Но сегодня состояние пассажиропотока и грузопотока на линии Санкт-Петербург — Выборг делает возможным добавлять Ласточки дополнительно к четырем парам поездов выходного дня.

Возможно, «Ласточки» появятся также на направлениях Сосново и Волховстрой. К сожалению, кроме участков Санкт-Петербург — Выборг и Санкт-Петербург — Москва, у нас нет больше подготовленной инфраструктуры для движения на скорости свыше 160 км.ч. Это принципиально другой путь, другая контактная сеть — дорогостоящие задачи по реконструкции. Кроме подвижного состава и доброй воли, любой очередной запуск потребует инвестиций в инфраструктуру для поднятия скоростей. Возможное компромиссное



решение — это поднять скорость до 120 км.ч, не используя полные возможности состава. Это «полувариант», но мы готовы его рассмотреть на важных для Ленинградской области направлениях — например в сторону Гатчины; считаю, что это вполне реализуемый вариант, даже можно организовать тактовое движение — пассажиропоток это позволяет. В любом случае, мы оцениваем расходы и технологические проблемы, которые могут возникнуть, и когда поставим некую точку, то будем развивать нашу географию и дальше.

**Скоростной электропоезд «Ласточка» (Desiro RUS) разработан немецкой компанией Siemens AG. Он состоит из 5 вагонов, общая длина всего состава достигает 130 м. Электропоезд может развивать скорость до 160 км/ч. Маршруты курсирования поезда «Ласточка»: Москва — Нижний Новгород; Москва — Орел — Курск; Москва — Смоленск; Санкт-Петербург — Петрозаводск; Санкт-Петербург — Великий Новгород — Бологое; Санкт-Петербург — Выборг; Сочинский регион; Краснодар — лер; Ростов — Краснодар; Адлер — Майкоп. Количество посадочных мест: 409 обычных мест для пассажиров; 4 места для пассажиров с ограниченной активностью (инвалидов); 30 мест с откидными сидениями. Конструктивно состав электропоезда «Ласточка» состоит из 2-х моторных и 3-х немоторных прицепных вагонов. При необходимости, может эксплуатироваться в сдвоенном режиме (5 + 5 вагонов).**





## Александр Дрозденко, Губернатор Ленобласти

Октябрьская ж.д., как дочернее общество РЖД, является одним из крупнейших инвесторов на территории нашего региона. Жители Ленинградской области уже привыкают к комфортным поездам, таким как «Сапсан» или «Аллегро», но мы безусловно завидовали и Новгороду, и Петрозаводску (доброй завистью — ведь в Ленинградской области проживают очень хорошие люди). Мы хотели получить современные комфортные поезда, которые бы соединяли крупные города области и Петербург. У нас хороший опыт взаимодействия с Северо-Западной пассажирской компанией, и с Октябрьской ж.д. Ни одного конфликта за последние два года, на фоне огромного конфликта в целом в России, у нас не произошло. Мы не останавливали пассажирское сообщение, выполнили взаимные обязательства; нарастили объем и вернули маршруты, которые были сокращены за период 2012-2014 годов. Ни мы, ни железная дорога не заинтересованы в сверхтарифе; у нас сложился хороший опыт 2014-2015 года, уникальная тарифная политика: мы договариваемся. Это уважение друг к другу важно для жителей Ленинградской области, которые имеют достаточно быстрое и комфортное сообщение как с районными центрами, так и с городом Санкт-Петербург.

«Ласточка», — это новый прорыв, новое качество обслуживания пассажиропотока, совершенно другие условия по скорости доставки, по комфорту. На период освоения маршрута сохраняются тарифы обычного проезда по электричкам, и думаю, что это тоже повлияет на пассажиропоток и на привыкание ездить в комфортных условиях. Надеюсь, что за этой «первой ласточкой» в Ленинградскую область прилетят и другие — в направлении Волховстрой, и далее. При этом не думаю, что запуск «Ласточек» изменит или перераспределит трудовые ресурсы между Петербургом и областью. У нас уже сложились транспортные связи, и людские потоки, связанные с экономикой, уже перераспределены. Вряд ли более быстрый проезд, на пятнадцать и даже тридцать минут, изменит структуру трудовых ресурсов; может быть лишь небольшое изменение.

Первая «Ласточка» полетела именно в Выборг прежде всего потому, что в основу решения ставились технические возможности. Во-вторых, мы оценили загруженность и прекрасно понимали, что уже установленным маршрутом часть грузового движения на Выборг уходит по объездной ж.д., и мы можем попадать «Ласточкой» в те «окна», когда она может идти без остановки (пока кроме конечных точек будут только две — Удельная и Зеленогорск). И

**АО «РЖД Логистика» обеспечивает доставку инертных грузов на строительство скоростной платной автодороги СПАД М 11 между Москвой и Санкт-Петербургом.**

**Поставка материалов производится на участок дороги в рамках шестого этапа строительства (433-508 км). Сервис включает доставку грузов от места погрузки (карьеры Ленинградской области) до станции Малая Вишера (Октябрьская железная дорога) и перевалку с железнодорожного на автомобильный транспорт. С целью максимально эффективного использования инфраструктурных возможностей железной дороги перевозка организована в специализированном подвижном составе — думпкарах. Погрузочные работы осуществляются арендованным маневровым локомотивом. Такое логистическое решение позволило существенно повысить пропускную способность грузовой площадки станции.**

**«Перевозка железнодорожным транспортом во многих случаях является реальной альтернативой автотранспорту и по удобству, и по скорости доставки, — считает директор филиала АО «РЖД Логистика» в Санкт-Петербурге Александр Сержантов. — Участие в данном проекте позволило нам привлечь на железную дорогу дополнительные объемы грузов в размере 40-60 тыс. тонн в месяц».**

хотя для меня все города Ленинградской области равны, важно, чтобы следующая «Ласточка» пошла в Гатчину, хотя это и гораздо сложнее технически. Пока же следующий вариант, который мы прорабатываем — это Волховстрой, но там есть проблемы интенсивного грузового движения. Однако думаю, что СЗПК вместе с ОЖД найдут компромисс, и также начнут работать.



## Проектировать было интересно



**С 2004 года ПАО «Ленгипротранс», ведущий проектно-изыскательский институт, специализирующийся на создании объектов ж.д. инфраструктуры, принимает непосредственное участие в организации скоростного движения пассажирских поездов на участке Санкт-Петербург — Бусловская — Хельсинки. Для разделения скоростных пассажирских перевозок и грузового транзита в порты Высоцк, Приморск и Выборг было принято решение о выносе грузового движения на направление Санкт-Петербург — Ручьи — Лосево — Каменногорск — Выборг, что позволяет повысить безопасность пассажиров и грузов, более рационально использовать пограничный переход в Светогорске, сохранить экологическую чистоту Курортного района Санкт-Петербурга. Для решения этой задачи потребовалось строительство новой двухпутной электрифицированной ж.д. ветки Лосево — Каменногорск длиной 64 км; кроме того, проводится реконструкция существующих железных дорог — участка Ручьи — Петяярви; строительство двухпутного участка ж.д. линии Сосново — Петяярви — Каменногорск; комплексная реконструкция участка Каменногорск — Выборг со строительством второго пути. Основные проектные работы были выполнены силами коллектива ПАО «Ленгипротранс». О предварительных итогах рассказал заместитель генерального директора организации Алексей КОНЮХОВ.**

— Даже предварительные результаты работы всех участников проекта — заказчика в лице Федерального агентства железнодорожного транспорта, ОАО «РЖД», Октябрьской железной дороги, и нас как проектно-изыскательской организации, а также строителей и региональных властей, не могут не радовать. Открытие рабочего движения на 64-километровом участке Лосево — Каменногорск доказывает: весь комплексный проект выноса грузового движения действительно приближается к финальному этапу, и есть все возможности завершить работы в 2016-м году, в соответствии с параметрами инвестиционного проекта. Еще недавно, когда стройка лишь разворачивалась, озвучивались сомнения и в сроках, и вообще в возможности реализовать данный проект. Сделать предстоит еще немало, но уже есть уверенность в успешном вводе участка Лосево — Каменногорск в срок.

В процессе работы участникам проекта удалось решить целый ряд проблем, снять множество противоречий. Это были десятки встреч и переговоров, но в результате сформировалась настроенная на положительный итог команда представителей Минтранса, РЖД, региональных властей; сложилась хорошая связка проектировщиков и строителей. Главное — что все участники переговоров понимали актуальность проекта и для региона, и для страны.

Надо отдать должное генпродядчику по строительству, ЗАО «Стройпутьинвест»: коллектив справился с задачей, несмотря на

многочисленные сложности юридического, нормативного характера: в течение строительства многие документы изменялись; финансирование не всегда проходило ритмично. Но стройка не распалась — хотя нашим коллегам приходилось несладко. Отмечу, что проект реализован в рамках минимально достаточного бюджета, и рассчитывать на значительную прибыль никому из участников его реализации не приходится — а значит, и работать пришлось с максимальной эффективностью.

Для нас как проектно-изыскательской организации объективная сложность линии Лосево — Каменногорск в том, что при сравнительно небольшой длине, она проходит в условиях непростого рельефа и сложной геологии. Есть участки с хорошей геологией, скальные грунты, морена с ее сложностями, протяженные участки заболоченной местности... словом, весь спектр сюрпризов, которые можно встретить в недрах Карельского перешейка. На этапе определения маршрута приходилось рассматривать разные варианты прохождения трассы, чтобы оптимизировать её стоимость и объемы работ. Затем строителям пришлось решать сложные технические задачи при сооружении земляного полотна. В максимально короткие сроки принимались решения по путепроводам — хотя по размеру они сравнительно невелики, но потребовались сложные технические решения по основаниям, фундаментам и пролетным строениям.

Большая удача в том, что в проекте был изначально решен вопрос с притрассовой дорогой (она используется для проезда строительной техники и подвоза материалов, а затем для обслуживания): в последнее время в связи с небольшим объемом финансирования такие составляющие из проектов убирают. На линии Лосево — Каменногорск она помогла организовать строительные работы широким фронтом, не занимая участки построенного ж.д. полотна; кроме того, это позволило минимизировать нагрузку на существующую автодорожную сеть. Не сомневаюсь, что в дальнейшем притрассовая дорога будет полезна при эксплуатации всей ж.д. линии.

В проекте учтены транспортные условия в регионе — пересечения с местными дорогами выполнены в разных уровнях, что позволяет свободно и безопасно осуществлять перевозки по железной дороге, не пересекаясь с автомобильным транспортом.

Большой проблемой были крайне жесткие сроки. Контракт был формально заключен в сентябре 2010 года; уже в марте 2011-го нужно было выдать рабочую документацию. В этих условиях нам пришлось работать с напряженным графиком: основные изыскания выполнялись в неблагоприятный период — зимой; причем те годы оказались очень снежными, что мешало выполнять топогеодезические и гидрологические работы. Приходилось неоднократно уточнять и данные по геологии, перепроверять результаты.



**Заместитель генерального директора ПАО «Ленгипротранс» А.П. Конохов докладывает Министру транспорта РФ М.Ю. Соколову о выполнении проектных работ**

Но проектировать было интересно: в последнее время новых линий реализуется немного. Мы использовали возможность подтвердить свой статус ведущего проектного института по новым ж.д. линиям; еще раз убедились в высоком потенциале наших специалистов, которые предложили оптимальные решения в техническом и экономическом плане. Можно обсуждать разные варианты

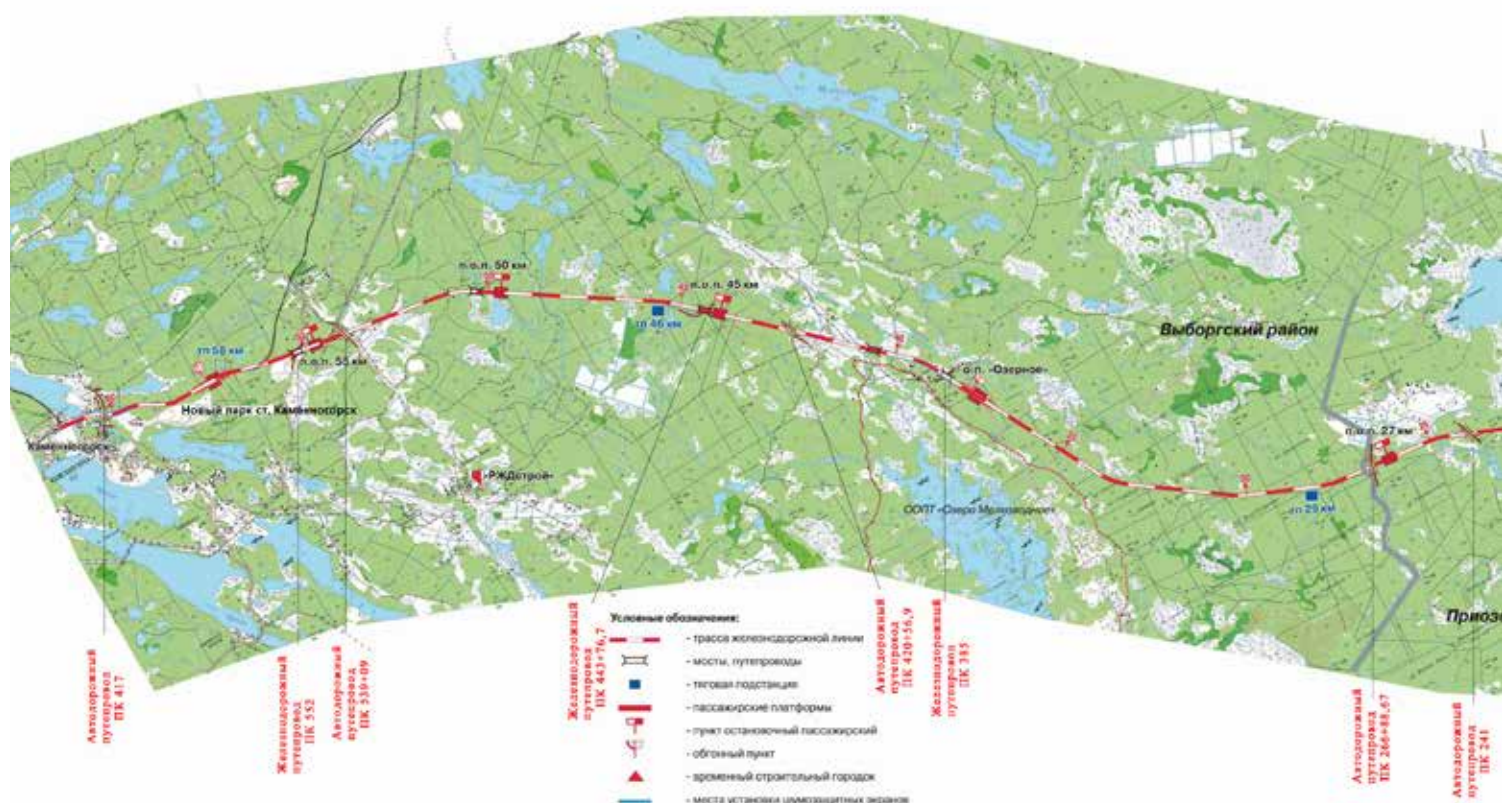
тех или иных решений, рассматривать будущие «узкие места» в перспективе роста загрузки — но главное, что при имевшемся уровне и объемах финансирования было сделано максимально возможное.

Задача по применению каких-либо инновационных, сверхновых технологий не ставилась — наоборот, проект сформирован исходя из ежедневной практики функционирова-

ния железной дороги, чтобы эксплуатация не вызывала затруднений. В основном решения были предложены стандартные, на современном уровне развития железных дорог России. Но в процессе строительства были применены все достижения в конструкциях мостовых сооружений, подходов, земляного полотна; соблюдены новейшие требования по проектированию. Нестандартные решения использованы на участках высоких насыпей. Отдельного упоминания заслуживает большой мостовой переход через Вуоксу на 3-м км линии. Остальные мосты, меньшего масштаба, также реализованы таким образом, что русло рек не затрагивается — соответственно, ущерб живой природе не наносится. Реализованы водопропускные сооружения для небольших водотоков.

Также следует отметить, что проект осуществлялся в непростой информационной обстановке — было много недостаточно взвешенных выступлений со стороны некоторых групп населения, разного рода протестов. Искусственно создавалось мнение, что дорога испортит весь ландшафт; высказывались многочисленные и не всегда обоснованные опасения о реках; был поднят шум о сохранности «лосевских порогов», которые нужны для водных развлечений. Но все проектные решения, а затем и качественная, дисципли-

## СХЕМА СТРОИТЕЛЬСТВА двухпутной электрифицируемой железнодорожной ли





нированная работа строителей, позволили опровергнуть эти опасения. Стройка велась чисто, без ущерба для окружающей среды. Впрочем, наш многолетний опыт показывает, что первая реакция на любую стройку всегда настороженная, и даже самые нужные проекты первоначально воспринимаются «в штыки». Зачастую не хватает информации, и активные граждане начинают пользоваться слухами. Но последующий опыт показывает, что во всех регионах, когда железная дорога построена и функционирует, экономика оживает на долгие годы. На линии Лосево — Каменногорск в том числе и местные жители увидят перемены к лучшему, благодаря возросшей транспортной доступности их участков: появляются новые остановочные пункты, оборудованные пассажирскими платформами; до дачи можно будет добраться не только на автомобиле.

Не подлежит сомнению, что приход железной дороги позволит в целом улучшить экономическую обстановку в регионе. В первую очередь развитие получит Каменногорск — который оставался «в глубинке»; теперь же станция усилена новым парком; уже рассматривается электрификация выхода на Светогорск и далее на финскую территорию. Благодаря этому мы получим развитый дополнительный железнодорожный переход

с Финляндией. С полной отдачей начнут работать малозагруженные линии Ручьи — Сосново — Петяярви, и Выборг — Каменногорск — Хийтола. Вообще необходимость строительства соединительной линии рассматривалась еще с советских времен, но решена она лишь теперь.

Важным отличием сегодняшних условий проектирования является всесторонний учет возможного воздействия на окружающую среду. Наличие «дачной» застройки на участках, прилегающих к полотну железной дороги, потребовало применения шумозащитных экранов (рабочая документация по этому разделу разрабатывалась нашим институтом самостоятельно, раньше мы поручали эту задачу специализированным организациям). В настоящее время большинство экранов смонтированы, поэтому стройка и начинающееся функционирование дороги практически не беспокоят местных жителей.

Основной объем работ выполнил «титульный» отдел железных дорог (ОЖД) — одно из старейших и крупных подразделений нашего института. Значительный вклад внесли все главные инженеры проектов (ГИПы), принимавшие участие в работе — Денис Смирнов, Илья Шаров, Дмитрий Лобанов, Сергей Курчерской. Немалые сложности представлял сбор исходно-разрешительной доку-

**ПАО «Ленгипротранс» — одна из крупнейших проектных организаций России, имеющая 80-летний опыт в области проведения инженерных изысканий и комплексного проектирования объектов транспортной инфраструктуры. Компания обладает уникальным опытом проектирования земляного полотна, зданий и сооружений в зоне вечной мерзлоты, а также в различных природно-климатических и инженерно-геологических условиях, включая районы повышенной сейсмичности.**

ментации, которая была на стадии проекта предоставлена не в полном объеме — потребовались дополнительные согласования, возникли проблемы с карьерами по добыче инертных материалов, существенно затягивалось время. И отдельно хотел бы поблагодарить руководство института.

Функции авторского надзора, в соответствии с законодательством, выполнялись ООО «НПО Геомостпроект» — головной проектной организацией. Но мы как исполнители проектных работ также регулярно выезжали на объект, находились в постоянном контакте со строителями, особенно на проблемных участках. Техническое задание уточнялось один раз, на стадии корректировки проекта в конце 2011-го г., после того, как был получен реальный опыт строительства: потребовалось учесть особенности реализации проекта. В связи с необходимостью изменения технических решений, а также с существенным увеличением объема финансирования, проектная документация повторно прошла экспертизу.

Наше пожелание — это вовремя увидеть плоды своего труда, реализованные строительством. Мы можем нарисовать сколь угодно красивый проект, но важно, чтобы он ожил и приносил свою пользу транспортной системе региона и страны. Если у нас будет возможность проехать по завершенной, реализованной в полном объеме линии, как и запланировано, в 2016-м году, — это будет достойным завершением сложного титула.

●  
**Беседавал Алексей КОМОЛЬЦЕВ**

## нии Лосево – Каменногорск



# Транспорт Петербурга: первоочередные задачи

На заседании Транспортной коллегии Петербурга, состоявшемся 24 июля текущего года, были обозначены приоритеты развития транспортной инфраструктуры Северной столицы.



Глава Комитета по транспорту Александр Воробьев обозначил роль ведомства в подготовке к ЧМ-2018 в Петербурге и проинформировал, в частности, о серьезной нормотворческой деятельности, которую предстоит осуществить в ближайшее время специалистам Комитета по транспорту. Так, 13 июля 2015 года был принят закон «Об организации регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным и городским наземным электрическим транспортом в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты РФ», определяющий новые правила работы для всей отрасли. В течение полугодия предстоит привести в соответствие с положениями нового федерального закона законодательные акты Санкт-Петербурга.

**По Красносельско-Калининской линии метрополитена – от «Казакowsкой» до «Путиловской» документация сдана в экспертизу. В августе этого года ожидается завершение экспертных процедур. Планируется, что по их итогам в октябре этого года будет заключен государственный контракт**

## На городских магистралях

Как подчеркнул Александр Воробьев, одной из приоритетных задач Комитета в перспективе должно стать строительство новых автовокзалов в Купчино и на Парнасе, чтобы успеть сдать объекты к ЧМ-2018.

Директор СПб ГУП «Горэлектротранс» Василий Остряков проинформировал участников коллегии о том, что в феврале 2015 года на Ленинском проспекте введен новый троллейбусный маршрут № 32 протяженностью почти 8 км — от троллейбусного парка №1 до проспекта Героев. Пробег по данному маршруту составил 196,8 тыс. км. Подготовлены предложения о введении нового троллейбусного маршрута № 44, обеспечивающего связь Ленинского и Московского проспектов.

Директор СПб ГУП «Горэлектротранс» рассказал также о приведении в нормативное состояние конечных станций. Всего у предприятия в эксплуатации находится 40 конечных станций, для 26 из них требуется капитальный ремонт. В соответствии с долгосрочной программой на 2015–2020 годы в первом полугодии 2015 года отремонтированы здания конечных станций «пр. Солидарности», «ул. Кораблестроителей» и «Тихорецкий пр.» и санитарно-бытовые помещения на конечной станции «Пионерстрой», проведена замена системы отопления на конечной станции «Старая деревня». Во втором полугодии 2015 года планируется провести ремонт конечной станции «Светлановский пр.» и «т/п Володарского» на сумму 2,5 млн рублей.

Как отметил Василий Остряков, вверенное ему предприятие обслуживает 42 трамвайных и 45 троллейбусных маршрутов. Парк подвижного состава насчитывает 780 трамваев и 650 троллейбусов. Из них, доля низкопольного транспорта составляет 64% троллейбусов и 24 % трамваев. За первое полугодие 2015 года предприятие получило 22 новых троллейбуса и 4 трамвая, также проведена модернизация 9 пассажирских трамвайных вагонов. Активно применяется новая технология организации движения при производстве работ на трамвайных путях с устройством съездов, что позволило сохранить движение по трамвайному маршруту №52. На период ремонтных работ трамваи следуют по укороченной трассе, а для обслуживания маршрута на юг города «переброшены» двухкабинные

вагоны-челноки из трамвайного парка №7 Невского района. Принятые меры позволили избежать падения ежемесячной выручки на 8 млн рублей. В дальнейшем планируется применение технологии укладки съездов на других маршрутах, не имеющих разворотных колец, с использованием трамваев с двусторонним расположением дверей и двухкабинных вагонов.

Глава комитета по развитию транспортной инфраструктуры Сергей Харлашкин отметил, что в первом полугодии 2015 года в Петербурге было отремонтировано около половины всех дорог, предусмотренных годовым планом. В общей сложности на 2015 год запланирован ремонт 109 улиц, общий объем финансирования составляет 3,3 млрд рублей. «Текущий ремонт дорог планируется завершить до 1 сентября», — резюмировал докладчик.

Сергей Харлашкин также сообщил, что в 2016 году на ремонт городских дорог запланирована сумма в объеме 2,9 млрд рублей. Глава комитета проинформировал о том, что часть Большой Морской улицы в центре Петербурга станет пешеходной с 1 августа сего года. Кроме того, он напомнил, что в рамках развития центральной части города также реализуется проект организации парковок. Уже сформировано 2 тысячи 895 парковочных мест, запланировано создание еще около 9 тысяч.

До конца года будет завершено строительство транспортной развязки в поселке Репино в Курортном районе Санкт-Петербурга, заверил Сергей Харлашкин.

## Метрополитен: навстречу ЧМ-2018

Сергей Харлашкин коснулся и строительства метрополитена: «По Красносельско-Калининской линии — от «Казакowsкой» до «Путиловской» — документация сдана в экспертизу. В августе этого года ожидается завершение экспертных процедур. Планируется, что по их итогам в октябре этого года будет заключен государственный контракт». Приблизительная стоимость контракта составит 37 млрд рублей, из них 8 млрд — это строительство депо. «Это пока ориентировочно, поскольку результатов экспертизы еще нет», — отметил чиновник, уточнив при этом, что в проект входят «две станции, три перегона и депо». Завершение работ запланировано на 2022 год.



Что же касается других проектов, станция глубокого заложения «Юго-Западная» будет расположена на пересечении проспекта Маршала Жукова и улицы Маршала Казакова. За станцией проложат служебную соединительную ветку в новое депо «Красносельское». На выходе из «Юго-Западной» появятся два наклонных хода с отдельными вестибюлями.

Так же, несмотря на существенное отставание от графика, продолжение Невско-Василеостровской линии петербургского метрополитена от «Приморской» до «Беговой» с промежуточной станцией «Новокрестовская» будет введено в эксплуатацию до начала чемпионата мира по футболу 2018 года.

Вообще же питерским метростроителям в ближайшие три года придется работать в жестком цейтноте. ОАО «Метрострой» к настоящему времени завершил работы по выносу коммуникаций, сооружению стартового котлована и вспомогательных шахт на площадке в Приморском районе. Отсюда в сторону Васильевского острова пойдет тоннелепроходческий щит.

### Единый регион

В развитии транспортной системы сегодня Северная столица идет по пути Москвы, сливаясь, по сути, с областью, превращаясь в «большой Петербург».

Следовательно, возрастает потребность в развитии транспортных коммуникаций, что предусмотрено в частности «Программой развития транспортной системы Санкт-Петербурга и Ленинградской области до 2020 года».

Основная задача — улучшить транспортные связи города и области, облегчить ежедневные поездки жителей из города в область и обратно. В качестве одного из первоочередных мероприятий предусматривается строительство ряда транспортных развязок на Выборгском и Приозерском шоссе, чтобы развести потоки и ликвидировать пробки. Не менее важны мероприятия по строительству автотранспортных обходов крупных населенных пунктов, таких как Красное Село, Колтуши, Мурино и Новое Девяткино, Сертолово. Ведь сегодня для выхода из Санкт-Петербурга на федеральную автодорогу М-10 «Скандинавия» автомобильный транспорт идет по региональной дороге Парголово — Огоньки, которая не рассчитана на такие нагрузки.

На базе метро Девяткино транспортно-пересадочного узла с международным и междугородним автовокзалом, отвечающим самым современным требованиям к отопительному сезону иям к комфорту и безопасности пассажиров, с перехватывающей парковкой для автомобилей и даже вертолётной площадкой. Транспортно-пересадочный узел Девяткино состыкует между собой метро, железную дорогу, автобусные перевозки и позволит вывести за пределы города до автобусных пятисот рейсов. На базе планируемых станций метро за пределами КАД в Буграх, Янино и Кудрово планируется создать такие же пересадочные узлы. Это современный подход к управлению пассажиропотоками, что является общемировой тенденцией. Все это в конечном итоге работает на экономику города, создание рабочих мест. На Петербургском экономическом форуме 2013 года было подписано соглашение между ОАО «Компания Усть-Луга» и группой компаний «ИСТ» о строительстве терминала перевалки генеральных грузов и удобрений на территории Морского торгового порта Усть-Луга. Мощность составит более 4 млн тонн. Он является составной частью крупного инвестиционного проекта Группы «ИСТ» по строительству Карбамидного завода на территории Индустриальной зоны, прилегающей к Морскому торговому порту Усть-Луга.

Сергей ВАСИЛЬЕВ



## К сезону готовы!

**В Северной столице отчитались о подготовке города к зиме. На проходившей 27 августа 2015 года пресс-конференция по вопросам готовности жилищного фонда Санкт-Петербурга к отопительному сезону 2015-2016 годов заместитель главного государственного жилищного инспектора Санкт-Петербурга Юрий Кузин и начальник технического управления Жилищного комитета Андрей Джалалов подвели итоги работы и рассказали о том, как решаются проблемы ЖКХ.**

В Санкт-Петербурге насчитывается приблизительно около 24000 многоквартирных домов. К началу осени предварительную подготовку к отопительному сезону прошла 21349 зданий, что составляет 93%. В окончательном варианте паспорта готовности получили 18156 домов. В процентном выражении 79% от общего числа.

### Где-то лучше, где-то хуже

Лучше всего ситуация обстоит в Кронштадтском (93%), Пушкинском (90%) и Фрунзенском (88%) районах. Там паспорта готовности подписаны на 93%, 90% и 88% соответственно. Остающимися являются Центральный, Кировский и Петроградский районы, где паспорта готовности подписаны от 54 до 67%, отметил Андрей Джалалов. Он также выразил надежду на то, что подготовка к отопительному сезону завершится в установленное время, и к 15 сентября паспорта готовности по всем объектам будут подписаны.

Сложности с получением паспортов наблюдаются в Кировском и Центральном районах. Как отметил Кузин, в большинстве случаев нарушения выявлены в проблемных домах. Управляющим организациям предписано устранить все недостатки к 1 сентября. На эту дату запланирована выдача паспортов о готовности жилфонда к отопительному сезону.

Основные же проблемы, с которыми в настоящее время пришлось столкнуться районным и межведомственным комиссиям, по словам Андрея Джалалова, ситуации в компаниях «Петербургтеплоэнерго» и «Проминвест». По причине кредиторской задолженности компании не подписывают акты готовности многоквартирных домов к отопительному сезону. Хотя по закону обязаны это делать.

Особую тревогу городских властей вызывает подготовка к отопительному сезону жилого фонда, находящегося в ведении Министерства обороны. Из 202 зданий жилфонда Минобороны в Петербурге готово к зиме 145, что составляет 71,8% от плана подготовки.

В Петербурге есть несколько районов, где, по состоянию на 6 августа текущего года не

готово к включению отопления ни одного здания из жилфонда Минобороны. Нулевые показатели готовности зданий Минобороны в Адмиралтейском, Василеостровском и Курортном районах.

Как сообщил Юрий Кузин, по состоянию на 26 августа Инспекцией проверено 1146 зданий, выявлены нарушения на 587 зданиях (51%), за допущенные нарушения возбуждено 177 дел об административных правонарушениях, на общую сумму 3,6 млн. рублей, вручено 402 предписания для устранения нарушений, направлены письма во все администрации районов

По словам заместителя главного жилищного государственного инспектора Санкт-Петербурга, это говорит о большом количестве проблемных домов, в которых были выявлены нарушения, и все они будут находиться под контролем Инспекции до полного устранения нарушений в период до начала отопительного сезона.

Среди основных нарушений — плачевное состояние подвалов, чаще всего с этой проблемой приходится сталкиваться в центральных районах.

Все адреса держатся на контроле до устранения нарушений, которые должны быть проведены не позднее 1 октября, заверил Юрий Кузин.

По его словам, проверки будут осуществляться вплоть до подачи в систему теплоносителя. Причем работают контролирующие органы ежедневно, вручая нарушителям предписания. Жилищники также заявляют, что все изъяны в работе управляющих компаний ставятся на контроль вплоть до их устранения. Всего за год в Жилищную инспекцию поступает около 25 тысяч жалоб и обращений граждан. Точная дата начала обогрева помещений пока не озвучивается.

— Мы регулярно из года в год ведем наблюдения за погодными условиями. В последние два-три года сезон начинался в основном в период до 10 октября. И у нас нет никаких оснований предполагать, что в этом году он стартует раньше или значительно позже, — заявил Андрей Джалалов.



Напомним, по правилам отопление включают тогда, когда среднесуточная температура воздуха в городе не поднимается выше +8 градусов на протяжении пяти дней подряд.

### Энергосервисные контракты

Юрий Кузин отметил, что еще три года назад поменялась структура обращений петербуржцев по поводу отопления. Если раньше большая часть людей в начале октября негодовала по поводу холода в квартирах, то теперь многие жалуются на перетоп. Люди стали считать свои затраты на отопление, отметил чиновник.

Одна из проблем проблема, на которую обращают внимание пока немногие потери тепла в нежилых помещениях. Как объяснил Андрей Джалалов, это недоработка управляющих организаций, которые должны информировать жильцов, чтобы те, в свою очередь, закрывали входные двери, окна, проходы на чердаки, тогда потребители не будут платить за израсходованное впустую тепло. Кроме этого в подвалах, подъездах и на чердаках домов на трубах должна быть установлена теплоизоляция и, что немаловажно, — узлы учета тепла, без которых экономию не просчитаешь. Любой собственник помещения может инициировать данную проблему на общедомовом собрании.

Отвечая на вопрос о внедрении энергосервисных контрактов, Андрей Джалалов отметил, что в Санкт-Петербурге действует государственное бюджетное учреждение по энергосбережению, работающее под руководством городского Комитета по энергетике и инженерному обеспечению и осуществляющее реформирование и продвижение всех энергосберегающих материалов и технологий, которые появляются сегодня на рынке. Однако пока у нас не заключено никаких договоров по энергосервисным контрактам



за исключением объединения собственников жилья «Кластер чистых технологий». Это единственная организация у нас в городе, которая заключила энергосервисный контракт. Было поставлено высокотехнологичное оборудование с целью регулирования потребления тепла внутри здания в зависимости от температуры снаружи, отметил Андрей Джавалов.

Проект Кластер «Чистые технологии» для городской среды в Санкт-Петербурге» стартовал в 2013 году. Инициативу Городского объединения домовладельцев по формированию кластера поддержала Ассоциация «Green Net Finland», подписав Декларацию о совместной работе по созданию кластера с опорой на финский опыт Кластера Экологически Чистых технологий (Finnish Cleantech Cluster), кластеров Северных Стран и стран ЕС. Миссия кластера – объединить чистые технологии во всех секторах экономики города и производственно-сбытовых цепочках его деятельности. На основе модели тройной спирали: Государство — Бизнес — Образование, в сочетании с участием граждан, кластер будет способствовать инновационным решениям сложных экологических проблем, энергосбережению и повышению энергоэффективности городской среды. Еще один проект, стартовавшая в том же году — «Норвежская концепция Green Energy One (GEO) в Санкт-Петербурге» — объединяет инвестиционные компании, целью которых является участие в инвестициях в возобновляемые

источники энергии и энергоэффективный сектор в России. Green Energy One AS представляет Концепцию адаптированную для Санкт-Петербург с участием управляющей компанией фонда Nordic Commodities AS и НП «Городское объединение домовладельцев». Nordic Commodities AS выступает в качестве администратора инвестиционных компаний, на основании специального соглашения, заключенного с каждой инвестиционной компанией.

В рамках Петербургского международного экономического форума 18-19 июня 2015 года прошло подписание пакета договоров и соглашений в сфере повышения энергоэффективности и ресурсосбережения на территории Санкт-Петербурга, включая договор о сотрудничестве в сфере повышения энергоэффективности и ресурсосбережения на территории Санкт-Петербурга с использованием финансовых механизмов международного кредитования и энергосервисных договоров в 2015-2016 годах на сумму до 200 млн. рублей. Финансироваться будут мероприятия по повышению энергоэффективности государственных учреждений и социальной сферы на территории Санкт-Петербурга.

Объекты для реализации энергосервисных договоров в первую очередь выбираются среди жилых домов находящиеся в собственности объединений собственников жилья. Домовладельцы должны иметь опыт проведения выборочного капитального ремонта,



обладать финансовой стабильностью, иметь высокий показатель финансовой автономии и коллективное решение о проведении энергосберегающих мероприятий. Большое значение для успешной реализации договоров имеет обобщение накопленного собственниками жилья опыта проведения энергосберегающих мероприятий и оценка экономического эффекта получаемого после осуществления энергосберегающих мероприятий при эксплуатации многоквартирных домов на протяжении всего жизненного цикла здания. Результатом реализации энергосервисных договоров станут типовые организационные, финансовые и технические решения повышения энергоэффективности многоквартирных домов. ●



# Взаимозависимость во благо

## Генеральный директор ГК «Росатом» Сергей Кириенко

**Открывая пленарное заседание форума «Атомэкспо-2015», который прошел 3-5 июня в Москве, президент Госкорпорации «Росатом» Сергей Кириенко отметил, что очередное мероприятие проходит в знаменательный год: 70-летия со дня образования российской атомной отрасли; также в прошлом году исполнилось 60 лет пуска первой АЭС в Обнинске. В эти десятилетия вместилось многое; хотя если сравнивать атомную отрасль с другими, 70 — это юный возраст. За это время произошли кардинальные изменения с созданием принципиально новых технологий, и трудно переоценить масштаб влияния атомной энергетики на всю экономику мира, на развитие современного образа жизни человека.**

— С момента зарождения атомная энергетика переживала стремительные взлеты, кризисы и даже остановки, но развитие всегда возобновлялось. Так происходит и сейчас — сегодня можно твердо говорить о том, что атомная энергетика восстановилась после трагических событий на Фукусиме. Объем заказов сравнился с прежним, а по некоторым направлениям даже превосходит его. Причем атомная энергетика не просто вернулась в состояние до 2011 года — отрасль развивается, и сегодня это новый рынок, новая ситуация, новые возможности.

Во-первых очевидно, что в очередной раз усилился акцент на обеспечение безопасности. Хотя атомная энергетика — это тоже отрасль бизнеса, и стремление любого заказчика и подрядчика обеспечить экономию денежных средств очевидно, для всех нас в очередной раз аргумент — абсолютный приоритет безопасности. Никакое стремление сэкономить и обеспечить повышение конкурентоспособности за счет устаревших технологий, отказа от обязательного требования референтности и возможности «потрогать» проверенность и надежность технологий недопустимы, этот вывод сегодня является приоритетным для развития мировой атомной энергетики.

Второе изменение — это очевидное удлинение жизненных циклов в атомной энергетике. Появляются новые материалы, новые стали. В России завершилось испытание сталей для корпуса реактора, которые гарантируют работоспособность в нейтронном потоке более 100 лет. Появляются действующие энергоблоки, новые технологические решения, и жизненный цикл любого объекта атомной отрасли увеличивается в разы.

Третье — это изменение географии развития нашей отрасли. Сегодня центр развития мировой атомной энергетики смещается из развитых стран Европы и Америки в сторо-

ну развивающихся стран — Юго-Восточной Азии, Латинской Америки; все большее количество стран Африки и Ближнего Востока делают выбор в пользу развития атома.

Четвертое изменение — появление общепризнанного конечного продукта в атомной энергетике. Год назад мы прогнозировали, что атомная энергетика придет к конечному продукту, которым является квт.ч произведенной электроэнергии; даже не квт установленной мощности, а именно квт.ч. Это свершилось — сегодня активны не только связанные с инвестициями контракты ВОО, но и контракты ЕРС — заказчики обсуждают стоимость квт.ч произведенной электроэнергии, а это включает в предмет переговоров и сотрудничества гораздо большее количество аспектов — не только стоимость оборудования, проектные решения, инфраструктуру, но и цену обслуживания, ремонтпригодность, поставки топлива, технологии вывода из эксплуатации и хранения отходов. Эти вопросы не просто становятся отложенными проблемами завтрашнего дня, а являются предметом сегодняшних коммерческих переговоров.

Пятое изменение — это расширение запроса и требований заказчика, которые встают на путь развития атомной энергетики. Сегодня практически любой заказчик, страна или крупная корпорация ставят вопрос о том, что они не только хотят получить сооруженную АЭС, дешевый и надежный квт.ч произведенной электроэнергии, поставки топлива и т.п. — это все безусловные требования. Но кроме того страны, которые становятся на путь развития атомной энергии, хотят получить в качестве приобретения новые квалифицированные рабочие места, налоговые доходы в свой бюджет, новое качество системы образования, принципиально новое развитие технологий, совершенствование законодательства, развитие науки... То есть создание атомной энергетики в стране, ко-



торая раньше этим не занималась, приводит к масштабному кумулятивному эффекту для всей экономики и технического уклада. Это означает, что сегодня любая страна-заказчик ставит вопрос об обеспечении комплексного подхода, который гарантирует возможность получить все блага развития атомной энергетики, и это предписывает особую ответственность странам, обладающим всей полнотой опыта. Мы говорили об этом несколько лет назад как о гипотезе: что ответственность стран-вендоров, предоставляющих технологии, повысится. Такие страны должны перенести свою ответственность не только со срока сооружения АЭС, когда она построена, премии получены и контракт закрыт. Теперь эта ответственность распространяется на весь жизненный цикл не только АЭС, но и всей инфраструктуры атомной отрасли. Именно в такой логике мы развиваем работу с нашими партнерами во всех странах, и востребованность такого подхода подтверждается тем фактом, что с 2011-го года, после событий на Фукусиме, объем зарубежных контрактов Росатома вырос более чем в три раза, на 80 млрд. долларов. По итогам 2014-го года портфель заказов составил 101,4 млрд. долларов, это только пакет контрактов, подписанных на десять лет, более 23 блоков, и в процессе обсуждения еще большее количество контрактов по всему миру.

Растущий спрос задает сегодня требования к обеспечению инфраструктуры, расши-



рению мощностей, и здесь крайне важно требование: если раньше для успешного развития атомной отрасли мы считали, что каждая страна, строящая АЭС у себя или партнеров, должна иметь необходимые мощности и инфраструктуру на своей территории, то сегодня этого недостаточно. Мы фактически восстановили машиностроительный комплекс Советского Союза, который проектировался под десять комплектов реакторов в год; мы даже нарастили свои возможности и в совокупности можем гарантировать не менее семи комплектов длинноциклового оборудования для атомной энергетики, что превосходит нашу потребность внутри страны. Основные усилия направлены на то, чтобы с нашими основными партнерами создать условия для локализации этих производств в странах-партнерах — чтобы создавались тысячи рабочих мест, развивалась промышленность в странах, где мы берем на себя ответственность за сооружение АЭС. Это и образование, и передача технологий, и лицензирование. То же относится к восстановлению и развитию компетенций проектирования и инжиниринга сооружений. Мы фактически восстановили серийное сооружение атомных станций по российским технологиям в России и странах-партнерах. Запущено восемь новых энергоблоков — больше чем один в год; в этом году тоже предстоит два пуска: на Нововоронежской АЭС в России, и на АЭС Куданкулам в Индии. Два пуска состоялись и в прошлом году. Восстановленная серийность позволяет снижать издержки, обеспечивать конкурентоспособность. Также важнейшая задача, которой мы сегодня занимаемся с партнерами — это передача технологий инжиниринга, таких как технологии уже не 3D, а multi-D, позволяющие контролировать сооружение сложных инженерных объектов, удерживая гарантию сроков и стоимости этих объектов, с тем, чтобы максимально включить в эту работу страны, с которыми мы работаем.

Появился новый вопрос, который не носился раньше к масштабному развитию атомной энергетики — это обеспечение инструментов финансирования, которое включает в себя весь ассортимент мер: предоставление государственной поддержки (кредиты, которые предоставляет Минфин РФ), средства Фонда национального благосостояния, привлечение банковских кредитов, выстраивание проектов совместных инвестиций, как мы действуем с частными компаниями в Финляндии, или проекты ВОО (строй — владей — эксплуатируй): такая схема впервые реализуется в Турции.

Сегодня возрастает роль эксплуатирующих организаций, потому что крайне важно,

чтобы в новых развивающихся атомную энергетику странах были использованы опыт, квалификация и надежность эксплуатации, что гарантируется многими годами работы каждого специалиста и организаций в целом. Я хотел бы здесь отметить уникальный опыт сотрудничества, за который мы признательны нашим коллегам — блоку крупнейших мировых эксплуатирующих организаций Электрисити де Франс и Росэнергоатом; мы работаем не только поддерживая друг друга и взаимно передавая опыт, но и делимся им с третьими странами.

Все эти изменения приводят к большому взаимопроникновению, взаимозависимости, которая с учетом длительных циклов в атомной энергетике обеспечивает более высокую надежность, связывая нас не только плотными экономическими и технологическими, но и человеческими связями — которые также гарантируют высокую надежность и стабильность функционирования объектов атомной энергетики. Взаимодействие и взаимозависимость возникают не только между заказчиками и подрядчиками, но и партнерами-вендорами, поставщиками технологий. Пример тому — упомянутое сотрудничество с атомной отраслью Франции, с которой мы гораздо больше партнеры, чем конкуренты. Кроме сотрудничества с EDF, мы много лет взаимодействуем с компанией AREVA, имеем совместное предприятие с Alstom, Shneider Electric и другими. Это взаимодействие развивается, мы заинтересованы в дальнейшем его расширении.

Наконец, увеличение взаимозависимости повышает роль международных институтов; возрастает роль и значение таких международных организаций в атомной отрасли, как МАГАТЭ, всемирная организация операторов

АЭС, Всемирная ядерная ассоциация, Агентство по ядерной энергии ОЭСР. Мы все вместе и только вместе можем обеспечить устойчивое развитие атомной энергетики, а значит — доступа любой страны, любого человека в мире к благам и возможностям, которые дает глобальное развитие атомной энергетики.

*В диалоге с представителями прессы руководитель ГК «Росатом» Сергей Кириенко подвел предварительные итоги форума «Атомэкспо-2015» и рассказал о наиболее актуальных направлениях дальнейшей работы Госкорпорации.*

— Несколько слов по итогам; на мой взгляд, правильно, что форум, проходящий уже седьмой раз, стал самостоятельным и важным для всех участников событием, когда большое количество лучших мировых экспертов атомной отрасли собирается сверить позиции, уточнить понимание происходящего на рынке атомной энергетики; каковы изменения, тренды, куда развивается мировая атомная энергетика. В этом году нас посетило 3200 делегатов — в полтора раза больше, чем в прошлом. Только официально зарегистрированы представители 47 государств, причем напомним, что атомная энергетика существует только в 30 странах. Это говорит о высоком уровне развивающихся стран, многие из которых продолжают делать выбор в пользу развития атомной энергетики. Важнейшая работа на форуме — это двухсторонние переговоры; не смогу перечислить всех, с кем переговоры ведутся и продолжаются сейчас. Наши действующие и потенциальные партнеры приехали с большими и представительными делегациями, поэтому у меня была возможность не только самому встретиться с министрами и руководителями национальных ведомств и президентами крупнейших





компаний. Гораздо важнее, что у технических специалистов, экспертов переговорных команд с обеих сторон была возможность провести содержательные переговоры — это касается реализации действующих, подготовки следующих или новых контрактов, где-то затрагивает подготовку межправительственного соглашения. Но одно общее существует: понятно, что сегодня расширяется спектр потребностей заказчиков, которым важно уже не просто получить АЭС под ключ, как это было десять лет назад, и даже недостаточно получить надежный гарантированно произведенный квт.ч электроэнергии, как стало актуально в последние несколько лет. Для заказчика важно обеспечить развитие всей технологической отрасли атомной промышленности и атомной энергетики. Предметом наших переговоров является и технология АЭС, ее референтность и надежность; сегодня приоритет безопасности для всех очевиден, и заказчики говорят о необходимости сооружения атомной станции поколения 3+, с повышенными требованиями безопасности. Крайне важны гарантии поставки топлива на весь жизненный цикл, сервисные услуги, услуги бэк-энда, переработки отработанного ядерного топлива и вывода из эксплуатации. Очень важен ассортимент гарантий, который заключается не только в возможности подписать долгосрочные контракты, но и предоставить возможность нашим партнерам стать акционерами и совладельцами предприятий, начиная от добычи урана, обогащения и фабрикации топлива, производства оборудования; это тоже привлекает партнеров. Очень важный вопрос — обеспечение финансирования, возможность соинвестирования в соответствующий проект; подготовка кадров, научные центры — все большее число наших партнеров ставит вопрос о том, чтобы одновременно с АЭС, или даже раньше, начать

строительство исследовательского реактора, научного центра подготовки специалистов, получить содействие в совершенствовании законодательства, в развитии независимых органов надзора, в поддержке и использовании опыта работы с общественным мнением, предоставления открытой достоверной информации об условиях безопасного развития атомной энергетики.

Новое событие, которое состоялось на форуме впервые — мы предложили крупнейшим международным специалистам атомной отрасли создать мировой экспертный совет, и возглавить его согласился очень известный в атомной отрасли господин Ичивари, который долгие годы возглавлял агентство по атомной энергии ОСА, имеет уникальный опыт. В состав совета вошли такие легенды атомной отрасли, как Юкка Лааксонен, многие годы возглавлявший один из самых авторитетных атомных надзоров в мире — финский STUK, возглавлявший — ассоциацию европейских атомных надзоров VENTA. В состав этого совета вошел президент японского атомного форума господин Такоэ Хатори; вошел Анри Проглио, который долгие годы возглавлял крупнейшую эксплуатирующую компанию атомных станций EDF и привел ее к самым блестящим результатам за весь период деятельности...

— **Вы отметили рекордный рост числа участников, что стало приятной неожиданностью в непростых внешнеполитических условиях. Почему на «Атомэкспо-2015» собралось столько участников вопреки ситуации?**

— Это действительно приятно, и хочу поблагодарить всех, кто отложил срочные дела и высвободил несколько дней, чтобы провести их вместе с нами. Во-первых, это особенность атомной отрасли; время технологического

цикла в атомной энергетике таково, что она по определению несопоставима с краткосрочными циклами политической конъюнктуры. Мы сегодня имеем технологии, которые позволяют действующим блокам работать 45-50 лет; новые блоки проектировались на 60-80 лет, с учетом нового поколения сталей и нового поколения технологий. И мы понимаем, что сегодняшние технологии в атомной отрасли могут работать более ста лет; это намного больше даже человеческой жизни... и несопоставимо больше по сравнению с избирательными циклами в любой стране, с любыми циклами политической конъюнктуры.

Во-вторых, за счет глубокой интеграции в атомной отрасли взаимосвязь, взаимопроникновение становятся несопоставимо больше; мы все очень нуждаемся в возможности долгосрочного выстраивания отношений. Если ты построил АЭС, то должен быть уверен, что у тебя есть топливо на все эти 60, 80, 100 лет; что через все эти годы у тебя есть надежный технологический и индустриальный партнер, вплоть до решения задачи по выводу из эксплуатации. Все это пронизывает работу в атомной отрасли технологическими, научными связями, коммерческими и человеческими контактами. Я горжусь, что очень многих, кто приехал на форум, я могу назвать не только коллегами, но и друзьями. Это не значит, что наши взгляды всегда совпадают; мы можем жестко спорить и отстаивать интересы своих компаний и своих стран, но в целом, глобально, мы партнеры и союзники в развитии мировой атомной энергетики. Взаимовлияние очень высоко — трагедия в японском городе Фукусима отбросила не только японскую атомную промышленность, но ударила по всей мировой отрасли, и поэтому мы все активно помогаем преодолеть эти последствия. Все это создает другую систему отношений в атомной отрасли, и убежден, что так будет и завтра! Было приятно, когда посол Японии вручил работнику Росатома орден Императора за помощь в ликвидации последствий на АЭС Фукусима.

— **Венгрии предстоит осуществить расширение АЭС Паки, как продвигается этот проект?**

— Мы глубоко удовлетворены тем, как идет эта работа, мы высоко ценим доверие, которое оказано нам правительством Венгрии, что для сооружения новой АЭС выбрана российская технология. Мы высоко ценим квалификацию венгерских специалистов, потому что у нас большой опыт совместной работы по действующей атомной станции, мы хорошо знаем технологии друг друга; венгерские специалисты высочайшей квалификации хорошо знают российские технологии. Это как раз и есть пример комплексного контракта, когда осу-

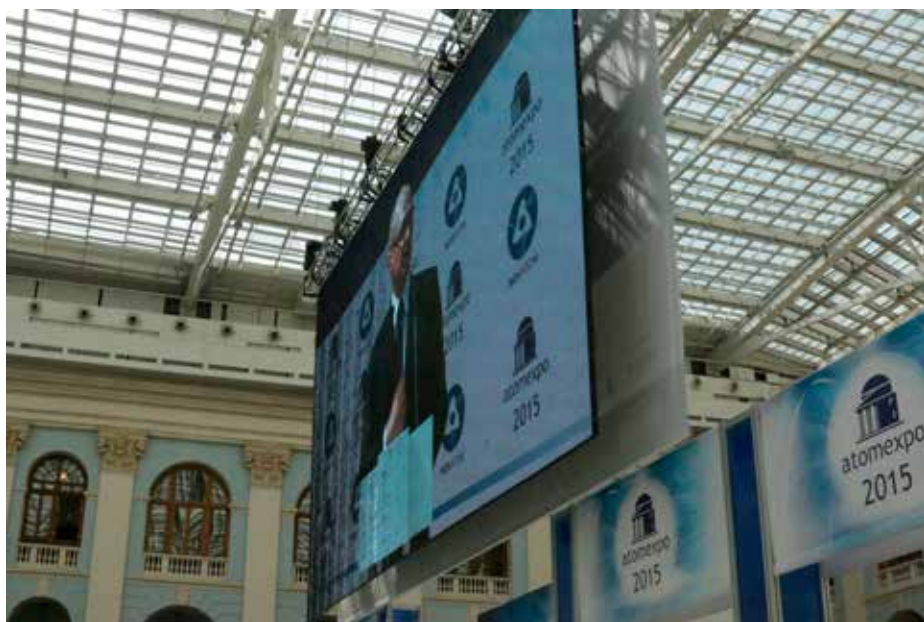


ществляется не просто поставка оборудования или технологии, но и обеспечение финансирования с соответствующим государственным кредитом, даются гарантии поставки топлива на необходимый срок для обеспечения устойчивой работы станции. Кстати очень важно, что топливный контракт прошел согласование в Евроатоме, правительство Венгрии получило соответствующее разрешение, контракты подписаны и начали реализовываться. Это и контракты с обеспечением сервисной поддержки — на переработку топлива; все документы подписаны. У нас очень жесткий график, и надо отдать должное Правительству Венгрии, которое четко организовало работу. Есть специальный уполномоченный правительства Венгрии господин Особи который имеет полномочия для координации венгерских предприятий, участвующих в проекте. Благодаря такой точной и блестящей организации работы у нас нет ни одного сбоя — мы строго идем по графику, согласованному с правительством.

— *Как развивается сотрудничество с Индонезией?*

— Мы только что закончили обстоятельные переговоры, здесь присутствует большая делегация Индонезии. Встречались с руководителем агентства по атомной энергии доктором Исно Брода, наши специалисты вчера провели подробные переговоры, подписан меморандум — это уже не начало, а развертывание работы. В апреле по Индонезии были подведены первые итоги тендера по сооружению нового исследовательского реактора, победу в первом этапе одержал российско-индонезийский консорциум, в который входят несколько авторитетных местных компаний, а также российско-немецкая компания NUKEM, акционером которой выступает Росатом и другие предприятия Росатома; консорциум подал заявку на этот конкурс, выигран первый этап, и сейчас мы приступили к формированию ТЭО и первой стадии проекта. Мы благодарны Правительству Индонезии за выбор в пользу российских технологий, и как раз сверяли часы, как идет организация работы.

Также мы приступили к взаимодействию по поставкам топлива на действующий исследовательский реактор; правительство Индонезии приняло разумное решение о диверсификации поставок, и уже началась работа между топливной компанией Росатома и специалистами Батана по подключению Росатома к поставкам топлива на действующие реакторы. У нас уже началось обучение индонезийских специалистов, с прошлого года первые индонезийские специалисты направлены на обучение в российские вузы; мы договариваемся о расширении программы обучения. В целом, на наш взгляд, правительство Индонезии имеет очень



понятный стратегический план развития атомной энергетики, как раз вчера руководитель агентства БАТАН говорил, что высок уровень общественной поддержки — 72 % населения выступают за развитие атомной энергетики, это хороший показатель. Для Индонезии с динамично развивающейся экономикой очень интересны как АЭС большой мощности рядом с крупными промышленными центрами, так и другие решения: поскольку Индонезия островное государство, индонезийская делегация заинтересовалась представленной на форуме плавучей АЭС, мобильными установками; мы заканчиваем строительство первой такой станции на Балтийском заводе, в следующем году она сдается, и мы получаем референтную технологию. Для Индонезии представляет большой интерес возможность использования таких мобильных установок малой мощности, сочетания выработки электроэнергии с опреснением воды, поэтому уверен, что мы будем планомерно двигаться дальше. Мы открыли региональный офис в Сингапуре, который обеспечил работу со странами Юго-Восточной Азии; я получил приглашение от наших индонезийских коллег посетить Индонезию, и по мере развертывания работы с удовольствием это предложение приму.

— *В Белоруссии успешно строится первая Белорусская АЭС, как вы оцениваете ход сотрудничества; как этот опыт может быть использован уже в рамках ЕВРАЗЭС?*

— Это признано экспертами МАГАТЭ и гостями из других стран, которые побывали на Белорусской АЭС, что ее строительство образцово-показательно по организации работ, по дисциплине на стройке, по выполнению графика. На старте, когда начиналась работа по строительству БелАЭС, имелось отставание до полугода, связанное с тем, что органам

государственной власти Белоруссии нужно было провести согласование с соседними странами, международным агентством, и это сдвинуло график. К реальной работе на площадке вместо начала мы приступили только в ноябре. Но сегодня день мы не только нагнали отставание, но идем с опережением, по второму блоку даже с очень хорошим. Сооружение БелАЭС мы довольно часто некоторым нашим партнерам приводим в пример, насколько быстро от момента договоренности, когда принято решение, можно подойти к стадии сооружения. Мы сегодня часто просим наших белорусских коллег разрешить экскурсию на строительство БелАЭС для тех наших партнеров, кто начинает задумываться о сооружении АЭС; там есть что посмотреть и чему поучиться. На первом энергоблоке будет очень скоро завершено сооружение конструктива основной оболочки, мы перейдем к монтажу основного оборудования. Работы идут в установленном графике, и возможности, которые дает союзное государство — это крайне быстрое принятие решений; при возникновении любой проблемы они решаются незамедлительно. Недавно в связи с изменениями, которые проходили при реорганизации подрядчика в Белоруссии, потребовалось внести изменения в Межправительственные соглашения; решения на заседании Правительства Союзного государства были приняты незамедлительно. Было проведено специальное заседание Совета Федерации, чтобы в установленные сроки была принята поправка к Правительственному соглашению... то есть созданы все условия для хозяйствующих субъектов стран, и органов государственного управления, чтобы возник режим максимального благоприятствования — что в общем гарантирует, что график сооружения атомной станции будет выполнен. ●

# Атомной энергии — лёгкую воду!

**В конце августа ГК «Росатом» и Балтийский судостроительный завод пригласили журналистов ознакомиться с процессом строительства стратегически важных объектов использования атомной энергии — плавучей атомной теплоэлектростанции (ПАТЭС) «Академик Ломоносов», которая должна сделать референтной будущую серию востребованных в мире объектов подобного класса, и серийного атомного ледокола «Арктика», одного из важнейших элементов предстоящего освоения Северного морского пути.**



**Плавучая атомная теплоэлектростанция (ПАТЭС) «Академик Ломоносов» — головной проект серии мобильных транспортных энергоблоков малой мощности.**

Энергоустановка ПАТЭС имеет максимальную электрическую мощность более 70 МВт и включает две реакторные установки КЛТ-40С. АО «ОКБМ Африкантов» является главным конструктором, изготовителем и комплексным поставщиком оборудования этих реакторных установок тепловой мощностью 150 МВт каждая — реакторов, ИМ СУЗ, насосов, оборудования обращения с топливом, вспомогательного оборудования и др. Плавучий энергоблок, предлагаемый для энергообеспечения крупных промышленных предприятий, портовых городов, комплексов по добыче и переработке нефти и газа на шельфе морей создан на основе серийной энергетической установки атомных ледоколов, проверенной в течение их длительной эксплуатации в Арктике. Выполненные институтами и предприятиями Госкорпорации «Росатом» исследования и проектные проработки показали возможность создания

на основе освоенных в России судовых реакторов энергоисточников нового класса для коммерческого производства электричества, опресненной воды, промышленного и бытового тепла — плавучих атомных энергоблоков мощностью от 3,5 до 70 МВт (эл.) и более.

Плавучий энергоблок (ПЭБ) — автономный энергетический объект, который целиком создается на судостроительном заводе как самоходное судно и затем буксируется морским или речным путем к месту его эксплуатации. Заказчику поставляется построенный, испытанный и готовый к работе энергетический объект с жилыми помещениями и полной инфраструктурой, обеспечивающей проживание эксплуатационного персонала и техническое обслуживание самого объекта, то есть реализуется технология сдачи «под ключ». Строительство ПЭБ в заводских условиях позволяет максимально сократить сроки и стоимость сооружения станции, обеспечивая одновременно самые высокие требования к качеству. Исключаются дорогостоящие строительные работы на месте размещения ПАТЭС. При не-

обходимости ПЭБ может быть перебазирован с одной площадки на другую.

Плавучие энергоблоки наилучшим образом приспособлены для работы в труднодоступных районах по берегам морей или крупных рек, удаленных от систем централизованного энергоснабжения. В России это, прежде всего, районы Крайнего Севера и Дальнего Востока, которые не охвачены единой энергетической системой и нуждаются в надежных и экономически приемлемых источниках энергии. Здесь уже в настоящее время существует острая потребность в нескольких десятках теплоэлектростанций малой мощности для стимулирования развития экономической активности и обеспечения современных условий жизни местного населения. Население поселков Севера составляет от сотен до нескольких тысяч человек; потребности таких населенных пунктов в электроэнергии составляют соответственно от нескольких единиц до нескольких десятков МВт. Аналогичны промышленные потребности большинства рудников и горно-обогатительных комбинатов.

Для экспорта в прибрежные районы стран и регионов с засушливым климатом разработан вариант атомного энергоопреснительного комплекса (ПАЭОК), который производит не только электроэнергию, но и качественную питьевую воду из морской воды. В составе такого комплекса — ПЭБ и плавучий водоопреснительный комплекс, в котором может использоваться либо технология обратного осмоса (RO), либо — многоступенчатые испарительные установки (MED). Интерес к таким комплексам проявляют многие страны Африки, Азии и Европы, испытывающие острый дефицит пресной воды.

Работа станции в прибрежных районах мирового океана ставит вопрос об их устойчивости к экстремальным природным воздействиям, таким как цунами, смерчи и т.п. АО «ОКБМ Африкантов» располагает комплексом





технологий для изготовления атомной энергоустановки таким образом, чтобы она выдерживала любой заданный в проекте уровень динамических нагрузок. Это подтверждено практикой: реакторные установки атомного подводного крейсера «Курск», созданные специалистами ОКБМ, не только выдержали мощный взрыв, но и автономно обеспечили вывод реактора из работы, поддержание его в безопасном состоянии. Даже продолжительное пребывание разрушенного корабля под водой не привело к выходу радиоактивности в окружающую среду.

Ремонт станции и перегрузка топлива будут выполняться в условиях существующих в нашей стране специализированных предприятий технологического обслуживания атомных судов, располагающих необходимым оборудованием и квалифицированным персоналом. После 40 лет работы энергоблок заменяется новым, а старый возвращается на специализированное технологическое предприятие для утилизации. Как в процессе, так и после окончания работы плавучей АТЭС на месте ее эксплуатации не остается никаких экологически опасных веществ и материалов (то есть реализуется принцип «зеленой лужайки»).

**Атомный ледокол нового поколения ЛК-60 проекта 22220 «Арктика» строится на судовой верфи ООО «Балтийский завод — судостроение» для ФГУП «Атомфлот» в соответствии с контрактом, заключенным в августе 2012 года.**

По условиям контракта ООО «Балтийский завод — судостроение» должно в срок до 30 декабря 2017 года построить ледокол «под ключ» и поставить его к причалу ФГУП «Атомфлот» в Мурманске. В объем работ включены: разработка технической документации; строительство ледокола (включая монтаж ядерной силовой установки); обеспечение его всем необходимым снаряжением; спуск на воду; швартовные, ходовые и ледовые испытания. И сдача готового судна государственной приемной комиссии.

Технический проект атомохода ЛК-60 проекта 22220 был разработан ОАО ЦКБ «Айсберг» в 2009 году. Он станет самым большим и мощным ледоколом в мире. Его длина составит 173,3 метра, ширина 34 метра, осадка по конструктивной ватерлинии 10,5 метра, минимальная рабочая осадка 8,55 метра. Водоизмещение составит 33,54 тысяч тонн. На ледоколе предусмотрена двухреакторная энергетическая установка с основным источником пара от реакторной установки РИТМ-200 мощностью 175 МВт. По сравнению с предыдущим поколением арктических ледоколов, новый атомоход имеет повышенные эксплуатационные характеристики: на 20% — до 60000 кВт — увеличена его мощность, в 1,7 раз — водоизмещение. Благодаря новому конструктивному решению, ледокол сможет работать при двух рабочих осадках: как на глубоководных участках Арктики (в том числе в Баренцевом, Печорском, Карском морях), так и в устьях сибирских рек — Енисея и Оби.

Энерговооруженность ледокола обеспечат две реакторные установки нового типа с улучшенными техническими характеристиками. По сравнению с установками, эксплуатируемыми на атомном флоте в настоящее время, увеличен на 70 % срок службы основного оборудования до заводского ремонта, в 1,7 раза уменьшена масса реакторной установки, до 7 лет увеличен период между перегрузками активной зоны.

Техническое наблюдение за проектированием нового универсального атомного ледокола будет осуществлять Российский морской регистр судоходства. РС также будет осуществлять техническое наблюдение за постройкой атомного ледокола, примет участие в швартовных и ходовых испытаниях. По завершении строительства РС будет продолжать техническое наблюдение за ледоколом, но уже в процессе эксплуатации. ●



## Трест № 68. Сегодня и завтра

**Трест № 68 уже почти 40 лет ведет строительство объектов различного назначения, преимущественно промышленных предприятий. Организация была основана в 1976 году в системе Главзапстроя; в 1990-м предприятие одним из первых перешло на арендную форму хозяйствования, а с 1993 года стало акционерным обществом. О том, что сохранилось в Тресте с тех времен, а что изменилось, какие аспекты сегодняшнего рынка радуют, а какие беспокоят, мы беседуем с генеральным директором организации Александром БЫКОВЫМ.**



*— Александр Николаевич, какие крупные проекты выполнил «Трест № 68» за последние несколько лет, и что находится в работе в настоящее время?*

— Самый крупный объект, реализованный силами нашего коллектива за последнее время — построенный в пос. Металлострой завод энергетического машиностроения. Заказчиком данной работы является концерн «Силловые машины», входящий в холдинг «Северсталь»; стоимость контракта составляет в общей сложности 7,5 млрд. руб. Мы рассчитываем на продолжение этой работы в перспективе: планируется, что в Металлострой будут выведены крупные производственные площадки холдинга.

Ряд масштабных объектов связан с судостроением: заказчиком выступает ЦНИИ им. Крылова, входящий в Объединенную судостроительную корпорацию. Во-первых, построен крупнейший в мире ледовый опытовый бассейн для испытания судов ледового класса: уникальное, не имеющее аналогов по масштабу сооружение — ряд иностранных государств уже заключают контракты на будущие испытательные работы. Во-вторых, в настоящее время строим так называемый оффшорный бассейн для испытания подводных лодок: это сложное, полностью закрытое сооружение цилиндрической формы, в котором будет моделироваться воздействие водной среды на корпус субмарины. В-третьих, строится бассейн для оценки испытания морских судов, где будет моделироваться волнение, воздействие течений, нагрузок и т. п.

Один из важнейших объектов — «Второй старт» космодрома Плесецк; комплекс пред-

назначен для запуска ракет-носителей класса «Союз». Мы выступаем генеральным подрядчиком — то есть отвечаем за весь объект; при этом выполняем значительный объем собственными силами, координируем работу нескольких десятков привлеченных компаний. Сами производим земляные работы, строим внутриплощадочные сети и дороги, делаем большой комплекс общестроительных работ. Выполняется обустройство стартового стола, возводится целый ряд объектов инфраструктуры. Специфическое оборудование, сложные металлоконструкции монтируют специализированные организации. Эта стройплощадка одна из самых ответственных — она в центре внимания первых лиц государства. Объект посещают и премьер-министр Дмитрий Медведев, и вице-премьер Дмитрий Рогозин, и Министр обороны Сергей Шойгу. От нас в Плесецк командировано несколько сотен человек; поскольку поставлена задача сдать объект уже в 2016-м, на год ранее изначально запланированного срока, этот участок будем дополнительно усиливать как собственными работниками, так и привлекая дополнительных подрядчиков.

В числе менее масштабных, но тоже значимых в сегодняшних обстоятельствах объектов — сельскохозяйственные производства. Сдана крупнейшая в нашем регионе ферма, на 1200 коров, с родильно-доильным блоком; объект реализован в Кингисеппском районе Ленинградской области. В настоящее время строим еще две крупные высокоавтоматизированные фермы крупного рогатого скота в Тосненском районе. Среди менее масштабных работ стоит упомянуть обустройство контей-

нерных площадок в Петербургском морском порту, и возведение многоквартирных домов на территории Ленинградской области — примерно по зданию в год.

Таким образом, работы в настоящее время хватает, но наша основная загрузка сосредоточена вокруг двух направлений — оборонной промышленности и сельского хозяйства... что вполне соответствует сегодняшним реалиям в экономике и политике. К сожалению, крупных объектов в сфере машиностроения, транспортной инфраструктуры, сегодня очень мало: инвесторы выжидают.

*— Какие задачи в настоящее время коллектив выполняет собственными силами, какие предпочитает отдавать на субподряд?*

— Мы сохраняем специализацию генерального подрядчика, то есть способность выполнить работы «под ключ» на объектах высокой сложности — таких как промышленные предприятия. Выполняем посильную часть работ собственными силами, а на специфические задачи нанимаем субподрядные организации; контролируем выполнение заказов на поставку металлоконструкций, оборудования. Заказчик получает возможность контактировать только с нами, и мы отвечаем за сроки, качество, координацию всех участников строительства. Несём ответственность в том числе за качественную подготовку проектно-сметной документации, проведение изыскательских работ: для этого на субподряд привлекаются проектные институты. Общестроительную часть как правило выполняем сами, а специфические задачи — такие как монтаж сложных металло-



конструкций, электрику, сантехнику, монтаж оборудования и т.п. — выполняют специализированные компании.

В целом это система, унаследованная нами еще с советских времен, хотя многое и изменилось. Тогда мы имели жесткую структуру: руководящий аппарат треста, управления, участки. Отчетность участков, которые вели строительство, осуществлялась перед управлениями. Сегодня наш подход стал подобен зарубежному: располагая определенным количеством объектов (их список постоянно меняется), мы корректируем управленческую структуру исходя из специфики объектов. Отчетность теперь идет минуя управления, сразу на уровень треста. Экономика рассчитывается не «котловым» методом, а по конкретным объектам, контрактам. Итоги, результаты, отчетность — все по объектам, через руководителей проектов на руководство треста. Управленческий аппарат стал намного более компактным, мы убрали дублирующие функции контроля со стороны управлений. В отчетности со строительных площадок указываются не только сугубо производственные показатели, но и экономические критерии эффективности. Численность коллектива сократилась; сегодня у нас порядка 800 человек; в том числе собственный инженерный, руководящий состав — порядка 100 человек. Также мы отказались от некоторых производственных функций — таких как цех металлоконструкций, бетонно-растворное производство: содержать их нет необходимости, поскольку разумнее приобретать соответствующие материалы на рынке, под конкретные заказы. Но собственную строительную технику сохранили — это автотранспорт, краны, машины для земляных работ. Если же учесть и численность привлекаемых субподрядных организаций, суммарно трест располагает силами до 1,5 тыс. чел., и без сложностей может нарастить численность.

Хотя мы как генеральный подрядчик отвечаем за строительство объектов «под ключ», включая проектно-изыскательские работы, собственное проектное подразделение нам не создать. Сложность заказов может быть такова, что даже один объект разрабатывают 10-15 проектных институтов в кооперации; если же учесть еще и многопрофильность нашего треста, работу для разных отраслей, то понятно, что содержать такой институт крайне сложно.

— **Многопрофильность сейчас — это преимущество или бремя?**

— Безусловно преимущество: даже пройдя относительно благополучный период, построив крупные производственные мощности для «Северстали» и распланировав работу на пять-семь лет вперед, мы опять столкнулись с тем, что не можем заглянуть за короткий горизонт планирования: инвесторы выжидают, приспосабливаются к новым условиям. Можно было бы достичь фантастической производительности труда, сосредоточившись лишь на узкой специализации. Утрируя: можно дойти до мировых рекордов в установке розеток. Однако создать на этом стабильную компанию можно лишь в сложившейся, предсказуемой среде. Мы же не знаем, какие задачи возникнут завтра. Кроме того, весь западный подход инжинирингового управления стройкой — это детальная, длительная стадия планирования, когда составляются графики финансирования, контрактования, строительства; всё это взаимоувязывается и затем разыгрывается как по нотам (или не получается, что тоже бывает). Наша деловая культура (и отчасти преимущество) — это наличие квалификации, позволяющей начать строительство еще когда не готов проект; когда еще нет финансирования. Именно наличие утвержденного проекта и четкое финансирование позволят и нам, как многопрофильной генподрядной организации, поднять производительность

труда весьма существенно. Собственно, производительность труда — это когда знаешь, что именно делать, к какому сроку, и сколько заплатят.

— **Вы возглавляете Трест с советских времён; было работать легче с той жесткой структурой, и самообеспечением, или же теперь — когда можно получить необходимые ресурсы с рынка, но плановой экономики больше нет?**

— Некоторые вещи изменились мало: в 1986-м, когда я был назначен еще приказом Караваева, Министра строительства СССР, лишь четверть коллектива составляла его постоянную основу; еще до четверти составляли «химики» — спецконтингент, который проживал на охраняемой территории в Отрядном, под контролем спецкомендатуры; и до 50% — «лимитчики» из других регионов. Сегодня у нас нет спецконтингента, но постоянную численность, основу коллектива, можно оценить где-то тоже примерно в треть; остальные — рабочие, которых мы набираем исходя из потребностей, под конкретные задачи. Содержать базы, собственные производства раньше требовалось по двум причинам: во-первых, это внезапно возникающие дефициты фондов — и, чтобы стройка не останавливалась, приходилось заниматься самообеспечением. Во-вторых, наш трест исторически ориентировался на оборонное строительство — и, работая на территориях со слабо развитой инфраструктурой, или даже при полном ее отсутствии, мы получали в нагрузку к тем или иным оборонным, производственным объектам жилой городок, весь соцкультбыт, всю энергетику и ЖКХ, очистные и так далее. Эта вынужденная многопрофильность у нас сохранилась; хотя мы и понимаем, что квалификация промышленного строительства существенно выше, чем достаточная квалификация для строительства жилья, или узкая специализация по земляным, бетонным работам и тому подобным направлениям.

**Завод по производству энергетического оборудования в г. Санкт-Петербург  
Заказчик ОАО «Силловые машины»**





**Ледовый опытовый бассейн, заказчик - ФГУП "Крыловский государственный научный центр", Санкт-Петербург**

Развиваться в те годы помогало планирование, предсказуемость. Мы только начали вспоминать, что такое перспектива, но сегодня кроме Минобороны и еще небольшого круга отраслей горизонт планирования опять стал очень близкий. Раньше, когда государство закладывало в план завод, или военный городок, это требовалось согласовать со строителями: если я, в силу загрузки, его не принимаю в свой план, — то и весь план принят не будет; его не разрешат проектировать и строить. Та система не была идеальной, но сегодня именно способность заказчика — крупного бизнеса, субъекта федерации, государства — позволит и нам планировать на перспективу, сохранять квалифицированный строительный комплекс, развивать производственные возможности страны. Хорошо хотя бы уже то, что финансовые власти нашли возможность поддерживать на приемлемом уровне ставки ипотечного кредитования, и поддержали жилищных строителей. Стройкомплекс избежал волны банкротств, получили помощь и строители, и граждане, и банки. Но не закладывается ли сегодня этими правильными, но односторонними действиями будущий перекоп, «пузырь»: жильё будет строиться, но смогут ли его купить россияне, не получающие новых рабочих мест, источников дохода? Будут ли основания кредитовать не имеющих работы людей, пусть даже по льготным условиям? Понятно, что сегодня структура занятости в стране изменилась, но лишь на сфере услуг мы не построим гармоничной экономики... тем более что доходов от нефти и газа стало на всех не хватать.

Сегодня, безусловно, легче заказать что-то на рынке, чем как раньше бороться за фонды; причем санкции не привели к заметному дефициту каких-либо позиций. Но гораздо большее внимание необходимо

уделять не только качеству поставляемых материалов, но и качеству, обязательности, порядочности компаний. Работа в советское время была честней: хватало волонтеризма, но примеров прямого обмана, как порой случается в настоящее время, не было. К примеру, на одном из объектов мы уже два года судимся из-за невыплаченных нам 25 млн. руб. за выполненные работы: хотя и объект знаменитый, и фирма с громким именем, которое подозрений не вызывало.

Кроме того, слабее становится кадровый состав. В советское время мы располагали не только великолепным инженерным составом, но и очень качественным линейным руководящим составом. Комплексные бригады в 50-60 человек были очень эффективными подразделениями, показывали великолепную производительность труда, были хорошо мотивированы. При необходимости могли работать едва ли не в полном цикле, как самостоятельная небольшая организация. Но бригадиры, в прежнем понимании, сегодня отсутствуют вообще; функции линейного управления перешли к прорабам. Тот бригадир был способен прочесть любые чертежи, поставить задачи, проконтролировать выполнение. Если бы сегодняшние условия, когда мы не знаем дефицита (кроме дефицита загрузки иногда) соединить с той квалификацией — то никаких проблем с достижением мирового уровня производительности труда бы не было.

**— Управляют сегодня стройкой в тресте преимущественно (по образованию, опыту) строители — или же специалисты широкого профиля, например экономисты?**

— В основном это строители, и некоторое количество профессиональных опытных энергетиков — энергетическое строительство, в частности реконструкция высоковольтных подстанций, составляет немалую часть нашей загрузки. У нас есть и экономисты, но большинство тоже с базовым строительным образованием. К сожалению, в подходах к высшему образованию произошли существенные изменения — молодежь приходит к нам далеко не готовая к самостоятельной работе. Верней, так было и раньше; но сегодня одна из ключевых проблем для нашего пополнения — это отсутствие инже-



**Подстанция 750 кВ «Ленинградская»**



нерного кругозора, способности охватить пониманием весь строительный процесс; им сложнее осваивать работу даже попав в коллектив. Сложно сказать, виной ли тому компьютер, или система вузов тоже ориентируется на подобие «единого госэкзамена», то есть учит правильно сдать тесты, без оценки общей картины знаний. Возможно, проблема в провале на уровне средней школы: самостоятельность и кругозор развивались именно там, а затем эту способность продолжал развивать вуз. Когда я учился в ЛИСИ, помню как сдавали физику: профессор мог получить правильно написанный ответ; но начинал интересоваться, понимает ли студент суть, разбирается ли в предмете в целом; и в результате мог отправить подготовиться еще раз. Или же, найдя ошибку и разобрав ее во время ответа, мог отпустить с положительной оценкой — если студент показывал, что понимает предмет. Зубрёжка, чтобы попасть в правильный ответ, не позволяет сформировать логику. Складывается впечатление, что и школьник, и студент разучились мыслить самостоятельно.

— *И компьютер, с которым новое поколение выросло, этого не компенсирует...*

— Не компенсирует, хотя в целом в работе очень помогает. В тресте компьютеризация сегодня более чем достаточная; мобильная вычислительная техника есть даже на стройплощадках, у линейных руководителей. В электронном виде идет переписка, отчетность, пересылается проектная документация, материалы Autocad и так далее; в штате даже есть собственные программисты, системные администраторы. Но этого действительно недостаточно, и реальный опыт наше пополнение сможет наработать лишь годами отработав на стройке, в коллективе. Кстати, компьютеры мне пришлось внедрять еще в конце 1980-х, в бухгалтерию — причем преодолевать саботаж, с оформлением приказа, где обещались увольнения тем, кто не освоит. Все понимали, что численность сократится, поскольку производительность вырастет. Сегодня, конечно же, никто не мыслит работы без вычислительной техники. Более того, мы постоянно на связи с проектировщиками — когда идет стройка, а в проектной документации неточности, начальник участка связывается с институтом, задает вопросы, согласовывает те или иные позиции. Опять же, компьютер при этом лишь средство, а основное необходимое свойство руководителя, исполнителя — кругозор, понимание процесса.

— *Вы, сравнивая советский и современный период, коснулись вопроса деловой порядочности, репутации; получается, что система саморегулирования пока не*



**Терминал по перегрузке светлых нефтепродуктов в МТП «Приморск»**

*привнесла ясности в рынок? Этот вопрос я задаю уже не только как директору треста, но и как руководителю регионального СРО...*

— Система была задумана правильно, поскольку лицензирование действительно свелось на определенном этапе к торговле лицензиями. И возврата к прежнему быть уже не должно. Определенная часть СРО, и наше в том числе — это объединения крупных, достойных компаний. Но емкость строительного рынка конечна, и количество компаний, которые могут на нём существовать и гармонично развиваться, тоже ограничено. В СРО, которое я возглавляю, входит 160 фирм; я знаю всех лично; более того, эти компании заполняют основную часть регионального рынка строительных услуг. Но что можно сказать о СРО, которое заявляет о 36 тысячах членов? Понятно, что это неприкрытая торговля допусками; что контроль за таким количеством предприятий организовать невозможно. Самое неприятное, что есть умельцы по выдаче покупных допусков для работ в нефтегазовом комплексе, энергетике, в транспортном строительстве и так далее. Необходимая и достаточная поправка, которая позволит истребить подобную деятельность — ограничение численности членов в СРО, например, 500 участниками как максимум (сегодня установлен лишь минимальный барьер, но его недостаточно). Мы сегодня наладили четко работающий механизм выработки и принятия решений; кто-то может не соглашаться в частных и мелочах, но принимает решение большинства, если это авторитетные компании, и если собравшиеся доверяют друг другу. Когда говорят, что подобное ограничение выдавит мелкие компании с рынка, это является лукавством: в конце

концов, при наличии реальной потребности в допусках возникнет большее количество СРО — но руководитель каждого из них сможет хотя бы знать своих подопечных в лицо, организовать проверки, провести реальные собрания вместо фиктивного составления протоколов. Сократятся риски нецелевого использования компенсационного фонда, и так далее.

— *Некоторое время назад скептически оценивалась практика «отраслевых СРО»: когда отрасли, даже корпорации, стремились отсечь конкурентов, опираясь на специфику собственных требований. Атомщики создавали своё, газовики своё; была тенденция дробиться и по региональному принципу; страдали же как раз многопрофильные компании, вынужденные обраться целым букетом допусков. Сейчас подобный «сепаратизм» преодолен?*

— Этой проблемы нет: по крайней мере как руководитель многопрофильного треста я её не ощущаю. У сложных в технологическом отношении заказчиков налажен собственный надзор; эта процедура реализована и в крупных производственных корпорациях, и в госструктурах. Специфика строительства, грамотный (с учетом отраслевых вопросов) контроль качества осуществляются. Что касается допуска к тем или иным работам, нужно привлекать соответствующего субподрядчика: он располагает допуском для соответствующих работ, берет на себя ответственность; мы как генподрядчик эту ответственность разделяем, но сверх того координируем сроки, объемы и так далее. Также многие вопросы контроля, в том числе специфического — например, неразрушающий контроль ответственных сварных соединений — могут



**Горнообогатительный комбинат, пос. Неболчи (Новгородская область)**

решаться и силами наших собственных специалистов. Можно также привести пример из практики ОАО АК «Транснефть»; напомним, в начале 2000-х мы выполнили большие работы на нефтяных терминалах в Приморске; ко мне ежегодно приезжала делегация специалистов от компании: они смотрели и на офис, и в бухгалтерские балансы, на объекты, на технику, на людей. Досконально изучали компанию, которой собирались доверить объекты. Оформлялся допуск на специфические работы.

— *Тогда не могу не задать вопрос многократно звучавший: получается, что систему конкурсов государственного, муниципального, корпоративного заказа всё-таки можно и нужно базировать не столько на цене, сколько на оценке качества компаний?*

— Безусловно так, и рано или поздно такая система сформируется, хотя бы потому что поистине дикая ситуация с аукционами на понижение цены, уже доказавшая свою неэффективность, уйдет в прошлое. Примитивное, без учета специфики строительства, применение законодательства о госзакупках приводит к вымыванию с рынка компаний, которые проработали не один десяток лет, возглавлялись первоклассными руководителями: сегодня идет волна банкротств тех организаций, которые еще год-два назад были общепризнанными брэндами. Как правило, к банкротству приводила одна и та же система: объект приходилось выигрывать максимально понизив цену; работы приходилось кредитовать в коммерческих банках. Долговая, административная, налоговая нагрузка на-

капливалась — в результате в определенный момент компания переставала справляться. Если первое время государству хотя бы удавалось строить дешевле, за счет постепенного вымывания ресурсов из строительного комплекса, то теперь всё чаще конкурс или стройка останавливаются: ответственные компании в ловушку не идут, предпочитают объекты с понятным, достаточным уровнем финансирования. Если объектов недостаточно, корректируют численность. На объект входят авантюристы... или просто азартные предприниматели, которые могут развернуть работы на аванс, но затем стройка почти неизбежно замирает. В лучшем случае аванс вложен в начало строительства; бывает, что он растворяется. Но ведь цена объекта в целом понятна, когда выполнены проектно-изыскательские работы, составле-

ны сметы; ясно также, как на стоимость повлияет инфляция — и тем не менее аукцион «кто меньше» уводит важнейший параметр проекта, стоимость работ, за грань реальности. Даже если бюджет сэкономил какие-то средства благодаря аукциону, деньги в результате направляются на другие статьи; то есть ресурс, который общество хотело потратить на строительство, проедается в той или иной форме. Картина сейчас субъективно складывается такая, что до 70 % объектов оказываются несостоятельными. Опять же, первым шагом к осознанию этой ошибочной политики должен быть анализ: сколько именно средств освоено эффективно, сколько проектов доведено до завершения.

Для особо сложных объектов безусловно необходимо возвращаться к предквалификации, учету реальных возможностей компании, и к системе баллов: цена работы должна учитываться, но не должна быть решающим критерием. Наличие базы, опыта, специалистов; опыт работы именно в этих условиях — лишь тогда конкурсы приведут и к выбору оптимальных исполнителей, и к эффективному освоению средств.

Один из моих первых руководителей говорил: «Промышленный строитель — это как хирург; жилищник — это как терапевт. Хирург терапевтом сможет работать. А терапевт хирургом — никогда». Важно сохранить компании, которые способны строить сложные, масштабные объекты. Тем более что в нашем регионе есть целый список важных и нужных проектов — промышленных, энергетических, транспортных, сельскохозяйственных. Многие сейчас приостановлено, но мы понимаем, что ситуация с мировым и нашим местным кризисом разрешится. Поэтому к новому этапу развития нужно подойти, исправив накопленные ошибки. ●

**Завод по производству керамических кирпичей, заказчик - ЗАО «Петрокерамика»**





## Орбита мегаполиса

**В последний день лета в Гатчине состоялось мероприятие, интересное не только специалистам по архитектуре: встреча молодежных команд, предложивших своё видение развития городов-спутников Ленинградской области. Проект «Будущий Петербург», под эгидой которого состоялось мероприятие — это постоянно действующая дискуссионная площадка, создание которой было инициировано в конце 2008 года петербургским отделением РБК.**

В основу инициативы легло стремление привлечь внимание горожан и органов власти к проблемным зонам и стратегическим задачам Петербурга, предложить прогрессивные подходы к решению проблем и объединить городские элиты для совместного формирования будущего города. Ежегодно в рамках проекта проводятся серии круглых столов, семинаров и других мероприятий, призванных восполнить дефицит знаний о текущем состоянии мегаполиса и ресурсах для его развития.

Так называемый форсайт (презентация и обсуждение концепций о возможных путях развития) получил тему «В поисках собственной орбиты: как обеспечить жителей новых «городов-спутников» работой в Ленобласти». Поводом для дискуссии стали проекты будущих архитекторов, экономистов и социологов по созданию гармоничных городов-спутников. Итоги оценили не только профессиональные архитекторы и представители крупного бизнеса, но и областные чиновники и бизнесмены.

Одним из итогов круглого стола стало понимание, что создать классический советский город-спутник, который сможет сам полностью обеспечить себя рабочими местами на каком-то одном или нескольких крупных предприятиях, не получится. «Замкнутый баланс невозможен, — подчеркивает архитектор Игорь Матвеев. — Надо делать акцент на трансформацию структуры жилья, что создаст полноценные устойчивые жилые системы без разделения: здесь жилье, здесь работа. Сама идея жесткого функционального зонирования себя изживает».

Современная промышленность не дает такой занятости, которая нужна для того, чтобы обеспечить работой значительный процент жителей пригородов и городов-спутников, отметил глава экономического блока областного правительства вице-губернатор Дмитрий Ялов. «Новые предприятия и крупные заводы обеспечивают работой 200-300 человек. В современном мире только сектор услуг может обеспечить существенную занятость», — отметил Д.Ялов.

Планами по созданию рабочих мест поделился директор направления компании «СТАРТ девелопмент» (реализует проект город-спутник «Южный») Иван Анисимов. Он рассказал, что по проекту в Южном планируется возвести 4 млн кв метров жилья для 130 тыс. человек. Девелопер предполагает, что на территории будет создана возможность обеспечить работой до 60% населения нового города. Такие оценки вызвали сильные сомнения у областных чиновников — получается, что на территории будет создано порядка 80 тысяч рабочих мест, хотя проект инновационного парка, который планируется возвести, даст не более 12 тысяч рабочих мест (по оценке вице-губернатора Д.Ялова, и эта цифра сильно завышена).

Другим важным моментом в связи с необходимостью поиска рабочих мест стало обсуждение связи мегаполиса и области — почти все проекты форсайта делали акцент на уже существующие



### Александр Дрозденко об итогах

*— Мнение об актуальности, реализуемости предложенных работ, в том числе и у руководителей области, сегодня разделились. А какова Ваша точка зрения: можно ли, нужно ли специально развивать рабочие места в Ленинградской области?*

— Это как раз классический пример, когда Правительство работает хорошо: у нас разные точки зрения. Будь только одна, мы бы, наверно, не развивались. Конечно, создавать новые рабочие места нужно; мы видим, что селитебная зона от Санкт-Петербурга наступает на территорию Ленинградской области — на пригородные районы, а нам бы хотелось, чтобы область развивалась равномерно. Мы четко понимаем, что строить только спальные районы — это не наш путь. Молодые архитекторы сегодня говорили о необходимости найти баланс, чтобы у человека понятие комфортного проживания сочетало в себе социальные и экологические преимущества, и возможность работать. Мы за то, чтобы рабочие места создавались на незначительном удалении от мест проживания. Наша главная задача — создавать условия, чтобы бизнес при прочих равных условиях выбирал наш регион для создания рабочих мест. У нас есть преимущество — уникальное географическое положение. Действует система льгот на стадии запуска бизнес-проектов; чем больше мы оптимизируем стартовые затраты, тем реальнее подтолкнем заинтересованную сторону к реализации проектов на нашей территории. Не случайно мы приняли новый закон для технопарков: это территория для серьезных инвесторов; они получают на стадии реализации проекта ряд льгот, из которых важнейшие — по налогу на землю и имущество.

*— Насколько полезны предложения молодежи?*

— Молодые специалисты, будущие архитекторы мыслят творчески, в свободном полете, и не боясь падения. Они не заложены в риски, над ними не довлеет груз проблем. Благодаря этому они действительно мыслят широко... настолько, что многие идеи трудно реализовать. Я отметил, что хороший архитектор должен думать не только о творчестве, но и о куске хлеба: когда найдете баланс, тогда станете востребованными. Но проекты очень интересные; я попросил, чтобы сюда приехали все главные архитекторы областных районов, потому что это возможность зарядиться от молодых специалистов энергией, и по-другому взглянуть на ситуацию. Приятно удивило, что ребята взяли ряд действительно актуальных проектов прежде всего это Гатчина, по которой была представлена очень интересная разработка; заслуживает внимание и идея по развитию пос. Тайцы тоже на территории Гатчинского района. Другой интересный проект посвящен поселку им.Свердлова — но он требует приложения профессиональных идей. Мы могли бы более серьезно поспорить, как именно нужно развиваться Гатчине, но еще будет много времени для дискуссий.



**Президент СПб Союза архитекторов  
Олег Романов:**

— Форсайт — это не только сочетание опыта и идей молодых архитекторов. Это продолжение темы полицентризма. Эти новые градостроительные идеи присутствуют, и приятно, что появляются новые веяния. Сегодняшнее мероприятие в русле этих тенденций. И что очень важно – результат этого мероприятия в том, что это первый шаг наполнения теории полицентризма содержанием. Мы много говорим о градостроительных схемах, но наполнение пока было только на уровне теории. Сегодня мне было радостно видеть, что это уже понимание на уровне рабочих мест. Мне кажется, что следующий этап — определение пятна для застройки.

**Руководитель форсайта  
Федор Гаврилов:**

— Перед участниками форсайта не стоит задача заново изобрести классический советский моногород. Понятно, что в сегодняшней ситуации нет ни возможности, ни, что важно, потребности в развитии таких заорганизованных, заведомо не гибких территорий. С другой стороны, согласитесь, пускать дело на самотек, напрочь устраняться от какого-то социально-экономического планирования – тут у нас принято ссылаться на пресловутый «рынок» – тоже не вариант.

Задача форсайта, среди прочего, состояла в том, чтобы нарушить сложившийся канон и дополнить чисто градостроительную разработку проектов комплексной застройки в Ленобласти экономической составляющей. Также как несколько лет назад существующая практика была дополнена интересными решениями по созданию социальной инфраструктуры, которые сработали. На основе каких ресурсов могла бы развиваться не самодостаточная, но самостоятельная экономика огромных новых населенных пунктов? Вопрос, с нашей точки зрения, не праздный – ведь реальное население иных популярных у застройщиков территорий поблизости от КАД зашкаливает за сотню тысяч. Почему бы, например, не создавать локальные агентства экономического развития?

транспортные связи. Однако Д. Ялов отмечает, что «ситуация, когда мы обеспечиваем эти районы только системой автомобильных дорог, является определенной проблемой. Рекомендую и предлагая решения по городам-спутникам, необходимо продумывать решения, ориентированные на рельсовый транспорт, причем уже существующий», — отметил Д. Ялов. Впрочем, по мнению эксперта Открытой лаборатории «Город» Данияра Юсупова, «рельсы связывают область с городом, но это не та доступность, которая нас спасет, а та, которая нас погубит, — считает эксперт. — Нам нужна связь область-область. Это должен быть системный сетевой общественный транспорт».

Альтернативой же городам-спутникам может стать сеть самостоятельных городов. Так, генеральный директор ГК «УНИСТО Петросталь» Арсений Васильев отмечает, что условия жизни в этих городах должны быть сопоставимы с жизнью в больших городах. «Не все же создавать города-спутники, нужно создавать и небольшие, локальные проекты, те же проекты строительства жилья с определенной зоной комфорта. Это могут быть компактные проекты». В качестве примера были приведены города Финляндии, которые имеют полную обеспеченность всем необходимым для крупного города, а значит, и генерируют занятость. «Даже если это совсем небольшой населенный пункт в Лапландии, там есть своя пешеходная улица, есть свои магазины, набор всех элементов, способствующих развитию», — подтверждает архитектор Рафаэль Даянов.

Всего в форсайте 2015 года представлено 6 проектов, разработанных студенческими командами под руководством ведущих архитекторов города. В разработку команды взяли различные территории Ленинградской области с разной степенью транспортной доступности. Команда Антона Финогонова (гендиректор института «Урбаника») предложила

развить территорию поселка им. Тельмана, с тем, чтобы дать ему «возможность перерасти статус спального района». Команда Константина Щербина (гендиректор «Архграда») разработала проект города-спутника Петербурга — Novograd в Тосненском муниципальном районе рядом с Трубниковым Бором. Команда Рафаэля Даянова (руководитель архитектурной мастерской «Литейная часть-91») взяла в разработку территорию Ломоносовского района вокруг Ропши, Оржицы и Гостилиц. Команда Данияра Юсупова (эксперт «Открытой лаборатории город») разрабатывает концепцию «повсеместный спутник» на участке дороги между Гатчиной и Красным селом в поселке Тайцы. Команда Сергея Падалко (руководитель мастерской «Витрувий и сыновья») продвигает идею «Экополиса» в поселке им. Свердлова.

Фаворитом промежуточного этапа форсайта, итоги которого будут подведены в ноябре 2015 года в рамках сессии «Будущий Петербург», стал проект развития Гатчины. Команда Сергея Орешкина (гендиректор бюро ППФ «А.Лен») предложила три основных направления: перенос из Петербурга и строительство на территории Гатчины административного центра Ленобласти; поддержку существующих и развитие новых инновационных производств; создание в городе комфортной среды для жизни. Именно этот проект поддержал возглавивший представительную делегацию региона глава Ленобласти Александр Дрозденко, отметив, что представленный план учитывает и позицию властей по развитию этой территории. «Я вообще бы видел Гатчину в будущем не только столицей Ленинградской области, но и серьезным университетским городом для технических вузов... Нас занимает тема обустройства, оформления и развития городов-спутников на границе с Петербургом, поэтому мы решили принять участие в этой дискуссии, считаем ее интересной, — отметил глава региона.





# Транспортные связи и местная занятость

## Заместитель генерального директора строительной группы «Ленрустрой» Максим Жабин об опыте комплексного развития территории

— Тема гармоничного развития территорий, сочетание жилья и рабочих мест, безусловно актуальна. Строительная группа «Ленрустрой» уже пятнадцать лет работает на рынке Санкт-Петербурга и Ленинградской области; мы накопили разносторонний опыт строительства: и на территории сложившихся районов Санкт-Петербурга, и в удаленных городах-спутниках, и в небольших поселках, и даже далеко за пределами региона. Наш наиболее активно, гармонично развивающийся проект — это комплексная жилая застройка на южной границе Санкт-Петербурга и прилегающих территорий Ломоносовского района Ленинградской области. Это не случайно: имея возможность использовать преимущества больших и не обремененных застройкой территорий, и синергии огромного города как места приложения труда, мы смогли последовательно реализовать и несколько кварталов проекта «Дудергофская линия», и успешно развернуть строительство крупного населенного пункта «Новогорелово».

В границах основной территории застройки мы реализуем ряд объектов, которые несомненно станут местом приложения труда местных жителей, покупателей жилья. Детские сады, школы, поликлиники: работу получают педагоги, врачи. Элементы государственной инфраструктуры (административное здание, пост милиции, пожарное депо) — это рабочие места для государственных служащих. Есть торгово-развлекательные объекты — это уже рабочие места частного бизнеса. Поскольку стандартом сегодняшней городской жизни предполагается шаговая доступность торговых точек, и различных видов сервиса (юридические услуги, мастерские, фитнес и так далее), мы на уровне архитектурных решений планируем первые этажи как встроенные помещения, предназначенные для выкупа малым бизнесом. Сами жители наполняют это пространство содержанием. Опыт показывает — наши покупатели жилья проявляют достаточно активности и энергии, чтобы создать необходимые элементы сервиса. Когда мы строили по традиционной схеме, когда все этажи имеют идентичные планировки, то есть первые этажи тоже с жилыми помещениями, квартирами — то быстро убедились, что первые этажи пользуются спросом не только под жилье, но и под малый бизнес. Небольшие



торговые точки, кафе, нотариальные услуги, даже мини-поликлиника — всё это возникает и развивается в «квартирном» пространстве первых этажей. Постепенно происходит «диффузия»: первые этажи выкупаются под бизнес... даже пристраиваются отдельные входы.

Также, как фактор создания рабочих мест, следует учитывать хорошую интернет-оснащенность жилья: удаленные рабочие места, фактически офисная работа на дому, для чего важнейшим залогом является качественная связь — это фактор огромного значения на сегодняшнем рынке труда. Уверен, этот сегмент рынка труда будет только развиваться.

Также следует учесть, что значительное число рабочих мест, в том числе высококвалифицированных, создано в так называемой промзоне «Горелово», которая не приносит экологической нагрузки, поскольку предприятия построены с соблюдением всех необходимых норм, либо их деятельность вообще по определению не оказывает влияния на окружающую среду — например, логистические центры.

В чем необходима поддержка органов власти, в аспекте создания рабочих мест? Прежде всего, это содействие строительству вообще, и инфраструктурной подготовке территорий. Важен контроль за происходящим в среде естественных монополий. Например, балансирование какой-либо компании-монополиста на грани банкротства потенциально может создать проблемы не только для отдельного проекта, но и для строительной отрасли всего региона.

Важнейшая составляющая успеха территорий — это транспортная связь с Санкт-

Петербургом как крупнейшим центром для приложения труда. Мы можем внутри района создать любую дорогу, любые съезды — но все они упрутся в КАД; нас беспокоит, что кольцевая автодорога порой бывает перегружена; есть пожелания и к пропускной способности Красносельского шоссе. Согласованные усилия города и области по непротиворечивому развитию автодорожной сети, разумные меры регулирования (например, ограничение автофургонов), ремонты без создания пробок, и строительство новых магистралей типа Западного скоростного диаметра — всё это крайне важно.

Кроме того, поскольку «автомобиль быстрее дорожного катка», актуальным становится развитие рельсового транспорта. Нам очень интересна сформулированная главой Ленинградской области инициатива о запуске скоростной электрички типа «Ласточка» на направлении Санкт-Петербург — Гатчина. Это может радикально изменить привлекательность всех территорий в окрестностях железнодорожных платформ, где остановится такой состав: наш проект «Дудергофская линия» находится в 20-минутной пешей доступности от платформы Горелово; появление скоростной электрички приведет к возникновению «маршруток» и от более отдаленных кварталов. Настоящей транспортной революцией стало бы продолжение линии метрополитена, хотя бы в «лёгком», эстакадном исполнении. Если по экономическим причинам этот проект остается неподъемным, то нужно рассматривать маршруты легкорельсового транспорта (скоростного трамвая), способного быстро и комфортно доставить к станции метро. ●

## Несмотря на кризис и санкции... «ЕвроХим» дал старт масштабному проекту



**28 августа на территории промышленной группы «Фосфорит» (Кингисепп, Ленинградская область) состоялась церемония закладки капсулы в ознаменование начала строительства нового производства аммиака компании «ЕвроХим». В мероприятии приняли участие генеральный директор АО «МХК «ЕвроХим» Дмитрий Стрежнев, временно исполняющий обязанности губернатора Ленинградской области Александр Дрозденко, а также руководство Кингисеппского района. Компания «МХК «ЕвроХим» реализует в Кингисеппе крупный проект по строительству нового высокотехнологичного предприятия по производству аммиака. Объем инвестиций в новый проект составит около 1 млрд долл. США.**

— Подписанный договор Генподряда на строительство завода по производству аммиака в Кингисеппе служит продолжением успешного сотрудничества с Maire Tecnimont, — прокомментировал генеральный директор АО МХК «ЕвроХим» Дмитрий Стрежнев. — Проект, где будут применяться новейшие технологии, обеспечит дополнительные мощности и новые рабочие места в России. Он также поможет ЕвроХиму приблизиться к цели войти в пятерку крупнейших производителей удобрений в мире.

В рамках проекта предусмотрено строительство установки синтеза аммиака (NH<sub>3</sub>), склада жидкого аммиака, создание инфраструктуры и объектов логистики.

— Уже сегодня Проект получил все необходимые экспертные заключения и раз-

решения в соответствии с требованиями законодательства РФ, — сказал директор АО «ЕвроХим-Северо-Запад» Илья Белобородов. — Помимо этого, проект подвергся экспертизе ведущих международных экспертных организаций в том числе в вопросах охраны окружающей и социальной среды и в вопросах промышленной безопасности, получив при этом положительные оценки. Таким образом, с учетом привлечения в Проект на этапе строительства ведущей международной инжиниринговой компании, есть все основания говорить о плановом начале выпуска продукции уже в 2018 году объемом 1 млн тонн в год товарного аммиака. В качестве сырья будет использован природный газ, азота извлекаемого из воздуха и вода.

Сегодня для производства комплексных удобрений около 100 тысяч тонн аммиака доставляется на «Фосфорит» по железной дороге в цистернах. Строительство собственной установки каталитического синтеза аммиака позволит прекратить покупки и перевозки аммиака.

Новое предприятие позволит создать дополнительно 300 новых рабочих мест, а на этапе строительства завода здесь будут заняты две тысячи работников. «ЕвроХим» активно взаимодействует с учебными заведениями региона, которые будут готовить специалистов для нового производства.

К проектным работам привлечены ведущие компании в области разработки технологий и проектирования, имеющие мировую известность и самую достойную репутацию.

**23 сентября представители общественности Кингисеппа и района побывали на стройплощадке АО «ЕвроХим-Северо-Запад», где идут подготовительные работы по возведению нового аммиачного производства.**

С представителями кингисеппского совета ветеранов, руководителями и жите-

лями Большелуцкого сельского поселения встретился директор АО «ЕвроХим-Северо-Запад» Илья Белобородов, который ответил на многочисленные вопросы гостей и рассказал, что производимый аммиак будет использоваться как сырье для выпуска азотно-фосфорных удобрений на предприятиях компании «ЕвроХим», и небольшая его часть будет реализовываться как товарная продукция.

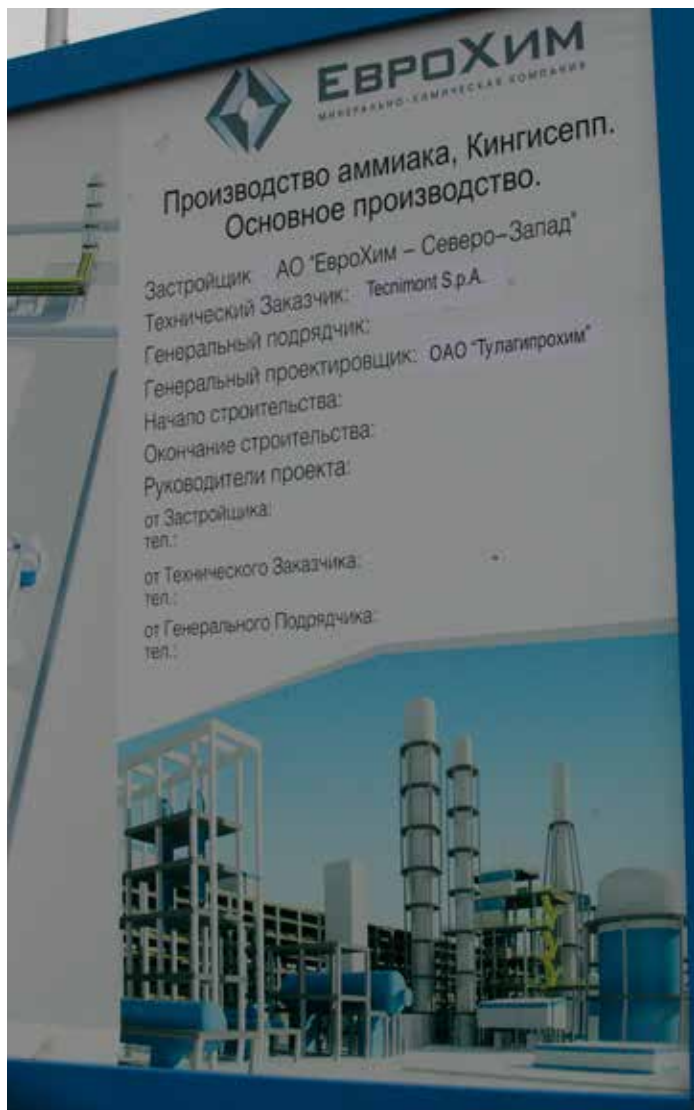
Новое производство, где будут применяться новейшие технологии, обеспечит дополнительные мощности и новые рабочие места в России. Немаловажным плюсом в реализации инвестиционного проекта «Производство Аммиака, Кингисепп» будут налоговые отчисления, которые пополняют бюджетные наполнения Кингисеппского района.

Склад жидкого аммиака по надежности будет одним из лучших в мире. С его вводом существующие на «Фосфорите» устаревшие склады будут выведены из эксплуатации.

— Организация на территории Фосфорита установки синтеза аммиака не предполагает дополнительной экологической нагрузки на окружающую среду, — подчеркнул Илья Белобородов. — Компания «ЕвроХим» целенаправленно пошла на удорожание проекта, чтобы зациклить промливневые и другие стоки будущего производства в технологический процесс, в результате, в Лугу не будет сбрасываться отработанная вода, она будет регенерироваться в начало технологического процесса (в качестве подпитки водооборотных циклов будут использоваться вода с реки и стоки с «Фосфорита»). Таким образом, с вводом нового производства существенно снизится нагрузка на реку Лугу.

Представители общественности города и района отметили существенные позитивные изменения на территории завода и высказали предложение посетить производство на всех этапах строительства.





## Стройка на Пятёрочку

**4 сентября 2015 года в Санкт-Петербурге состоялось открытие 5555-го магазина «Пятёрочка» в России. Юбилейный универсам начал свою работу в Приморском административном районе Санкт-Петербурга на улице Оптиков, 50. Торжественное мероприятие было посвящено началу учебного года и теме образования. В церемонии открытия приняли участие исполняющий обязанности председателя Комитета по развитию предпринимательства и потребительского рынка Санкт-Петербурга Александр Герман и генеральный директор федеральной торговой сети «Пятёрочка» Ольга Наумова.**

Федеральная торговая сеть «Пятёрочка» — крупнейшая российская сеть продуктовых магазинов «у дома». «Пятёрочка» основана в 1998 г., первый магазин торговой сети открылся в 1999 г. в Санкт-Петербурге. В 2013 г. стартовал ребрендинг, а также произошла смена позиционирования и масштабная программа обновления торговой сети. На данный момент (август 2015 г.) на территории России работает более 5 500 магазинов «Пятёрочка». Выручка компании по итогам 1-го полугодия 2015 г. превысила 274 млрд руб., рост по сравнению с аналогичным показателем 2014 г. — 35 %. Чистая прибыль компании по итогам работы в 1-м полугодии 2015 г. составила 7,9 млрд руб., рост по сравнению с аналогичным периодом 2014 г. — более 23%. Общая торговая площадь магазинов торговой сети «Пятёрочка» превышает 2 млн кв.м. С 2008 г. компания развивает собственные торговые марки. На данный момент торговой сети «Пятёрочка» принадлежит более 90 собственных торговых марок: «Красная цена», Fish House, Global Village, Restoria и др., представленные в магазинах торговой сети. ФТС «Пятёрочка» награждена премией «Марка № 1 в России», а также является победителем Национальной премии в области франчайзинга «Золотой бренд» в номинации «Франчайзер 2012». Федеральная торговая сеть «Пятёрочка» находится в управлении компании X5 Retail Group (LSE: FIVE, Moody's – «B2», S&P – «B+»). Сеть X5 Retail Group включает в себя супермаркеты «Перекресток», гипермаркеты «Карусель» и магазины «Экспресс», а также распределительные центры и грузовой автотранспорт.

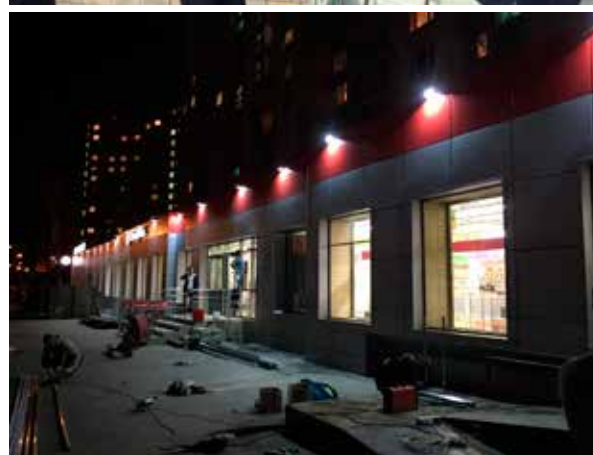
По состоянию на 1 января 2015 в России работало 4789 универсамов торговой сети «Пятёрочка», с начала года было открыто 766 новых магазинов. Открытие 5000-го универсама «Пятёрочка» состоялось 23 апреля 2015 в Москве на улице Генерала Белова.

В честь открытия 5555-го магазина в г. Санкт-Петербурге состоялась презентация скульптурной композиции «Экзамен на Пятёрочку». Идея скульптуры связана с народной приметой: прежде чем идти на экзамен, нужно положить пятак под пятку «на удачу». Уже в самое ближайшее время школьники и студенты смогут оценить подарок федеральной торговой сети и испытать свою удачу с помощью данной композиции.

«Для администрации города и жителей Приморского района открытие магазина является значимым событием, поскольку универсамы «Пятёрочка» предлагают высокое качество товаров для потребителей и находятся в шаговой доступности у дома. Надеемся, магазин будет очень достойным, как и все магазины этого формата», — заявил Александр Герман, исполняющий обязанности председателя Комитета по развитию предпринимательства и потребительского рынка Санкт-Петербурга.

«Символично, что это знаменательное событие происходит на родине «Пятёрочки», ведь именно в Санкт-Петербурге 17 лет назад открылся первый универсам. Сегодня мы открываем 5555-й магазин вместе со стартом нового «учебного» года нашей «Пятёрочки» и надеемся, что знания наших маленьких гостей помогут нам подниматься на новые высоты», — отметила генеральный директор федеральной торговой сети «Пятёрочка» Ольга Наумова.

На церемонии открытия лучших учеников — отличников гимназии № 540, находящейся поблизости от универсама, наградили сертификатами на приобретение умных и полезных подарков от книжного интернет-магазина «Лабиринт». Под первый звонок 5555-й по счету магазин «Пятёрочка» открылся и впустил своих первых покупателей. ●





# Наш приоритет – быстрый темп ввода новых, качественных объектов

**Мы попросили Игоря Плетнева, Директора по развитию федеральной торговой сети «Пятёрочка», рассказать о том, как организованы процессы строительства и реконструкции сети.**

*— Каковы основные корпоративные стандарты Группы в обеспечении единых стилистических, конструктивных, функциональных и иных параметров торговых помещений (по всем основным брендам компании — «Пятёрочка», «Перекресток», «Карусель», логистическим центрам?) В каких случаях предпочитается новое строительство, в каких реконструкция?*

— X5 Retail Group — это мультиформатная организационная структура, где каждая из торговых сетей формирует свое уникальное ценностное предложение, свой формат, видение своего потребителя. Важно, что каждый из наших объектов — от небольшого магазина у дома до распределительного центра площадью несколько десятков тысяч квадратных метров — строится и реконструируется в строгом соответствии с основными корпоративными стандартами, которые отражены в брендбук компании, типовыми техническими заданиями на проведение РСР/СМР. Мы не допускаем отклонений от регламентирующих документов. Это важно, когда темпы ввода новых площадей — одни из лучших на рынке. Например, по торговой сети «Пятёрочка» по состоянию на 1 января 2015 в России работало 4789 универсамов, с начала года было открыто уже более 780 новых магазинов. А 5555-й универсам «Пятёрочка» мы открыли 4 сентября 2015 в Санкт-Петербурге.

Наш приоритет — быстрый темп ввода новых, качественных объектов. В большинстве случаев это означает реконструкцию. Когда есть хорошее место для открытия магазина, но здания нет, мы рассматриваем вариант строительства.

*— Какие функции (инжиниринг, проектирование, строительство — монтажные работы) группа реализовала в собственной структуре, какие целесообразно получать как услуги? «Устойчивость» круга подрядчиков, работающих с Группой.*

— Я уже отмечал приоритет скорости и качества в нашей работе. Мы как группа, специализирующаяся на торговле продуктами питания, стремимся все не связанные с этим функции выводить на аутсорсинг в максимально возможном объеме. За долгие годы мы сформировали костяк надежных партнеров — подрядчиков, которые могут осуществлять работы качественно и в срок. Но так как мы еще и быстрорастущая компания, круг наших подрядчиков постоянно растет.

*— Каким образом осуществляется обеспечение проектной документацией?*

— Помимо требований в части подготовки проектной документации, установленных типовым техническим заданием на строительство-монтажные работы, любой подрядчик обязан соблюдать требования Постановления Правительства РФ от 16.02.2008 N 87 (ред. от 28.07.2015) «О составе разделов проектной документации и требованиях к их содержанию». При выборе проектной организации мы руководствуемся несколькими базовыми критериями, прежде всего, речь идет о наличии допуска СРО на проведение тех или иных видов проектных работ, изысканий. Более детальные критерии приведены в Положении Компании о выборе подрядчиков, это и наличие допуска СРО на проектирование не менее 5 млн руб., и регистрация не менее года, наличие опыта проектирования, соответствие определенному порогу по численности персонала.



*— Каковы критерии выбора подрядчиков на строительство? Каким образом удается определить качественного подрядчика, не повторяя стандартных ошибок проведения конкурсов (сугубо ценовой критерий, и т. п.).*

— В компании X5 Retail Group существует Реестр подрядных организаций, внутренний рейтинг всех подрядчиков, где подробно анализируются результаты их работы, прежде всего сроки и качество. Те подрядные организации, которые имеют высокий рейтинг, получают приоритет при заключении договора на новый объект. В текущей экономической ситуации в стране немаловажным критерием является устойчивое финансовое состояние контрагента.

*— Как организован контроль качества при проведении изыскательских, проектных, строительного-монтажных, ремонтных работ; несет ли подрядчик гарантийные обязательства по качеству?*

— Контроль качества проектных работ при строительстве проводится в три этапа — специалистами дивизионов, руководителями центрального офиса, затем подрядчик устраняет замечания и проходит финальное согласование проектной документации. Ответственность подрядчика за качество и содержание проектной документации установлена договором и специальным законодательством РФ в случае разрушения здания (повреждения, потери несущей способности).

ГИП подписывает проект на предмет его соответствия действующих норм и правил в области строительства. Подрядчик-проектировщик осуществляет авторский надзор разработанного проекта при строительстве здания, а гарантийные обязательства (24 мес.) несет непосредственно генеральный подрядчик, выполняющий строительные-монтажные работы.

При реконструкции существующего здания качество проводимых работ контролируется в процессе выполнения работ ответственным менеджером, а также по итогам работ проводится комиссия приемка объекта, на которой выставляются оценки за все работы, которые в дальнейшем влияют на рейтинг подрядчика. ●

**Редакция благодарит пресс-службу X5 Retail Group и Коммуникационную группу iMARS за содействие в подготовке данной публикации и предоставленные фотоматериалы.**

## Сложнее, чем обычный... Омский центр обработки данных

«Омский центр обработки данных» — лицензионный проект современного дата-центра, который будет создан благодаря инициативе бизнеса и айти-специалистов одного из дальних, но отнюдь не отстающих в развитии регионов. В пресс-конференции, посвященной предстоящей реализации проекта ЦОД «Омский», приняли участие генеральный директор компании-оператора Евгения Арестова, Дмитрий Бузык, технический директор ЦОД Омский и президент НП «IT-кластер Сибири», и официальный консультант ЦОДа Александр Мартынюк

**Евгения Арестова, генеральный директор компании «Открытое бизнес-пространство».**

— Мы задумались о создании такого центра, поскольку много лет сотрудничали с некоторыми крупными российскими компаниями, с крупными бизнесменами, и понимали, что рынок информационных технологий и безопасности данных расширяется и очень перспективен. И когда в начале года мы провели первичные переговоры с возможными заказчиками, и подписали с ними соглашение о намерениях, то сложилось понимание, что ЦОД не только востребован — он будет заполнен, будет работать, будет эффективен экономически. Следующая серия переговоров была проведена о финансировании проекта — и мы получили поддержку от крупных российских компаний и частных инвесторов. Была создана и зарегистрирована в Омской области компания, совместное предприятие с «IT-кластером Сибири», президентом которого является Дмитрий. Мы действительно очень долго к этому готовились, но компанию «Открытое бизнес-пространство» зарегистрировали специально под проект, недавно, когда поняли, что есть заказчики и инвесторы. Мы постарались максимально объединить деятельность, которая будет и вести ЦОД «Омский» — это не только хранение данных, но и провайдерские услуги, облачные технологии. ЦОД открывает множество возможностей, поэтому в названии мы постарались это максимально отразить.

Сегодня мы уже преступили к разработке эскиза проекта, поиску максимально эффективных для нас технических решений. Расположить центр обработки данных мы планируем в пригороде Омска, уже определились с участком. Участок будет разделен на две составляющие: первая — это индустриальная, на которой будет размещен ЦОД — одноэтажное здание на 2000 стоек. У нас собственная генерация, которая предпола-

гает выработку примерно 40 МВт — это будет второй частью в нашем индустриальном подразделении. Окупаемость проекта у нас, в среднем рассчитана на пять лет с начала запуска первых залов, уровень безопасности — это TR-3; предположительный объем инвестиций в ЦОД «Омский» — около 12 млрд. руб. Это не самый большой ЦОД в России, подобные объекты есть в Москве, но мы будем, возможно, будем самыми большими за Уралом.

**— Насколько идея создания ЦОД связана с требованиями хранить российские данные в России?**

— Когда мы начали переговоры с заказчиком, именно эта необходимость хранить их данные в России, толкнула их на поиск ЦОДов, где информация будет храниться и обрабатываться. Так как большая часть рынка расположена в Москве, а работа идет везде и потребность в хранении данных тоже существует, в Сибирском федеральном округе это становится сейчас очень востребовано. Это защита данных, импортозамещение, что стало очень важно для наших заказчиков.

**— Бизнес-проект было бы рискованно начинать, не имея якорных клиентов. Кто и какие объемы данных, какую долю своих данных будет к вам приводить?**

— Сегодня мы договорились о намерениях; названия компаний, которые смогут пользоваться нашими услугами, мы назовем, когда заключим планомерные и долгосрочные договоры о сотрудничестве. Этот проект является новым для основного инвестора; при этом объем вложенных средств не является для него критичным. Могу также сказать, что у нас уже сегодня четыре якорных резидента, входящие в ТОП-10 компаний России; в том числе корпорации с государственным участием. Каждый из таких клиентов сегодня запросил минимум двести пятьдесят стоек в аренду. Это компании федерального уровня, кто сегодня уже работает на территории

Сибирского федерального округа и дальше на восток. В том числе наши клиенты представляют банковский сектор. Это компании уже работают на территории Омской области, и им нужно где-то хранить данные. Они имеют подразделения в нашем регионе; подразделения располагаются максимально близко к нам — это Омская, Новосибирская, Томская области. Переговоры мы вели на уровне руководителей департаментов и руководителей региональных подразделений. С ними были достигнуты соглашения, а сейчас переговорный процесс переходит в головной офис.

**Официальный консультант ЦОДа Александр Мартынюк**

**— В чем состоит специфика строительства ЦОД? Чем это будет отличаться от лучших мировых образцов? Какие технологические центры будут иметь конкурентное преимущество в России, что учитывается при его строительстве?**

— Во-первых, с точки зрения рынка, на который мы будем выводить нашу площадку, в регионе практически нет конкурирующих предложений; не только подобного масштаба, но и вообще в принципе — таких, которые смогут соответствовать требованиям, стандартным для московских клиентов, федеральных компаний. Ни одного коммерческого дата-центра уровня TR-3 за Уралом нет. Мы будем единственным крупным коммерческим ЦОДом с уровнем доступности 99.982. Поэтому, соответственно, мы и пытаемся занять лидирующее положение на рынке, чтобы застолбиться и снять сливки. Поэтому с точки зрения позиционирования и рынка это будет в определенной степени уникальным предложением.

Во-вторых, с точки зрения качества продукта, это международный уровень и в аспекте надежности, и в аспекте дизайна. По техническим параметрам ЦОД также на лучшем уровне — здесь будет сложно что-либо



противопоставить даже при скрупулезном рассмотрении площадки. Решения, которые мы закладываем, частично уникальны, потому что мы ориентируемся на то, что ряд систем будет разрабатываться вместе с проектировщиками специально для данного проекта. Они впоследствии смогут быть использованы в других наших проектах.

Что касается использования генерации и тепла, это тоже ситуация уникальная для России, потому что у нас площадки, которые строятся, в основном привязаны к существующим зданиям и находятся в районе плотной застройки. Поэтому нужно воспользоваться преимуществами, которые дает greenfield — возможность построить и собственную генерацию, и сопутствующие бизнесы, которые позволят эффективно использовать ресурсы.

Специфику создания ЦОД отчасти можно сравнивать с проектированием и строительством подводной лодки, либо атомной электростанции. То есть это намного сложнее, чем стандартный бизнес-центр класса А и любая другая коммерческая недвижимость, в силу того, что предъявляемые требования к надежности инфраструктуры уникальны для рынка недвижимости. Если говорить про TR-3 с точки зрения надежности, это — де-факто глобальный стандарт, самый востребованный уровень надежности в строящихся центрах обработки данных. Это некая разумная достаточность, которая имеет спрос на рынке и стандартно указывается в запросах коммерческих организаций и компаний с госучастием на проведение конкурсов по предоставлению услуг со стороны коммерческих ЦОДов.

— *Есть ли представление, кто будет проектировать и строить центр? ЦОДы, например построенные в Мумбаи - очень сложны в смысле протоколов обслуживания. Например, невероятные меры безопасности применяются для доступа и к данным, и к физической инфраструктуре, и к самому зданию. Это будут проектировать те же специалисты, кто делал подобные здания в других странах? Или вы рассчитываете на российских проектировщиков?*

— Мы готовим техническое задание для проектировщиков; ориентируемся на российских исполнителей и убеждены, что сможем справиться своими силами. Тендер будет объявлен по окончании создания эскизного проекта — в ближайшие два месяца; после будет проведен конкурс. Зарубежных участников мы не рассматриваем. Пока не могу сказать, кто будет исполнять роль генерального проектировщика. Мы находимся на стадии разработки эскизного проекта, который позволит

с высокой долей точности сформулировать требования, на основании которых мы будем выбирать подрядные организации. В России безусловно есть специалисты, которые умеют делать такие проекты. К сожалению, с выпуском квалифицированных инженеров у нас ситуация была в течение многих лет не хороша, но со времен советской школы осталось достаточное количество квалифицированных специалистов, которые способны спроектировать такие сложные объекты, а молодые кадры можно научить. Что касается эксплуатации, у нас надежды на Омский Политех и еще на ряд университетов, которые есть в регионе. Мы на этапе проектирования и строительства будем формировать команду, которая в дальнейшем займется эксплуатацией. Мысль именно в том, чтобы привлечь их на этапе создания, чтобы они своими руками всё потрогали, и знали где находится. За время реализации мы их доучим так, чтобы они смогли в дальнейшем оказывать поддержку локальными ресурсами.

— *Сколько человек планируется для работы в дата-центре? Может быть, на первом этапе или в полном его?*

— Мы сейчас говорим о площадке, которая должна быть построена в первой фазе, это - двести пятьдесят стоек к концу следующего года. Это наш целевой параметр проекта и мы, безусловно, на текущий момент строго в графике и будем его придерживаться. Формирование службы эксплуатации начнется ближе к началу строительной части проекта. У нас будет примерно год, чтобы набрать и обучить людей, потому что мы будем понимать, какое оборудование они будут эксплуатировать. Будет начата работа с производителями оборудования по подготовке службы эксплуатации. Если говорить про количество, то я полагаю, что вопрос этот преждевременный — мы исходим из того, что последующие залы будут строиться в достаточно короткие и понятные строки. Это, условно, шесть-восемь месяцев на ввод одного или нескольких залов. Архитектура позволяет строить их параллельно, не трогая то оборудование, которое де-факто сейчас уже будет стоять в других залах и функционировать со стороны заказчика. Поэтому мы будем использовать лучшие практики с точки зрения эксплуатации. Безусловно, будет очень современная система управления инженерной инфраструктурой, мы будем использовать программное обеспечение для управления эксплуатацией. Средневзвешенные цифры по управлению эксплуатацией — это 20-30 человек инженерного персонала, которые будут заниматься исключительно эксплуатацией инженерной инфраструктуры и ее поддержкой.

Мы также коснулись вопроса безопасности. Если говорить про инфраструктуру самого дата-центра, то мы проектируем машинные залы таким образом, чтобы клиент смог разместить там свое оборудование и мы, обслуживая инженерные системы ЦОД, туда не входили вообще. Это плюс, который мы можем реализовать за счет того, что мы проектируем greenfield и у нас архитектура здания будет делаться под ту инфраструктуру и правила, по которым мы проектируем центр обработки данных. Для корпоративных заказчиков вопросы сохранности информации и защиты оборудования, которое они будут у нас размещать — крайне щепетильные. С точки зрения организации безопасности оборудования, которое будет стоять в дата-центре, у нас все будет может быть не столь совершенно, как на объектах в пустыне Невада, но крайне близко к этому.

— *Если облака планируется разворачивать и на первом этапе, то, наверное, будут специалисты по разработке и поддержке сервисов; видимо, штат будет больше, нежели вы упомянули?*

— Облака — это не персонал, обслуживающий инженерные системы ЦОД, а отдельный бизнес-кейс. Мы сейчас де-факто этим занимаемся, разрабатывается солнечная платформа, будет подбираться соответствующий биллинг и так далее. Но все, что касается поддержки облаков — это отдельная история, она идет параллельно со строительством центра обработки данных. Мы ориентируемся на то, что первые двести пятьдесят стоек, — один машинный зал, — будут готовы к концу следующего года. Мы контрактируемся с определенными обязательствами по срокам ввода площадей. По ходу контрактования мы будем планировать запуск залов. То есть, если мы законтрактировались на четыре зала, то это полностью первая фаза проекта и мы будем запускать строительство параллельно. Архитектура Центра обработки данных позволяет строить одновременно четыре зала; при этом никто друг другу мешать не будет. Подводя итог, хотел бы заметить, что за свою практику я имел немало количество проектов, которыми занимался, в том числе очень большими. И, конечно, меня подкупила, во-первых, крайне активная позиция Евгении во время нашей первой случайно встречи, во-вторых, масштаб проекта и его странная реалистичность. То есть он настолько комплексный, что это много больше, чем центр обработки данных. Мы создаем среду, в которой ЦОД является инструментом для работы. Для меня как инженера и человека, который занимается созданием центров обработки данных — это вызов. Здесь я могу здесь сделать что-то гораздо сложнее, чем обычный ЦОД. ●

# Севморпуть — новый бренд России

Государственное внимание к развитию Северного Морского Пути не случайно — важность этого торгового маршрута, кратчайшего между Европой и Азией, неоднократно подчеркивалась в том числе Президентом РФ Владимиром Путиным; 8 июня премьер-министр РФ Дмитрий Медведев подписал комплексный проект развития СевМорПути. Какие экономические перспективы откроет его развитие, в каких направлениях необходимо приложить усилия, как развивается портовая инфраструктура в арктическом регионе, какова ситуация в ледокольном флоте, как гармонизировать развитие Северного Морского Пути и одновременно сохранить уникальную природу Арктического региона — рассказали участники «круглого стола», состоявшегося в МИА «Россия сегодня»



**Член Комитета СФ по федеративному устройству, региональной политике, местному самоуправлению и делам севера Игорь Чернышенко**

— Сегодня освоению Арктики, возрождению Северного Морского Пути уделяется огромное внимание, причем не только Россией, но и с других сторон. Поэтому к данным вопросам надо подходить фундаментально и комплексно. Мы на Совете Федерации ежегодно проводим парламентские слушания по проблемам развития Арктической зоны и СевМорПути, принимали участие во многих международных научно-практических конференциях, которые проходили в Москве, в Санкт-Петербурге, РАН. В СФ создан экспертный совет по Арктике и Антарктиде; вначале его возглавлял Артур Чилингаров, сейчас он в ранге заместителя председателя совета, а возглавляет совет Мистар Суфур, также авторитетный полярник. Создана госкомиссия по развитию Арктики во главе с заместителем Председателя Правительства Дмитрием Рогозиным. В целом, как объект управления и планирования, Арктика уже рассматривается комплексно. Сегодня на уровне государства есть стратегия, концепция, программа развития Арктики и Северного Морского пути, разработана нормативная база. Безусловно, есть вопросы в международном сообществе: интерес к этой территории про-

являют в том числе государства, не имеющие арктических территорий: Китай, Япония, Южная Корея, Сингапур и другие. Арктические государства, которые входят в Арктический совет, регулярно рассматривают вопросы освоения этих территорий. Действуют международные договоры и конвенции по развитию Арктики.

Что касается сегодня именно развития Северного морского пути, следует выделить ряд вопросов. Задача — именно возрождение; мы не на пустом месте развиваем Северный морской путь, в советское время существовал мощный ледокольный флот, морские и речные порты, аэропорты. К сожалению, государство в свое время от развития Арктики ушло, ослабило свою политику, и это сказалось на развитии арктических районов, и на Северном морском пути. Если раньше мы перевозили до 8 млн. т различных грузов, в том числе нефтепродуктов, то сегодня объемы упали в несколько раз. Однако планируется, уже задача поставлена, освоение арктического шельфа и акватории Северного морского пути. Интерес к добыче углеводородов велик, есть план освоения этих ресурсов, к нему нужно подходить с учетом прошлого опыта, ошибок и положительных примеров. Прежде всего, необходимо развитие инфраструктуры — навигационной, гидрометеорологической, энергетической и так далее. Надо серьезно отнестись и к вопросу обороноспособности страны. В свое время аэропорты военного назначения были созданы; сейчас идет их реконструкция, восстанавливается военное присутствие.

Также хотел бы отметить проблему кадров, потому что Север без подготовленных людей освоить нельзя. Также там живут коренные жители, которые давно уже являются хозяевами Арктики, развито сельское хозяйство, оленеводство, рыболовство и так далее. Проблема поселков, проблема моногородов, экологии — они связаны между собой. Сегодня к этим вопросам надо подходить по-другому, с точки зрения более высокоэффективных, рациональных, ресурсосберегающих технологий.

Внимание к Арктике за последнее время стало взрывоподобным; повышенный интерес объясняется прежде всего ресурсными факторами. Мы должны понимать, что в основе интереса мирового сообщества лежат ресурсы углеводородного сырья и других месторождений Арктики. После провала, который наблюдался к вопросам развития Арктики, мы имеем активный поступательный ход развития нашего присутствия в регионе. Отталкиваемся мы от 2008-го года, когда были приняты основы развития российской Арктики до 2020 года. Потом, в 2013 году, Президент подписал стратегию развития и обеспечения безопасности региона до 2020 года. Затем состоялось подписание Указа о сухопутных территориях Арктики.

Долгие годы мы говорили об Арктике в многоплановом пространстве, но никто не мог сказать, что относится к Арктике в административно-территориальном плане. Долго шла борьба, не все туда вошли; в частности ряд улусов Якутии не попали в перечень, хотя имеют на то основание. Но восемь субъектов РФ в различных конфигурациях вошли в Арктику. Полностью это Мурманская область, Ненецкий, Ямало-Ненецкий округ и Чукотка; четыре субъекта вошли частично — различными муниципальными образованиями, не считая островов и морей. Это был знаковый сигнал, что такое Арктика. Затем была принята государственная программа социально-экономического развития Арктики до 2020 года, ущербная, поскольку она была создана как некий аналитический инструмент без финансирования и в бюджете ни прошлого, ни этого года ее нет. Она предполагается к финансированию в ближайшей перспективе, министерство финансов обещало это сделать.

Потом пошли споры, кто будет заниматься Арктикой. Сначала был Минрегион, который ушел из структуры правительства РФ; появился Минэкономразвития, которому мы передали функции руководства Арктикой в целом. Замминистра Александр Цыбульский ведет созданный департамент по развитию Арктики. Предполагалось создавать вплоть до министерства по развитию Арктики. Артур



Чилингаров полагал, что функции Арктики можно было передать Министерству Дальнего Востока, потому что 30 % территории Арктики входило в зону ответственности этого министерства. В апреле была сформирована госкомиссия по вопросам развития Арктики. То есть вся совокупность факторов или граней, необходимых для государственного регулирования вопросами Арктики, сформировалась. Правительство подтвердило комплексный план развития Севморпути. Появился еще и День полярника — моральный сигнал обществу. Полярная составляющая была у нас очень романтична, активно использовалась в советские годы.

Можно говорить о проблемах Арктики в разных аспектах — международном, шельфовом, транспортном, коренных малочисленных народов; но сегодня буду скажу о Севморпути, потому что это хребет, становина, вокруг которой формируются все остальные составляющие. Без транспорта развивать Арктику в комплексном понимании невозможно. Не случайно возглавляемый Папаниным Севморпуть комплексно решал все вопросы развития; к этому мы должны сегодня подойти. Сегодня функции руководства Севморпутем возложены по нормативной базе на администрацию Севморпути, которая регулирует проблемы мореплавания. Принят закон, который определяет государственное регулирование торгового мореплавания в Северном морском пути, утверждены правила мореплавания, утверждены разрешительные способы выхода судов, которые хотят пользоваться акваторией. Комплексный план развития утвержден, это отправная точка для всего дальнейшего продвижения России в арктическом направлении.

Что предполагает комплексное развитие Севморпути? Первое — гидрография и всё, что связано с определением условий плавания, то, что было за годы советской власти неплохо проработано и финансировалось целевым методом из бюджета, но потом растерялось.

Второе — это безопасное плавание по Севморпути, экология, это и выбросы, всё, что связано с безопасным мореплаванием.

Третье — это суда, которые могут и должны плавать на Севморпути, обеспечивать его функционирование. Мы единственная страна в мире, которая имеет атомный ледокольный флот. Первый ледокол «Ленин» был построен в 1959-м году; затем появилось до десяти ледоколов, часть из которых выведены из эксплуатации, часть готовится к утилизации, часть модернизируется. Сегодня могут быть использованы четыре ледокола: Ямал, Таймыр, Вайгач и спущен-

ный четыре года назад «Пятидесятилетие победы». Плюс два-три в стадии продления ресурса, ремонта, переоборудования — как лихтеровоз «Севморпуть». Плюс дизельные ледоколы, которые тоже функционируют в акватории Севморпути. Долгие годы атомные ледоколы были в системе Мурманского морского пароходства, сейчас они переданы в систему Росатома; это помогло сохранить финансовую составляющую, потому что они сегодня субсидируемые, и плата за проводку не закрывает их эксплуатационных потребностей, государство их дотирует. Используются атомные ледоколы в перевозке наших внутренних грузов, потому что сегодня в разы упала внешняя составляющая транспортной перевозки в Севморпути. В Суэцком канале перевозят 800-900 млн. т в год, но путь дороже, да еще и сомалийские пираты; у нас путь гораздо эффективней, есть опытная проводка зарубежных грузов с Европы в Азию и обратно, но к сожалению те четыре действующих ледокола уже не в состоянии их обеспечить, они зафрахтованы на внутренние работы.

Четвертое — развитие Севморпути, кроме судов, это еще и морские порты, их обустройство. В советское время их функционировало 17, 5 из них имеют экспортно-импортную направленность — Мурманск, Кандакша, Витино, Архангельск и Сабетта. Сейчас в Обской губе строятся два мощных портовых хозяйства, это Сабетта и Новопортовский терминал для перевалки углеводородного сырья, которое будет добывать Ямал-СПГ и другие предприятия. Все это требует развития флота, прежде всего атомного. Суда имеют определенный ресурс, его надо продлевать; заложен один атомный ледокол 60 МВт, двухосновный и двухосадочный, который сможет плавать и в акватории Севморпути, и заходить в реки.

Он ожидается к спуску на воду в 2017-м году. В советское время атомные ледоколы строили 5-6 лет; «Пятьдесят лет победы» строился одиннадцать лет. Сейчас у нас заложен один атомный ледокол и еще два запланированы в планах Правительства на закладку. То есть как ожидается, в 2017-м, 2019-м и 2020-м мы получим три новых атомных ледокола.

Плюс закладываются дизельные ледоколы. В марте этого года был спущен на воду дизельный «Мурманск», тоже очень мощный, современный корабль. Они в процессе эксплуатации требуют дозаправки; атомный же ледокол может работать месяцами в акватории Севморпути (даже «Ленин» работал 13 месяцев без захода в порт). Хотя при этом комплексное развитие Севморпути предполагает и развитие портового хозяйства, баз обработки наших ледоколов, потому что надо менять экипаж, провиант. Поэтому комплексное развитие Севморпути предполагает развитие портового хозяйства.

И, бесспорно, проблемной темой является наша военная составляющая; развитие арктической группировки войск крайне важно в сегодняшней обстановке. На Новосибирских островах воссоздается военная база, присутствие наших вооруженных сил. Северный флот является оператором всего арктического военного направления, поэтому комплексное развитие Севморпути предполагает и это.

Итак, у нас хорошие перспективы, и много предстоит еще сделать. Что надо сделать прежде всего: гидрографию, строительство портового хозяйства, строительство новых судов, которые позволят работать в системе оффшорного флота (позволяет работать на обработке ледоколов в портовых хозяйствах). Задел сделан хороший, перспектива присутствия России в Арктике позитивная и интересная. ●



# Москва слезам не верит

## Константин Тимофеев о строительстве в столице

**Подводя предварительные итоги полугодия, руководитель стройкомплекса г. Москвы Константин Тимофеев рассказал журналистам в МИА «Россия сегодня», как строится в столице работа с инвесторами, как осуществляются крупные проекты - такие как ТПУ, реконструкция промышленно-коммунальных зон, как идет работа по завершению проектов Департамента инвестиционных программ; как решаются проблемы обманутых дольщиков**



К завершению идет первое полугодие, и мы уже ввели 3 млн. кв. м недвижимости за счет средств инвесторов, без участия городского бюджета. Всего в этом году планируем сдать более 9 млн. кв. м, что не меньше чем в 2014-м; в этом объеме 1,6 млн. кв. м финансирует бюджет, и 7,4 млн. кв. м — проекты, которые строят инвесторы. Из 3 млн. кв. м, которые уже сданы, 1,8 млн — это жилые объекты; также инвесторы построили 2 детских образовательных учреждения, 1 объект физкультуры и спорта, 6 — объектов здравоохранения; 17 объектов торговли и 7 офисных центров, из которых 6 многофункциональные. Есть и многие знаковые проекты, такие как Москва-река, Арена ЗИЛ, ледовый дворец и другие, которые также строятся в настоящее время. В Москве принят план устойчивого экономического развития, создана комиссия по его реализации. Что касается строительного комплекса, налажена системная работа с так называемым «Клубом инвесторов».

### Клуб по важным интересам

Юридический статус клуба — это «собрание по интересам»; но это собрание именно тех, у кого 70% рынка недвижимости Москвы. За каждым «мнением» в клубе — не менее 1 млн. кв. м, высококвалифицированные юристы,

эксперты, управляющие. Они и есть тот потенциал, способный подсказать Правительству, да и федеральным органам власти, что нужно поменять в законах, как создать комфортные условия для работы. В Москве есть еще порядка 15 различных объединений сходного направления — и СРО, и общественные движения, и ассоциации — но ни от кого мы не дождались системных предложений в том объеме и качестве, как от «Клуба инвесторов». Они предлагают проработанные законопроекты, которые вносятся через Правительство Москвы, либо через федеральных депутатов, либо через Правительство РФ. Мы, Москва, открыты к диалогу с любой организацией, но когда есть проработанный материал законопроекта, эта работа делается качественно и приносит результаты.

Как это происходит? Мы ожидали и наконец получили от крупного бизнеса инициативы по изменениям в законодательство, в том числе в рамках диалога с Правительством Москвы: не только со строительным комплексом, но также и с комплексом земельно-имущественных отношений. Недавно принят закон об инвестиционной политике и поддержке субъектов инвестиционной деятельности: городом будет оказываться серьезная поддержка в виде льгот, в первую очередь финансовых,

инвесторам кто занимается социальными и городскими проектами. Это освобождение от налога на имущество, от земельного налога; по критерию приоритетности объекты будут ранжироваться до десятилетнего льготного периода. Это делается впервые, и все льготы приводятся в соответствие единым критериям, по признанию социальности, значимости и масштабности — и после этого инвесторам будет оказана поддержка. Инвесторы в данном случае — это не строители, а только те, кто занимается социально важными вопросами. Конечно, строители тоже решают социально важный вопрос, но речь идет о промышленности, об импортозамещении и о федеральных программах, которые направлены на социальное развитие.

Что касается клуба инвесторов, важно, что этим объединением были выдвинуты законодательные инициативы, и они приняты — в первую очередь по налогу на имущество; также по инициативе клуба инвесторов недавно был принят норматив о дифференцированном подходе градостроительно-земельной комиссии к парковочным пространствам. Эти критерии будут учтены Москомархитектурой при рассмотрении вопроса, сколько нужно парковочных мест, в каком объеме. У нас есть дифференциация в зависимости от округа,



от удаленности от жилых объектов; в офисах один норматив, в жилых домах другой, но они будут пересмотрены. Другими словами, мы допускаем возможность, что под некоторыми объектами парковочных мест не будет, в частности под жильем, или под объектами торговли либо даже под некоторыми офисными центрами. Потому что сейчас городская задача — обеспеченность доступности средствами общественного транспорта, метро и автобусами. Мы получили много обращений от инвесторов о пересмотре парковочных мест, они обращаются с просьбой о снижении их количества. Если у нас были выданы ГПЗУ на парковочные места на 1,5 тыс., понятно, что все парковки — на минусовых этажах; инвесторы предлагают пересмотреть объем парковок, и увеличить к примеру торговлю; либо торговля не изменяется, а один из подземных уровней уходит, и дополнительной нагрузки в виде коммерческих площадей не будет.

Вообще проблема парковок личного автотранспорта сегодня переоценивается. Некоторые общественные объединения и деятели пытаются решать проблемы так: «хотим чтобы было меньше стройки и больше парковок» — но что делать Правительству с «хотим»? Для хозяина офисного центра наличие парковочных мест может быть преимуществом; но более весомым аргументом может оказаться пешая доступность станции метро — и максимально рациональное использование территории. Например, реконструкция здания рядом с ГУ-Мом — по нормативам парковки нужны, но как их обустроить в центре; да и непременно ли нужен при посещении личный транспорт? Понятно, что крупные ТЦ и моллы должны быть обеспечены парковками, либо общественным транспортом. Таким образом, Правительство Москвы поддерживает необходимость организации парковочных пространств там, где это нужно, и не настаивает на них в тех случаях, когда они не востребованы гражданами и становятся обременением для застройщика.

Также инвесторы выдвинули такие законодательные инициативы, как реконструкция промышленным коммунальным зонам, подготовили законопроект, и депутаты уже в осеннюю сессию планируют его к рассмотрению. Внесены такие поправки и кардинальные изменения, согласно которым земля на аукционе может быть передана инициатору комплексной реконструкции. Предусмотрены критерии, по которым будет проводиться аукцион, может быть принята концепция по реконструкции промышленно-коммунальных зон, потому что не каждая из них может попадать под этот критерий, а только если действительно там есть промышленность как основная деятельность, и есть несоответствие существующих градо-

строительных регламентов — только после этого зона может быть реконструирована. На днях закон будет принят, главное — мы прописываем возможность изъятия данных промышленно-коммунальных территорий, если инвестор не выполняет обязательства.

Также от клуба инвесторов есть инициатива по изменению норм инсоляции, другими словами — о сокращении и уменьшении инсоляционных норм, чтобы была возможность строительства апартаментов в техусловиях, и чтобы апартаменты могли быть приравнены к жилищным объектам, могли приниматься как жилье. Такие поправки клуб инвесторов тоже выносит. Это значит, что будет уменьшение площади, опять же переход к малогабаритным квартирам; причем не значит, что они будут некомфортные — они будут строиться по современным нормам, но в некоторых местах действительно нет возможности полноценной жилой застройки. Поэтому инвесторы предлагают путем снижения нормативов, увеличение площади по апартаментам и по жилью.

Также клуб инвесторов предложил упорядочить взаимодействие с органами регистрационной службы; вплоть до года идет регистрация определенных объектов, а некоторые вообще не регистрируются. Это и машиноместа, общая проблема. Надеемся, что руководство регистрационной службы примет позицию клуба инвесторов, и если машиноместа раньше регистрировались только как доля в парковке либо на этаже, то идентификация защитит права граждан и инвесторов; возникнет регистрация двойной продажи, станет возможен вторичный рынок, потому что долю продать достаточно сложно. С другой стороны, при взаимодействии с органами регистрационной службы инвесторы попросили открыть «одно окно», оно действует недостаточно эффективно, и предлагается усовершенствовать его работу — чтобы крупные инвесторы сдавали целые пакеты, в том числе заявлений граждан. Если граждане купили жилье, заключили договор долевого участия, написали доверенность инвестору — он сам этот пакет несет в регистрационную палату. Это во-первых удешевление, во-вторых вопрос должен решаться быстрее. Есть в том числе и проблема с взаимодействием с органами, которые делают паспорта; делали экспресс-анализ, который показывает, что оперативная регистрация позволит вводить на 150 тыс. кв. м недвижимости больше.

### Транспортно-пересадочные узлы

Также поработав с клубом инвесторов по проблеме ТПУ, мы получили обратную связь — эти объекты перестали быть монстрами,

а стали комфортабельными проектами, где обязательно должны быть инвесторы; если их нет, то город решения по торгам о передаче земли не принимает. Всего у нас три инициатора, кто строит ТПУ — МКЖД, Мосинжпроект и Мосметрополитен. Четвертый, РВ-Метро, из этого процесса выпал, поэтому их проекты будут распределены между Метрополитеном и Мосинжпроектом, в каком объеме — это определяется. Но эти объекты не останутся без хозяев и будут реализованы, если они в высокой степени готовности. На первоначальном этапе все четыре «центра притяжения» (МКЖД, Метрополитен, Мосинжпроект и РВ-Метро) были в одинаковых стартовых условиях; Мосинжпроект и МКЖД двигались хорошими темпами, Метрополитен чуть медленней, но «РВ-Метро» вообще не показывало динамику; у них были проблематичны градостроительные проработки, небольшие технологические связки и большие коммерческие объекты; не ТПУ, а обычная коммерческая застройка, поэтому мы и не одобряли данные проекты. С другой стороны, РВ-Метро не имела финансовых ресурсов, сопоставимых с возможностями других участников — поэтому и проекты выполнялись некачественно. Позитивных результатов работы в течение года не было, и их попросили остановиться — город не может ждать. Сейчас департамент транспорта готовит распоряжение по передаче их проектов в основном Метрополитену и Мосинжпроекту.

Принято решение, что часть объектов МКЖД, Мосинжпроекта и Мосметрополитена будут проданы на аукционе под строительство ТПУ; в первую очередь речь идет об МКЖД, у которых есть по крайней мере 4 подготовленных проекта, а всего их 32. Всего МКЖД дали 11 эффективных площадок — Владыкино, Ботанический сад, Ярославская, Открытое шоссе, Новохоловская, ЗИЛ, Варшавское шоссе, Сити, Шелепиха, Николаевское и Новопесчаное. Из этих проектов Шелепиха, Сити, Николаевское уже на ГЗК рассмотрели и одобрили; надеемся, что в этом году уже пройдут аукционы, потому что важна оценка новой практики: аукцион будет по продаже акций компаний, в которые будут внесены эти земельные участки.

Данная схема планируется в тех случаях, где важно построить технологическую (приоритетную) и коммерческую часть; технологическая часть будет строиться строиться к примеру компаниями МКЖД, коммерческая же должна быть увязана с этим ТПУ. Поэтому и поступило предложение, чтобы организационно такая увязка состоялась, земли надо передать в компанию, для каждого ТПУ, где у каждого инвестора (и МКЖД) будет свой пакет. МКЖД будет на первом этапе иметь контрольный пакет; после завершения проекта

у инвестора будет опцион на выкуп их доли по определенной стоимости. Торги акциями подобных компаний будут проводиться комитетом города, аукцион на повышение, и первоначальная цена будет не меньше (а в некоторых случаях и больше) той платы, что была бы заплачена инвестором за земельный участок на обычном аукционе, либо в случае обращения за изменением цели участка.

По Мосинжпроекту, есть несколько схем предоставления земельных участков и работы с инвесторами. В частности, речь идет о масштабном инвестиционном проекте; мы определили, что передача земли инвестору, неважно Мосинжпроект это или кто другой, возможна по решению градостроительной земельной комиссии, решения которой будет утверждать мэр. Механизм готов, инвестор должен обратиться в департамент городского имущества с заявкой, какую территорию он готов развивать, чтобы проекту был присвоен статус масштабности и была передана земля. Далее у Мосинжпроекта есть два таких же механизма как у МКЖД — это либо земельный аукцион в стандартном виде, либо аукцион на продажу акций или долей компании, в которую будут переданы данные земельные участки. Мосинжпроект тоже имеет крупные объекты в высокой степени готовности — Селигерская, Парк Победы, Рассказовка, Алмаатинская, которые можно в этом году выносить на торги. Главное — что только когда есть хотя бы один инвестор на участок; лучше же если два или три. Мы презентовали это клубу инвесторов, который объединяет до 70 % строящейся и реализованной недвижимости, и переделали многие проекты планировки, потому что если не будет ни одного покупателя, то средства Мосинжпроекта и МКЖД окажутся потрачены неэффективно.

В частности, согласовали возможность строительства жилых микрорайонов в рамках ТПУ — потому что если рядом станция метро, то ничего плохого, если рядом появится жилой комплекс. Есть часть проектов, где кроме строительства торгового центра, например Селигерская или Алмаатинская — в зоне притяжения могут строиться и офисы, и жилые микрорайоны. Аналогичная ситуация — на Мичуринском ТПУ, на ТПУ Нагатинский Затон, где кроме технологической части будут торгово-развлекательный комплекс и апартаменты. Проект планировки Некрасовка также смотрим — будут микрорайон, офисный и торговый комплексы.

Важный вопрос по промзонам: если примем закон, то в будущем году возможно проведение аукционов, но сейчас у нас есть несколько утвержденных проектов комплексного развития промышленно-коммунальных

зон, и порядка 15 млн. кв. м недвижимости на этих зонах уже принято. Всего в Москве 83 промышленно-коммунальные зоны, 18 тыс. га, это большой потенциал для развития. Мы ведем работы не только с клубом инвесторов, как системными инвесторами, но также по нашему мнению новое развитие получила ассоциация инвесторов Москвы: она объединяет средних и мелких инвесторов. Впрочем, что такое «мелкие» — если он строит 10 тыс. кв. м, это уже оборот под миллиард рублей, то есть сложно называть их так; в Москве все такие. Мы не ведем речь о розничной торговле, это только застройка офисная, жилая, административная, в том числе и в охранных зонах. Мы наладили формат взаимодействия: Правительство собирает от ассоциации инвесторов заявки на проекты, которые инвесторы направили; приняли решение организовать так называемый банк проектов, и в нем уже есть 22 наименования. Можете зайти на сайт Ассоциации инвесторов, там они уже есть — административные, жилые, офисные здания, гостиницы, реконструкция памятников. Из этих 22 проектов уже и 3 нашли инвесторов, то есть получилась такая площадка между теми, кто ищет куда вложить средства, и теми кто продает проекты. Мы специально ушли от формата как бы брокерской площадки; в нашем понимании это работает так, что на этой площадке только проекты, где есть решение градостроительной земельной комиссии, градостроительные планы, в доступности земельно-правовые отношения; можно посмотреть сами договоры, акты и даже условия по оплате, — насколько проект имеет все документы. Если их нет, то он не выносится в «банк»; это зона ответственности, Правительство Москвы дает определенную гарантию.

Подписав договор об информационном взаимодействии, Ассоциация через обращение имеет доступ ко всем городским базам данных по архитектуре, по земле, по договорным отношениям, доступны геологическая база Мосгеоцентра, и база градостроительной земельной комиссии. Правительство открыто перед инвесторами по всей информации.

## Все флаги в гости

Москва открыта для всех инвесторов, иностранных в том числе; речь о привилегиях кому-либо не идет, поскольку будут обижаться наши соотечественники. Наибольшую активность сохраняют турецкие и американские инвесторы; никто не вспоминает о санкциях. Готовы инвестировать японцы, корейцы. После визита Сергея Собянина в Турцию было поручение встретиться с турецкими инвесторами и подготовить ряд крупных предложений; им передаются 3 ТПУ и 7 проектов реконструкции

в центральной части города. Но эти компании будут участвовать в торгах наряду с другими участниками; то же самое — если зарубежные инвесторы будут обращаться за изменением критериев масштабности. Так, ТПУ будут проходить через торги, хотя изменение масштабности процедура бесторговая. Если будет два и более инвестора, то будет проведен квалификационный отбор. Китайские инвесторы хотят участвовать в аукционе ЗИЛ. Не снижается интерес компаний из КНР к строительству метро на новую территорию, они готовы вкладывать деньги в строительство метрополитена и участвовать в застройке земель вблизи будущих станций. Это — также через строительство ТПУ, потому что все вылетные линии метрополитена будут сопровождаться развитием этих узлов. Также китайские компании застраивают территорию парка Хуамин; обратились с предложением о реконструкции «Дома дружбы» на Новослободской, с полным закрытием объекта на год, увеличением этажности. Европейские же коллеги, традиционно более консервативные, готовы участвовать в архитектурных конкурсах, или на подрядных и субподрядных работах — то есть не вкладывая средств.

## Знаковые проекты

О знаковых проектах. О проекте Москва-река уже известно и многое рассказано. Что касается других, инвесторы планируют в этом году приступить к проектированию парка развлечений Дримворкс в Нагатинской пойме, также с офисами и торговлей. Телецентр Останкино увеличивается по крайней мере 2 раза — строительство со 129 тыс. до 240 тыс. кв. м офисной недвижимости; это реконструкция Президент-отеля — будет строиться новый корпус на 29 тыс. кв. м. Москва-Сити будет приближаться к завершению. Будет осуществлена реконструкция трамплина, объектов торговли, канатной дороги на Воробьевых горах. Получит развитие территория Мосфильма.

Что касается объектов департамента инвестиционных программ, практически вся работа по принятию решений и оформлению документов завершена; мы сделали все сверки, в работе остались 18 объектов в стадии строительства; они будут строиться по крайней мере еще года три, далее будут вводиться в эксплуатацию. Есть мнение, что договоры соинвестирования в свое время выполнили очень важную роль, и было бы неплохо вернуться к таким формам, в том числе например при реализации ТПУ. Договоры по масштабным инвестиционным проектам с Метрополитеном, с МКЖД — это похоже на договоры о совместной работе с инвесторами. То есть с одной стороны работа завершается; но с другой — выходит на новый этап. ●



# Набережная архитектурной премудрости

Летом 2014 года был инициирован международный конкурс на развитие территорий, прилежащих к исторической оси возникновения российской столицы, Москва-реке. Ключевой участок проекта - Софийская набережная, входящая в охранную зону Кремля. Промежуточные результаты конкурса на застройку этого ключевого участка были подведены в июле 2015-го; состоялся отбор шести команд, которые продолжают состязание до определения победителя; планируется, что это случится в октябре. В шорт-лист вошли две российские команды: Архитектурное бюро Сергея Скуратова и НПС Чобан Фосс; а также MLA+ (Нидерланды); Steven Holl Архитектура (США); Miralles EMBT (Испания) и Чинзуки (Италия).



**Б.Е. Пастернак, член президиума некоммерческого партнерства «Историко-культурный экспертный совет», член Федерального научно-методического совета по культурному наследию Минкульта РФ.**

— Мы присутствуем при знаковом событии в истории города, поскольку одна из ключевых площадок долго пустовала — и наконец пришло время вернуть ей жизнь. У участка появился вменяемый владелец, который не выморачивает эти здания на протяжении десятилетий, а формирует реставрационную программу и начинает вкладываться в ее реализацию. Вопрос архитектурного осмысления этой территории, преемственности и регенерации планировочных решений, возможность показать уровень московской архитектуры являются предметом конкурса. Конкурс - итог серьезной подготовительной работы, которая велась на экспертном и научном уровне. Форма открытого состязания обеспечивает объективность и прозрачность; учитывая общественный интерес, весь конкурс, процесс его формирования и ход являются предметом пристального внимания общественности. В условия абсорбированы все наработки по части охраняемых зон Московского Кремля, режимов и регламентов для этого квартала, результатов ландшафтно-визуального анализа, который определил ключевые точки визуального рас-

крытия. Помимо восприятия этой застройки в структуре города, существуют и видовые точки с Боровицкого холма, откуда эта застройка воспринимается с «птичьего полета».

Территория расположена в охранной зоне Московского Кремля; имеются охранные зоны, территории памятников. По зданиям, расположенным в охранной зоне, предполагается регенерация планировочной и пространственной структуры. Нельзя сказать, что мы регенерируем промышленную фабрику, которая там находилась — в основу будут положены корпуса, располагавшиеся поперек квартала. Конечно, застройщик хотел бы получить максимальный фронт, но история диктует, что эти здания формировались таким образом. Интересно, когда в центральной части города существовали промышленные предприятия; то же было и в городах Европы. Мне представляется, что международный конкурс дает дополнительный импульс — опыт работы участников в старых городах позволит придать этой территории новый импульс за счет сплава нового и старого.

С революцией у нас сложился иной характер градостроительного развития, в Москве законсервировался некий пласт промышленной архитектуры, расположенной на участках, «нанизанных» на долину Москвы-реки. Я считаю, что это преимущество Москва

могла бы развивать. Но следует понимать, что вокруг есть исторические памятники, и застройка в той или иной мере должна быть им подчинена, но не должна мимикрировать под промышленную застройку, которая там была. Однако подбор материалов, пропорции, масштабы и формы, членение, характер протяженности зданий, характер решения общественных пространств, которые гуманизируют эту территорию, являются принципиальными для таких площадок.

Застройка Софийской набережной во многом определяет историю города и ее эволюционное развитие. Напротив Кремля оказалось два завода, завод Листа и Фабрика Эйнема. Мы видим и прекрасные постройки доиндустриального периода, определяющие фронт; предполагается их реставрация. На территории, примыкающей к Болотной площади, располагалась утраченная промышленная застройка.

Эта территория имеет драматическую судьбу. Есть факты разрушения домов под воздействием проводившихся по соседству работ, и недоисследованные памятники, которые нуждаются в выявлении в них более ранних построек, поэтому мы в процессе реставрации ждем новых интересных аспектов. Есть необходимость восстановления того фронта застройки, который был частично утрачен. Ревитализация территорий, приле-

гающих к Болотной площади – это застройка второго плана, насыщенная внутренними пространствами, которые позволят создать диалог старого и нового.

С тех пор, когда делался Царев сад, произошли существенные изменения в плане регулирования порядка проведения археологических работ. В 2012 году было выпущено Постановление Правительства, жестко определившее этот порядок. Существует соответствующая служба, которая оперативно внедряется даже в небольшие работы. Уже в 2008 и в 2010 году столичным археологическим бюро проводились предварительные исследования, часть из них легла в основу технического задания. Если что-то будет обнаружено, это будет сохранено в подземном пространстве. Данный процесс пересекается с необходимостью обеспечения устойчивости памятников, которые окружают территорию. Должен быть проведен мониторинг, выполнены соответствующие разделы проектов реставрации по укреплению фундаментов, оснований, рассчитанных на освоение подземного пространства — которое, впрочем, предполагается достаточно ограниченное; подземные уровни несут технически-паркинговую роль. Здесь нет предложений за счет подземного строительства наращивать избыточные площади, с учетом того, что территория - это остров. Важно восстановить планировочную структуру. Качество этой застройки определяется ее надземными уровнями.

Реставраторов не нужно торопить, они должны серьезно и ответственно провести свою работу. Я бы выделил этап консервации, поскольку здания находились в небрежении: необходим ремонт кровли, исследования по фундаментам и основаниям. И выделил бы этап первоочередных аварийных работ, которые необходимо начинать уже в этом году. Нам бы не хотелось, чтобы реставрация стала заложником установленных сроков. Там есть очень интересные здания Мариинского училища, его флигеля, есть главный дом и контора фабрики Листа и пустующее место, где располагалось конторское здание и дом директора фабрики Эйнен. Правильно выбрана стратегия, что конкретная функция определится на основе реставрационных проработок. У нас нередко происходит наоборот, определяется функция, а в здание она не помещается или начинает противоречить реставрационной составляющей; здесь предполагается, что на основе установленного предмета охраны будут определены объемы реставрации и, исходя из этого, здание будет приспособляться под то, что туда поместится. Планы этих зданий предопреде-

ляют щадящее по отношению к их структуре использование. Практически нет подвалов, за исключением одного здания, а крупные классные помещения есть только в здании Мариинского училища, у которого была домовая церковь. Предполагается ее воссоздание — это позволит восстановить силуэт Софийской набережной; мы вновь увидим замечательные ворота с металлическими, чугунными статуями, которые сейчас забраны в реставрацию. Думаю, что реставрация будет сделана не хуже, очень тактично, чем была проведена несколько лет назад в отношении особняка посла Великобритании. Рассчитываем, что в проектирование будет включена территория, расположенная с левой стороны от здания посольства.

### Главный архитектору города Москвы Сергей Кузнецов.

— Конкурс является двухэтапным. На первом этапе были собраны заявки архитекторов, способен выдвинуть команду специалистов (ландшафтного архитектора, специалистов по объектам наследия). Первый этап конкурса состоялся; в этом году он, вероятно, крупнейший и самый значимый в Москве, хотя далеко не единственный: так, вчера были подведены итоги на конкурс на Здание Олимпийского Комитета России. Это тоже важно, но с точки значимости для города, Софийская набережная - это ответственный участок.

До 23 октября будет проводиться финальный этап из 6 конкурсантов, которые за определенный гонорар для каждого подготовят 6 проектов, из которых будет выбран победитель.

Среди участников первого этапа очень широкое международное представительство — подали заявки 197 компаний, они были объединены в 68 консорциумов. По количеству претендентов, это сопоставимо с конкурсом по парку Зарядье, и где-то в пятерке

за прошедшие три года. Были представлены четырнадцать стран мира, если не все ведущие архитекторы — то все великие архитектурные державы представлены. Россия традиционно порадовала самым большим количеством — 25 заявок, но это даже не половина; две трети заявок международные. Интеллигентный продукт, коим является архитектура, не попадает ни под какие санкции и даже никогда не был в обсуждении подобных ограничений. Мы с удовольствием занимаемся культурным обменом. Архитектура интернациональный продукт, потому что развиваться в закрытой системе невозможно: отказываясь от взаимодействия, сдерживаешь собственные возможности и рост. Наша профессия, как и другие культурные проекты, не подвергается рестрикциям.

На самом деле всегда всегда иностранцы участвовали в московских проектах и даже на конкурс, который проводился при Сталине на Дворец Советов, тоже выходили иностранные участники. Это всегда подвергалось критике, и даже когда Аристотель Фиораванти строил Успенский Собор, то некая боярская клика тоже, как мы знаем из исторических источников, возмущалась, что «басурмана позвали делать главный храм России». Тем не менее, теперь это наш национальный памятник, наше достояние, и сегодня работая рядом с ансамблем, Кремля, который во многом создавался иностранцами, мы говорим: здесь российская святыня, и давайте посмотрим, как иностранцы будут рядом с ней работать.

Выбор шестерых финалистов - это ключевой шаг в конкурсе, потому что мы на этом этапе задаем финальные качества, стилистику, подход, понимание итога. Каждый большой архитектор обладает видением и портфолио, подходом к работе, который известен и понятен. А мы определяем, что хотим увидеть произведения именно этих архитекторов как варианты застройки.





Работа по выбору финалистов шла интенсивно, мы должны были вчера принять решение по финальной шестерке, но обсуждение с голосованием перенеслось на сегодняшнее утро и до выезда на пресс-конференцию жюри с утра работало до последней минуты. Учитывалось портфолио, опыт в России, опыт в исторической среде, опыт работы с жилой недвижимостью элитного класса. Экономическая составляющая и будущая реализация проекта подразумевают, что делать надо не только красиво, но и эффективно. То есть учитывалось много факторов, на основании которых у нас и появились шесть финалистов.

У нас разрабатывается концепция Москвы-реки, суть ее — это доступность и комфорт пространств, которые возникают на берегу. Софийская набережная — не та территория, которую просто реконструировать. Сегодня абсолютный приоритет имеет создание общественных пространств при формировании застройки. На это направлены не только отдельные проекты — в концепции развития Москвы-реки сформулирована масса требований к площадкам. Недавно выпущено Постановление о модернизации стандартов жилой застройки, тоже говорит о качестве общественных пространств, благоустройстве первых этажей. Архитекторам предложено сформулировать концепцию общественных пространств, включая набережную в соответствии с концепцией развития Москвы-реки, по требованиям вообще к объектам города и в частности к объектам на набережной. В задании этого конкурса делается акцент на создание благоустроенной доступной и проницаемой среды, и мы как город будем настаивать, чтобы территория была проходима: не заборы и шлагбаумы, а городской квартал, в котором в пределах разумного, могут быть частные зоны, но территория не огороженная и не режимная. Надеюсь, заказчик с пониманием к этому отнесется. Будут предложения по благоустрой-

ству; общественная функция первых этажей этих знаний имеет ключевое значение, как и в других проектах.

**Валентина Станова, генеральный директор**

— Мы неоднократно заявляли, что понимаем ответственность, которую эта площадка накладывает на нас как девелопера. Несмотря на большое количество реализованных проектов, это одна из наших ключевых задач, учитывая местоположение, ограничения и амбиции. Мы ставим задачу построить здание современное, уникальное, комфортное с точки зрения проживания, применяемых материалов, современных технологий. Вся эта комбинация — вызов. Те шесть финалистов, которых сегодня выбрали, предложат проекты, которые станут знаковыми для Москвы, а мы, как девелопер, реализуем финальный вариант, который станет визитной карточкой Москвы.

На данном земельном участке расположено 5 исторических строений, общей площадью около 8500 квадратных метров, они будут воссозданы и реконструированы. В данных объектах возможно расположение гостиниц, резиденций, частных представительств иностранных государств, коммерческих объектов. Точное функциональное наполнение этих объектов будет известно после завершения проектирования. Сейчас готовится проект, направленный на поддержание и работы по сохранению. В следующем году будут начаты работы по реконструкции.

На территории существуют ограничения по объему, высоте — максимум 17 метров. Перед участниками конкурса стоит задача интегрировать новое строительство, которое должно быть современным, комфортным, и достичь баланса между старым и новым, органично вписав новое строительство в среду, которая существовала. Накладывает отпечаток ландшафт территории.

Проектом предусмотрено также и новое строительство. Основная задача в рамках конкурса — соблюсти баланс между историческими и современными постройками, в которых будут воплощены современные технологии комфортного жилья. Необходимо создать культурно-исторический ансамбль.

Многофункциональный комплекс, который мы планируем построить, будет состоять из апартаментов, жилых помещений, подземного паркинга и сопутствующей инфраструктуры. Соответственно, здание будет включать торговые помещения, спортивную составляющую, салоны, рестораны - в общем, всю инфраструктуру, которая присуща многофункциональным комплексам.

Сумму инвестиций в реализацию данного проекта мы оцениваем в 25-30 млрд руб.; это будут и собственные средства, и привлечение кредитных. То есть, как обычно реализуется девелоперский проект. Но это действительно уникальный объект в портфеле нашей компании, учитывая его местоположение, которое находится в зоне влияния ЮНЕСКО, близость Кремля, набережной. Мы понимаем, какое пристальное внимание к этому проекту будет со стороны и москвичей, и города. Также мы понимаем, в каких экономических условиях мы начинаем реализацию этого проекта. Однако, учитывая местоположение данного участка и качество будущего проекта, мы верим в его коммерческую успешность и реализуемость. Мы понимаем источники финансирования: на начальном этапе это будут собственные средства; в дальнейшем, в зависимости от потребностей и того, как будут начаты продажи, мы понимаем, что у нас есть достаточное обеспечение для привлечения банковского финансирования. Что касается партнеров, подрядных организаций, генподрядчиков, которые будут участвовать в проекте - они, как обычно, будут выбраны на тендерной основе. ●



# Царское Село: реставрация продолжается

**В Государственном музее-заповеднике «Царское Село» продолжают масштабные реставрационные работы. Александровский дворец, любимая загородная резиденция нескольких поколений российских императоров, закрылся на три года.**



В ведение музея-заповедника дворец был передан в октябре 2009 г. Но уже в июне следующего года, в дни празднования 300-летнего юбилея Царского Села, в Александровском дворце были торжественно открыты после реставрации три зала его Парадной анфилады. В течение пяти лет дворец радовал посетителей своими роскошными интерьерами, но медлить с ремонтом здания было уже нельзя, и он начался в цокольном этаже: углублялся подвал, укреплялись фундаменты.

Проект реконструкции, реставрации, технического переоснащения и приспособления Александровского дворца для музейного использования разработала архитектурная мастерская «Студия 44» под руководством Никиты Явейна. Дворец должен стать многофункциональным музейным комплексом, где будут предусмотрены залы для постоянной экспозиции и временных выставок, залы для проведения конференций и научно-исследовательской работы, детский центр. В цокольном этаже разместятся кафе, вестибюли с кассами, гардероб, экскурсионное бюро, музейный магазин, технические и вспомогательные помещения.

Сейчас переоборудование цокольного этажа завершено. Дворец закрыли для того, чтобы начать сложнейшие конструктивные работы по замене перекрытий, стропильной системы и устаревших инженерных систем. После этого начнется реставрация интерьеров.

Дворец был заложен в 1792 г. по распоряжению Екатерины II и строился к бракосочетанию ее любимого внука, великого князя Александра Павловича — будущего императора Александра I. Этот свадебный подарок, возведенный итальянским архитектором Джакомо Кваренги, являл собой прекрасное светлое здание с двойной колоннадой, соединяющей боковые крыльца. Расположенный в большом живопис-

ном парке, дворец был замечательным местом для отдыха и развлечений.

Но настоящим родным домом он стал для последнего российского императора Николая II, который родился здесь в 1868 г. и прожил во дворце последние 13 лет своего царствования. Отсюда, из Александровского дворца, венценосная семья была отправлена 1 августа 1917 г. в екатеринбургскую ссылку.

Дворец разделил судьбу страны. В 1918 г. он был открыт для посетителей как государственный музей. В 1931 г. в одном крыле здания был устроен дом отдыха работников НКВД. На Детской половине Александровского дворца, в комнатах великих княжон Ольги, Татьяны, Марии, Анастасии и цесаревича Алексея, все оставалось неизменным до декабря 1931 г., но затем там открыли базу отдыха имени Юных коммунаров. Музейные предметы из личных комнат детей Николая II ныне хранятся в Художественно-педагогическом музее игрушки в Сергиевом Посаде, Государственном академическом центральном театре кукол имени С.В. Образцова, Московском музее-усадьбе «Останкино» и т.д. Но значительная часть коллекции Александровского дворца, которая была роздана в 1930-е годы в Дома культуры, школы и детские дома, попросту исчезла.

Во время Великой Отечественной войны, в период оккупации города Пушкина фашистскими войсками в Александровском дворце находились немецкий штаб и гестапо, а в подвалах — тюрьма.

После войны дворец был законсервирован и в 1946 г. передан Академии наук СССР для хранения коллекций Института русской литературы и размещения экспозиции Всероссийского музея А.С. Пушкина. В связи с этим в 1947 — 1951 гг. в здании начались восстановительные работы, в ходе которых планиро-

валось провести реставрацию сохранившихся интерьеров Кваренги и уцелевших фрагментов убранства. Однако во время работ многие элементы исторической отделки Кленовой и Палиандровой гостиных и других интерьеров были уничтожены. В 1951 г. Александровский дворец был передан Военно-морскому ведомству. Дворцовая коллекция, находившаяся в составе эвакуированных предметов в Центральном хранилище музейных фондов пригородных дворцов-музеев, поступила в Павловский дворец-музей.

Хотя Александровский дворец понес значительные утраты и в него во время войны попал снаряд, все же судьба его оказалась не столь трагичной, как Екатерининского, который был полностью разрушен и затем воссоздан. Александровский дворец уцелел, и теперь, когда пришло время для проведения полномасштабных работ, появилась надежда вернуть первоначальный облик многим помещениям. Планируется провести реставрацию еще не восстановленных интерьеров, сохранивших историческое декоративное убранство. Часть из них будет включена в экспозицию — это помещения Парадной анфилады от Угловой гостиной до Малиновой гостиной. В Мраморной гостиной воссоздается зеркальный портал архитектора Стасова, утраченный в годы войны. В Малиновой гостиной будет воссоздан мраморный камин с сохранившимся в фондах музея рельефом по иконографии «Саркофага муз».

Будет восстановлено и историческое оформление шести жилых и рабочих помещений первого этажа восточного крыла — Мавританской уборной, Рабочего кабинета Николая II, спальни, Сириенского кабинета, Кленовой и Палиандровой гостиных императрицы Александры Федоровны. Архитектурная отделка и встроенные предметы мебелировки воссозда-



ются на период конца XIX — начало XX века. Отреставрированные частные апартаменты Николая II и Александры Федоровны, которые были созданы к дню их свадьбы, войдут в состав экспозиции. Продолжится и реставрация интерьеров Парадной и Библиотечной анфилад на первом этаже дворца.

Часть помещений западного флигеля, перестроенных в 1949 г., после реставрации будет использоваться для временных выставок. Это спальня и угловой кабинет императрицы Марии Федоровны и кабинет императора Николая I.

Общая сметная стоимость работ в Александровском дворце превышает 2 млрд рублей. Федеральной целевой программой «Культура России (2012 — 2018 годы)» предусмотрено финансирование в объеме 889,6 млн рублей. За период с начала работ до настоящего времени освоено за счет всех источников около 600 млн рублей.

«Федеральная программа покрывает только половину необходимых средств, — говорит директор ГМЗ «Царское Село» Ольга Таратынова. — Мы начали привлекать юридических и физических лиц, готовых взять на себя финансирование реставрации отдельных залов. Частные интерьеры императорской семьи небольшие, и можно провести реставрацию какого-то зала за счет одной организации, другого зала — на пожертвования меценатов и т.д.»

Кроме того, музей-заповедник приобретает за счет своих средств и средств спонсоров экспонаты для дворца, в том числе на аукционах. Подлинные вещи династии Романовых специалисты находят по каталогам. Приобретаются и автохромы, которые помогают составить представление о том, как выглядели те или иные интерьеры.

Завершить реставрационные работы и открыть обновленный дворец планируется к скорбной дате: 17 июля 2018 г. исполняется 100 лет со дня гибели императора Николая II и членов его семьи.

Одновременно с реставрацией дворца ведутся работы в павильоне «Арсенал». Построенный в 1819 — 1834 гг. по проекту архитектора Адама Менеласа, этот павильон в неоготическом стиле поражаet своим величием. Отделку интерьеров создал архитектор Александр Тон.

Стрельчатые окна были украшены подлинными средневековыми витражами, приобретенными в Европе. Изящные легкие витые колонны и росписи придавали интерьерам нарядный вид. Центральное место в павильоне занимал восьмиугольный «Зал рыцарей», в котором размещалась лучшая часть коллекции оружия, принадлежавшей императору Николаю I. Однако в 1883 г. по воле Александра III



это уникальное собрание было передано в Императорский Эрмитаж, где и сейчас частично экспонируется в Рыцарском зале.

Во время Великой Отечественной войны здание Арсенала подверглось значительным разрушениям. В 2011 г. институтом «Спецпроектреставрация» на основании комплексных научных исследований был создан проект, который предусматривает максимальное сохранение объемно-планировочной композиции, с необходимыми вычинками стен, сводов и перемычек оконных и дверных проемов. Все сохранившиеся архитектурные и конструктивные элементы реставрируются с использованием консервационных методов. Лестницы обустраиваются по натурным следам с восстановлением первоначальных конструкций. Чугунная литая лестница реставрируется с полной переборкой центральной оси и восполнением утрат новыми отливками.

Проект также предусматривает восстановление всех зубцов башен, часть которых является дымовыми трубами, в воссоздании металлических покрытий.

В подвальном этаже павильона разместится музейный зал, посвященный истории Монбжу-Арсенала. Главный экспозиционный зал расположится на втором этаже восточной башни. В северной башне по винтовой чугунной лестнице можно будет подняться на четвертый ярус — смотровую площадку.

Реставрация закончится в феврале 2016 г., общая сметная стоимость работ — 248 млн рублей. В павильоне планируется открыть экспозицию, связанную с историей оружия. Ведутся переговоры с руководством Эрмитажа о передаче в Арсенал части императорской коллекции оружия, хотя бы на временное хранение.

● **Ольга ЛОСКУТОВА**

**Фотографии : Харис ШАХМАМЕТЬЕВ**



# Проектировщики и изыскатели Северо-Запада: дальнейшее развитие саморегулирования

В Санкт-Петербурге 7 июля 2015 года прошла Окружная конференция саморегулируемых организаций изыскателей и проектировщиков, действующих на территории Северо-Западного Федерального округа Российской Федерации. В ходе мероприятия был рассмотрен ряд важных вопросов.

Ведущим Окружной конференции выступил координатор НОПРИЗ по СЗФО в Санкт-Петербурге Александр Гримитлин. Важным моментом стало участие в конференции президента НОПРИЗ Михаила Посохина. Он специально для этого прибыл из Москвы. В его выступлении был дан анализ многих злободневных проблем, таких как дальнейшее развитие института саморегулирования в проектной и изыскательской отраслях, внедрение типового проектирования, разработка нормативной базы, формирование единого реестра саморегулируемых организаций, борьба с «коммерческими СРО».

## К типовым проектам

Михаил Посохин в своем докладе «разложил по полочкам» вопросы типового проектирования – важнейшие для строительного комплекса страны на сегодняшний день. Это одна из приоритетных задач, поставленных перед профессиональным сообществом президентом Российской Федерации Владимиром Путиным.

Преимущество применения типовых проектов в практике строительства не вызывает сомнений. Это ведет к существенному сокращению стоимости и сроков проектирования, а также времени рассмотрения в государственной экспертизе, поскольку применяемые проектные решения уже прошли экспертизу в составе типовых проектов. Немаловажным моментом при применении типовых проектов социальных объектов является возможность использования федеральных субсидий в строительстве.

В регионах уже приступили к созданию каталогов типовых проектов. Так, в апреле 2015 года Главное управление архитектуры и градостроительства Московской области опубликовало каталог типовых проектов зданий социальной инфраструктуры, куда вошли проекты детских садов мощностью от 100 до 320 мест, школ от 450 до 1600 мест, физкультурно-оздоровительных комплексов и поликлиник. Данные типовые проекты рекомендованы застройщикам для повторного применения в регионе.

При выборе проектов для каталога оценивались их архитектурно-художественные, планировочные, технологические решения,

рассматривалась сметная стоимость, характеристики строительных материалов и конструкций. На федеральном уровне альбом типовых проектов формирует Минстрой РФ.

Что же касается нормативно-правовой базы, приказом Минстроя России от 13 марта 2015 года № 170/пр утвержден План формирования системы типового проектирования в строительстве, в рамках которого планируется разработать более десятка нормативно-правовых актов, в том числе: внесение изменений в Градостроительный Кодекс РФ, внесение изменений в постановление Правительства РФ от 5 марта 2007 года № 145 «О порядке организации и проведения государственной экспертизы проектной документации и результатов инженерных изысканий»; внесение изменений в постановление Правительства РФ от 16 февраля 2008 года № 87 «О составе разделов проектной документации и требованиях к их содержанию»; внесение изменений в постановление Правительства РФ от 27 сентября 2011 года № 791 «О формировании реестра типовой проектной документации и внесении изменений в некоторые постановления Правительства РФ»; обеспечение актуализации ряда приказов Минстроя России.

## Разноуровневые задачи

Михаил Посохин подчеркнул, что чрезвычайно важно наладить тесную взаимосвязь общественной и аппаратной работы в НОПРИЗ.

Президент НОПРИЗ далее отметил, что недопонимание особенностей и задач саморегулирования в строительстве, проектной и изыскательской деятельности у некоторых представителей ставит перед Нацобъединением проектировщиков и изыскателей вопросы по разъяснению данной специфики. Важно и налаживание и поддержания рабочих отношений с властью. Михаил Посохин акцентировал внимание на необходимости саморегулируемого сообщества развивать взаимодействие с властными институтами — Правительством, Государственной Думой, профильными комитетами и строительными департаментами Москвы, поскольку именно в столице происходит апробирование мно-

гих инновационных проектных и технологических решений.

Для этого руководство НОПРИЗ проводит большую работу по выстраиванию структуры нацобъединения. Весомая роль здесь отводится кураторам профильных комитетов НОПРИЗ.

НОПРИЗ призван разрабатывать и продвигать в регионы прорывные технологии проектирования, инновационные строительные материалы. Стоит задача и по формированию перечней эффективных проектов для использования при комплексной застройке. Необходимо налаживать межотраслевые отношения, внедрять передовые практики и модели проектного управления.

Остро стоит проблема подготовки кадров. Поэтому, по оценке Михаила Посохина, необходимо создавать особые центры компетенции для повышения квалификации, дополнительного образования и переподготовки специалистов. Во исполнение этих задач президент Национального объединения изыскателей и проектировщиков поручил вице-президентам и аппарату НОПРИЗ провести совместную работу с «Академией профессионального образования» НОСТРОЙ и сформировать образовательные блоки по проектно-изыскательским направлениям.

Михаил Посохин осветил также вопросы формирования единого реестра членов СРО. Этот процесс проходит в несколько этапов. Первый — создание унифицированного файла, который необходим для первоначального сбора информации и формирования базы данных будущего реестра. Проект файла уже разослан всем членам НОПРИЗ с подробной инструкцией по заполнению, в том числе, и с видео-инструкцией. От саморегулируемых организаций в ответ на этот запрос активно поступает информация, предоставляемая в установленном формате.

Второй шаг — создание интерфейса и размещение тестовой версии Реестра на сайте НОПРИЗ.

Третий — формирование базы данных, создание личных кабинетов модератора НОПРИЗ и СРО и создание итоговой базы данных.

Заключительный четвертый этап — внедрение системы, тестирование программы.



Разработка единого реестра должна быть завершена в сентябре 2015 года.

### Что в итоге?

Исходя из опыта НОСТРОЙ, основная масса так называемых «коммерческих СРО» сконцентрирована в Москве и Санкт-Петербурге. Именно двум этим регионам и предложил НОПРИЗ создать Окружные контрольные комиссии.

После проведения определенных повесткой дня конференции мероприятий с докладом по основному вопросу Окружной конференции «Формирование Окружной контрольной комиссии при координаторе НОПРИЗ по СЗФО» выступил координатор НОПРИЗ по СЗФО Александр Гримитлин. Он подвел итоги работы конференции и огласил результаты голосования по выбору членов в состав Временной окружной контрольной комиссии при Координаторе по СЗФО.

— Главным результатом работы окружной конференции стало избрание десяти членов Временной окружной контрольной комиссии при Координаторе по СЗФО, — подытожил член Совета НОПРИЗ, член Временной окружной контрольной комиссии при Координаторе по СЗФО Илья Константинов. — Считаю, что вопрос, кто именно вошел в состав этой комиссии не так важен, потому что каждый кандидат достоин уважения и доверия. Я целиком и полностью поддерживаю создание этой комиссии — органа, полностью соответствующего основам, базовым принципам саморегулирования. После появления контрольной комиссии, даже если кто-либо из ее состава будет лоббировать интересы некоторой «коммерческой» СРО, остальные члены смогут противостоять этому. Зато гораздо труднее будет ущемить интересы добросовестной СРО, что является залогом укрепления самого института саморегулирования. Вообще, я рассматриваю наше Объединение — НОПРИЗ — как образец открытости и демократии, задающий путь для всех Национальных объединений, заключил Илья Константинов.

Как подчеркнул Михаил Посохин, он категорически против создания некоей репрессивной структуры, это должно быть совершенно исключено.

— Но с другой стороны, мы не должны пребывать в расслабленном состоянии, потому что, если мы не поправим положение, то за нас это сделают другие люди, и будет ещё один повод критиковать систему саморегулирования, — предостерег президент НОПРИЗ.

●  
**Сергей ВАСИЛЬЕВ**



# НОПРИЗ усиливает активность

**Июль традиционно считается месяцем отпусков, когда деловая жизнь на время затихает. Однако Национальное объединение изыскателей и проектировщиков именно в середине лета работало, словно в самую горячую пору.**

## Главное – начать...

Девятого июля 2015 года состоялось первое заседание Комитета по новым технологиям и строительным материалам НОПРИЗ под руководством председателя Комитета Ильи Константинова.

Речь шла, главным образом, об организационных вопросах и формировании приоритетов в работе комитета. Для успешного решения стоящих перед новым комитетом задач было принято решение вовлечения в работу Комитета как членов проектных и изыскательских саморегулируемых организаций, так и представителей общественных структур, органов исполнительной и законодательной власти. Присутствующий на заседании заместитель директора Департамента развития контрактной системы Министерства экономического развития России Сергей Икрянников выразил готовность к участию в совместной работе и сообщил, что его ведомство готово рассматривать все выдвигаемые Комитетом инициативы и предложения, относящиеся к сфере деятельности Министерства.

Со своей стороны Илья Константинов подчеркнул, что рассматривает Комитет как отличную дискуссионную площадку, поэтому намерен приглашать к участию в работе Комитета представителей крупных компаний – производителей материалов и конструкций, экспертов и представителей органов законодательной и исполнительной власти РФ, чтобы обеспечить, таким образом, действенный канал связи между профессиональным сообществом и государственными структурами.

На повестку дня заседания было вынесено четыре вопроса, первым из которых стало формирование персонального состава Комитета. Всего было подано 20 заявлений, но поскольку по разным причинам 7 кандидатов не смогли принять участие в заседании, вопрос о вхождении их в состав Комитета был отложен до следующего заседания. Было решено утвердить состав Комитета из 13 участников, с возможностью дополнительного включения кандидатов на следующих заседаниях. В состав Комитета вошли представители проектных и изыскательских СРО, профильных профессиональных и общественных организаций.

Одним из последних был рассмотрен вопрос о периодичности проведения заседаний Комитета. Было решено проводить заседания Комитета не реже одного раза в месяц.

В этот же день — 9 июля 2015 года под председательством члена Совета НОПРИЗ, председателя СРО НП «БОП» Антона Мороза состоялось первое заседание Комитета по страхованию и финансовым рискам Национального объединения.

С приветственным словом выступил президент НОПРИЗ Михаил Посохин. В напутствие Комитету он высказал пожелание плодотворной работы и подчеркнул, что вопросы имущественной ответственности саморегулируемых организаций являются приоритетным направлением деятельности Национального объединения проектировщиков и изыскателей.

Заседание Комитета было посвящено обсуждению организационных вопросов деятельности Комитета, таких как рассмотрение проекта положения Комитета, его персонального состава, плана работы на 2015 год, а также обсуждения ряда законопроектов, существенно влияющих на деятельность саморегулируемых организаций: проект закона № 714996-6 «О внесении изменений в статьи 55.10 и 55.16 Градостроительного кодекса Российской Федерации», проект закона № 715650-6 «О внесении изменений в Градостроительный кодекс Российской Федерации» (в части создания системы личного и (или) коллективного страхования как самостоятельного способа обеспечения имущественной ответственности перед третьими лицами), а также проекта федерального закона «О внесении изменений в Федеральный закон «О саморегулируемых организациях» и другие федеральные законодательные акты

Российской Федерации», подготовленного Минэкономразвития России. С заключениями и справками по данным законодательным инициативам можно ознакомиться на официальном сайте НОПРИЗ в разделе Комитета по страхованию и финансовым рискам. Повестка дня заседания состояла из восьми вопросов, участие в мероприятии приняли 15 кандидатов в члены Комитета.

Председатель Комитета по страхованию и финансовым рискам НОПРИЗ Антон Мороз и член Совета СРО НП «БОП», председатель Комитета по страхованию, финансовым рискам и обеспечению безопасности труда НОСТРОЙ Никита Загускин довели до присутствующих результаты совещания у заместителя председателя Правительства РФ Дмитрия Козака, посвященного внесению изменений в проект федерального закона № 714996-6 «О внесении изменений в статьи 55.10 и 55.16 Градостроительного кодекса Российской Федерации», проинформировали о заключениях, подготовленных к законопроекту № 715650-6 «О внесении изменений в Градостроительный кодекс Российской Федерации» и представили информационную справку о прошедшем публичное обсуждение проекте федерального закона «О внесении изменений в Федеральный закон «О саморегулируемых организациях» и другие федеральные законодательные акты Российской Федерации», подготовленного Минэкономразвития России. Членам Комитета предстоит в сжатые сроки подготовить предложения по обсужденным законодательным инициативам.





Рассмотрев проект положения о Комитете, участники заседания решили принять его за основу и доработать с учетом поступивших предложений. Основным предложением было расширить количественный состав Комитета до тридцати человек. Заместителем председателя Комитета единогласно был избран Никита Загускин.

В завершение заседания Антон Мороз акцентировал внимание присутствующих на необходимости активно участвовать в деятельности Комитета и лично присутствовать на всех заседаниях.

16 июля 2015 года состоялось первое заседание Контрольной комиссии при координаторе НОПРИЗ в СЗФО под председательством Александра Гримитлина. Члены комиссии сформировали ее рабочие органы и разработали регламентирующие документы.

По предложению координатора НОПРИЗ по СЗФО Александра Гримитлина, заместителем председателя комиссии единогласно был утвержден генеральный директор НП СРО «Объединение проектировщиков подземных сооружений, промышленных и гражданских объектов» Сергей Алпатов, а ответственным секретарем — заместитель исполнительного директора НП СРО «Межрегиональное объединение организаций архитектурно-строительного проектирования» Алексей Степаненко.

Александр Гримитлин предложил создать рабочую группу по разработке документов, регламентирующих деятельность самого контролирующего органа, которая к 1 августа 2015 года должна подготовить ряд документов, регламентирующих деятельность Окружной контрольной комиссии.

Руководителем данной рабочей группы был избран председатель Совета Ассоциация проектировщиков «СтройОбъединение» Сергей Афанасьев.

## Крымский вектор

15 июля 2015 года в Симферополе состоялась научно-практическая конференция «Актуальные вопросы градостроительной деятельности в Крымском федеральном округе». Организатором мероприятия выступило Национальное объединение изыскателей и проектировщиков совместно с министерством строительства и архитектуры Республики Крым, Союзом строителей Республики Крым и Академией строительства и архитектуры ФГАОУ ВО «КФУ имени Владимира Ивановича Вернадского».

В приветственном слове к участникам конференции Председатель Государственного Совета Республики Крым Владимир Константинов отметил, что проблемы, касающиеся

строительного комплекса Крыма, нестандартные и неординарные. Зачастую складывается парадоксальная ситуация: на законодательном уровне вопрос урегулирован, а на практике приобретает совершенно иное значение. Начинается бесконечная переписка с федеральными структурами, и в результате весь строительный комплекс оказывается заблокирован.

— Очень важно выработать конкретный механизм решения этих проблем. И мы рады в лице НОПРИЗ найти своих единомышленников, — заявил глава Госсовета Крыма.

По оценке Владимира Константинова, очень серьезно в Республике Крым стоит проблема с освоением федеральных бюджетных средств. Порядок формирования и получения этих заказов игроками строительного рынка тоже оказался неприемлемым и нерабочим механизмом. Главный архитектор Симферополя Эрнст Мавлютов, в свою очередь, высказал мнение о том, что в республике необходимо сразу предусмотреть и выполнить все задачи, касающиеся благоустройства и озеленения, формирования транспортно-пересадочных узлов, ливневых коллекторов, инновации промышленной территории, формирования ТСЖ, газификации, реконструкция энергосетей.

Представители НОПРИЗ осветили вопросы градорегулирования в Российской Федерации в целом и в Крыму, в частности, отметив, что разработка документов территориального планирования, градостроительного зонирования и норм градостроительного проектирования для административных районов городских округов, городов и других поселений республики является актуальнейшей и необходимой задачей.

Необходимо иметь генеральные планы городов, разработанные на основе стратегии экономического и социального развития региона, местных поселений. Должны быть разработаны технико-экономические обосновывающие документы развития. Это кропотливая и серьезная работа. Эта задача очень сложно осуществима в случае использования новых методов работы, которые исходят из множественности объектов планирования и проектирования, но иметь стратегию развития территорий нужно обязательно, полагают эксперты Национального объединения изыскателей и проектировщиков. Участники конференции сошлись во мнении о том, что в Крыму необходимо выстраивать грамотную строительную политику, в соответствии с реалиями времени, но, не пренебрегая прошлыми наработками. Сегодня Крым — это перспективная территория для инвесторов, и при правильном подходе она будет успешно развиваться. ●

**Сергей ВАСИЛЬЕВ**



**Дмитрий Железнов,**  
юрист Юридической фирмы «ЮСТ»

На сайте «Национального объединения строителей» с 14 августа сего года начал функционировать Единый реестр членов саморегулируемых организаций в строительстве.

Приведение разрозненных элементов в единую систему — это всегда шаг вперед в развитие чего бы то ни было. В этой связи появление указанного информационного ресурса, несомненно, следует рассматривать как серьезный поступательный шаг в эволюции института саморегулирования в строительной отрасли Российской Федерации.

Думается, что Единый реестр членов саморегулируемых организаций в строительстве позволит в перспективе успешно решить ряд проблем, которые в той или иной форме существуют ныне. Так, заказчики, например, приобретут возможность оперативно получать подробную (и, что особо важно, актуальную) информацию о компаниях, осуществляющих строительную деятельность и входящих в СРО. У компаний же, в свою очередь, появится законный инструмент подтверждения своей квалификации и признания в профессиональной среде.

Следует отметить, что за достоверность информации в реестре и ее своевременную актуализацию ответственна сама саморегулируемая организация. Представляется, что указанный подход будет способствовать поддержанию реестра в надлежащем состоянии, отвечающем потребностям современного конкурентного рынка в области строительства.

# Лужская-Южная

## Самая инновационная станция в мире

**Станция Лужская-Южная располагается в северо-западной части Кингисеппского района Ленинградской области на восточном берегу Лужской губы Финского залива. В связи с развитием Морского Торгового Порта «Усть-Луга» и строительством новых терминалов возникла необходимость в развитии существующего парка станции Лужская (состоящего из трех выставочных путей) в самостоятельную станцию Лужская-Южная**

Развитие станции осуществлялось в два этапа. На первом этапе выполнено строительство дополнительных приемо-отправочных путей, с реконструкцией существующих (доведением до нормативных значений) с полным комплексом работ по развитию железнодорожной инфраструктуры в объеме, необходимом для обслуживания терминалов. Примыкание станции к общей сети железных дорог осуществляется в нечетной горловине существующей станции Лужская-Северная.

На втором этапе появились два дополнительных приемо-отправочных пути на станции для обслуживания путей необщего пользования в полном объеме.

На сортировочной горке станции Лужская, оборудованной системой MSR-32 разработки Siemens, успешно начат роспуск состава. Станция Лужская-Сортировочная представляет из себя сортировочный узел, включающий 4 внеклассных станции в одной. К станции относятся участки Север, Юг, Нефтяная, парки приема и отправления, МЭЦ, и оборудованная инновационной системой MSR-32 горка. По проекту, при полном развитии порта, здесь будет перерабатываться 5 тыс вагонов в сутки, что сделает ее одной из крупнейших сортировок в России.

Монтаж системы MSR-32, которая на сегодняшний день является «вершиной» достижений Siemens в этом направлении, фактически закончен. Несмотря на продолжающиеся работы по созданию парков станции, сортировочная горка к работе уже готова.

Последняя станция такой мощности, оборудованная системой MSR-32, Машен, обслуживающая порт Гамбург, модернизировалась еще в начале 90-х годов, а важным в силу размера рынка железных дорог пространства 1520. Стоит отметить, что Лужская превышает Машен по длине станционных путей, хотя уступает в количестве путей в сортировочных парках.

Парки отправления и подгорочный готовы к маневровой работе на 16 путях. На них смонтированы вагонные замедлители, которые регулируют скорость вагонов при роспуске, подтягиватели и другое оборудование для безлюдного роспуска вагонов. Самой распространенной на станциях профессии «башмачника» на Лужской не будет.

Новая система роспуска вагонов позволяет автоматизировать процессы на сортировочной горке даже при работе с опасными грузами. MSR-32 самостоятельно определяет скорость подачи, номер пути, учитывая скорость ветра, геометрию вагона, тип груза и т. д. Наиболее важная информация и результаты формирования передаются на диспетчерский пункт в режиме реального времени. В будущем на Лужской готовы использовать локомотив без машиниста, который будет использоваться при подаче вагонов на роспуск.

Если некоторые вагоны не доходят до точки отцепа, система задействует подтягиватели. Желтые «челноки» автоматически подтаскивают вагоны до нужной точки, и система завершает начатую операцию. ●

**Редакция благодарит пресс-службу Октябрьской железной дороги за содействие в подготовке данного материала**









