

**События**

Город, владеющий совместно с «Балтстроем» домом на Лермонтовском пр., 14, лит. Б, выставит объект на продажу.

**Продажа на паях, стр. 6**



**Интервью**

Президент Союза страховщиков Санкт-Петербурга и Северо-Запада Евгений Дубенский:

**«В России застраховано 54% опасных объектов», стр. 24**



**Международный форум**

«Комплексное освоение подземного пространства мегаполисов как одно из важнейших направлений государственного управления развитием территорий»

**Стр. 13-20**

**Жилье, стр. 27 • Технологии и материалы, стр. 28-29**



**«Инжтрансстрой» займется намывом**

Генподрядчиком работ по намыву 390 га под Сестрорецком в рамках масштабного проекта «Новый берег», который реализует компания «Северо-Запад Инвест», стала «Корпорация «Инжтрансстрой». Стоимость работ по намыву составит 20-21 млрд рублей. (Подробнее на стр. 2)

**Строительная компания «Подземстройреконструкция»**

Свидетельство: 78-ДСРО-19062009 НП «СОЮЗПЕТРОСТРОЙ-СТАНДАРТ»  
Лит. ФС-2-781-02-22-0-786043253-000473-1 от 28.06.2002 Госстрой РФ

E-mail: podz@narod.ru, www.sk-psr.ru  
тел.: 430-33-90, 430-15-41, факс 430-27-72

**3D-МЕТАЛЛ**  
Производим, продаем:  
Каркасы диаметром от 6 до 25 мм  
Гибочные изделия из арматуры

**3D Metall**

Санкт-Петербург, промзона «Париас»,  
2-й Верхний проезд, д. 4,  
тел./факс: 449-23-50, 449-23-51

**Служба вызова бетона**  
☎ 49 333 49

Производство товарных бетонов и растворов  
**TAXI БЕТОН**

Санкт-Петербург, ул. Седова, 12  
www.taxibeton.ru

**УПТК ОАО «Метрострой»**  
официальный партнер ведущих производителей России

ПО САМЫМ ВЫГОДНЫМ ЦЕНАМ

МЕТАЛЛОПРОКАТ (оказываем услуги по резке в размер), МЕТАЛЛОКОНСТРУКЦИИ, ЧУГУННОЕ ЛИТЬЕ, ТРУБЫ, ШПУНТ, СТРОЙМАТЕРИАЛЫ, ИНЕРТНЫЕ, КАБЕЛЬ, ОБОРУДОВАНИЕ...

отдел стройматериалов: 766-14-29, 767-08-04, 766-58-94  
отдел металлов: 767-06-19, 767-10-82, 766-56-05  
отдел оборудования: 766-63-73, 767-15-32, 767-10-82

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

**Славянка** жилой район

(812) 777 70 77

**ЦЕЛЫЙ РАЙОН ПРЕИМУЩЕСТВ**

Территория: 220 гектаров  
Более 130 многоквартирных домов  
Более 45 000 будущих жителей

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

Заказчик-застройщик: ООО «ДСК «Славянский», Сев-во №0243.01-2009-7838359432-С-003 от 05.08.2010, выдано НП «Объединение строителей Санкт-Петербурга» СРО-С-003-22042009. С проектной документацией можно ознакомиться в ООО «АН «Балтрос» по адресу: Санкт-Петербург, пер. Греческая, 4, Бизнес-центр BolvoisCenter, 6 этаж.

**БАЛТРОС** Группа компаний

## ВЫХОДНЫЕ ДАННЫЕ



Газета выходит при поддержке и содействии аппарата полномочного представителя Президента Российской Федерации в Северо-Западном федеральном округе.

**Издатель и учредитель:**  
ООО «Издательство «Строй-Пресс»

**Адрес редакции:**  
Россия, 194100, Санкт-Петербург,  
Кантемировская ул., 12  
Тел./факс +7 (812) 380-15-81  
E-mail: se@stroypress.ru  
Интернет-портал: www.asninfo.ru

**Директор:** Инга Удалова  
e-mail: udalova@stroypress.ru

**Главный редактор:** Валерий Грибанов  
e-mail: gribanov@stroypress.ru  
Тел. +7 (812) 380-15-83

**Заместитель главного редактора:** Алена Шереметьева  
e-mail: red@stroypress.ru  
Тел. +7 (812) 380-15-83

**Выпускающий редактор:** Ольга Зарская  
Тел. +7 (812) 380-15-83  
e-mail: zarskaya@stroypress.ru

**Над номером работали:**  
Александр Аликин, Антонина Асанова, Алеся Гриб,  
Людмила Горбунова, Никита Крючков,  
Михаил Немировский, Владимир Тилес

**Директор по PR:** Татьяна Поглолова  
**PR-менеджер:** Алена Жигунова  
e-mail: pr@stroypress.ru

**Технический отдел:** Алексей Алешко  
e-mail: admin@stroypress.ru

**Отдел рекламы:**  
Мая Сержантова (руководитель),  
Ольга Бич, Валентина Борникова, Антон Лоточкин,  
Сергей Редко, Елена Савоскина,  
Екатерина Шведова  
Тел./факс: +7 (812) 380-15-81, 441-30-63  
e-mail: reklama@stroypress.ru

**Отдел подписки:**  
Елена Холмачева (руководитель), Екатерина Червакова  
Тел./факс: +7 (812) 380-09-74  
e-mail: podписка@stroypress.ru  
Подписной индекс в Санкт-Петербурге  
и Ленинградской области - 14221.  
Распространяется по подписке, на фирменных стойках,  
в комитетах и государственной, в районных  
администрациях и деловых центрах.

**Отдел дизайна и верстки:**  
Елена Саркисян, Екатерина Шербакова

При использовании текстовых и графических материалов  
газеты полностью или частично ссылка на источник  
обязательна.

Ответственность за достоверность информации  
в рекламных объявлениях и модулях несет  
рекламодатель.

Материалы, размещенные в рубриках «Точка зрения»,  
«Паспорт объекта», «Достижения», «Личное дело»  
и «Подравляем», публикуются на правах рекламы.

Газета «Строительный Еженедельник» зарегистрирована  
Северо-Западным ОМТУ Министерства РФ по делам  
печати, телевидения и средств массовых  
коммуникаций.

**Свидетельство ПИ № 2-7340.**  
Издается с февраля 2002 года.  
Выходит еженедельно по понедельникам  
(специальки - по отдельному графику).

**Типография:** ООО «Парголовова типография»  
194362, Санкт-Петербург, пос. Парголово,  
ул. Ломоносова, 113.  
Тираж 9000 экземпляров  
Заказ № 115  
Подписано в печать 22.06.2012 в 17.00



**CREDO**  
Лучшее СМИ, освещающее  
рынок недвижимости  
(лауреат 2009 и 2011 гг.)



**золотой гвоздь**  
Лучшее специализированное  
СМИ (номинант 2004-  
2007 гг.)



**СТРОИТЕЛЬ ГОДА**  
Лучшее профессиональное СМИ  
(лауреат 2003  
и 2006 гг.)



**KIMSSA**  
Лучшее электронное СМИ,  
освещающее рынок  
недвижимости  
(лауреат 2009)

# «Инжтрансстрой» займется намывом

**Антонина Асанова /** Генподрядчиком работ по намыву 390 га в рамках масштабного проекта «Новый берег», который в Лисьем Носу реализует компания «Северо-Запад Инвест», стала «Корпорация «Инжтрансстрой». Стоимость работ составит 20-21 млрд рублей, сообщили в пресс-службе заказчика. ➔

О том, что «Корпорация «Инжтрансстрой» заключила контракт на осуществление работ по намыву и стабилизации территории к началу 2015 года, сообщила пресс-служба компании. В «Северо-Запад Инвест», основным акционером которой является Леонид Михельсон, совладелец «Новатэка», эту информацию подтвердили. Общая стоимость работ по созданию

нового конкурса – на осуществление генподрядных работ по строительству объектов инженерно-транспортной инфраструктуры.

Параллельно застройщиком планируются конкурсы на разработку и детализацию архитектурной концепции будущей застройки. Мастер-план территории уже готов. Его разработало японское бюро Nikken Sekkei. В соответствии с документом приблизительно

строительство – к 2028 году. Объем инвестиций в проект – около 200 млрд рублей. Еще 7 млрд рублей в рамках комплексного освоения территории должен выделить на строительство объектов внешней инженерии Санкт-Петербург. Вложения девелопера в проект уже составляют более 1 млрд рублей. Также компании принадлежит 144 га береговой территории, на которых также должна появиться общественно-деловая и жилая застройка.

Намыв планируется выполнить гидромеханическим способом, доставляя песок с ближайшего места его добычи по трубопроводу. Чтобы избежать образования взвеси, строители планируют сначала отгородить территорию работ от остальной акватории шпунтовой стенкой, а затем отгороженную территорию будут заполнять песком.

ООО «Корпорация «Инжтрансстрой» связывают с предпринимателем Аркадием Ротенбергом. Основной акционер этой компании – ОАО «Мостотрест», совладельцем которой, в свою очередь, является господин Ротенберг.

## Параллельно застройщиком планируются конкурсы на разработку и детализацию архитектурной концепции будущей застройки

и инженерной подготовки территории, включая стоимость контракта с генподрядчиком, составит 20-21 млрд рублей.

Как сообщили в компании-застройщике, следующим этапом проекта будет определение субподрядчиков – компаний, способных выполнить конкретные работы по намыву территории и поднятию ее до отметки 4 м. Как правило, конкурсы проходят закрытым способом – инвестор самостоятельно приглашает возможных подрядчиков к участию. Выбор происходит после сопоставления возможностей, репутации, ценового предложения и других характеристик претендентов, объяснили в компании.

При этом в 2015 году «Северо-Запад Инвест» планирует провести еще один круп-

80% будущих территорий планируется застроить 3-5-этажными домами, площадь жилой застройки должна составить около 2 млн кв. м. В районе дамбы рассматривается возможность строительства объектов высотой до 40 м. Всего на постройку культурно-бытового и делового назначения придется около 1 млн кв. м площадей. Также на северном острове, запланированном к намыву, будет создана яхтенная марина на 400 мест.

Сейчас документация по проекту «Новый берег» направлена на государственную экологическую экспертизу. Результаты будут известны в июле этого года, сообщили в компании. По условиям контракта, искусственную территорию девелопер должен создать к 2015 году, полностью завершить

## цифра

# 3,3 млн

кв. м недвижимости планируется возвести на новых намывных территориях в Лисьем Носу

## вопрос номера

**Вице-премьер Игорь Шувалов на Петербургском международном экономическом форуме заявил, что ради модернизации экономики можно пожертвовать идеями бездефицитного бюджета. Чем еще можно пожертвовать ради модернизации?**

**Михаил Прохоров, бизнесмен и политик:**

– Мне не нравится слово «жертвовать». Наши дедушки и бабушки столько жертвовали ради светлого будущего. Мне кажется, дело не в жертвах. Должна быть четкая стратегия развития. После этого можно говорить о том, какой ценой была достигнута модернизация. Важно каждый год анализировать, достаточно ли усилий было приложено для достижения цели.

**Андрей Лихачев, генеральный директор ОАО «МОЭК»:**

– Я бы предложил пожертвовать ленью, желанием побольше отдыхать, нерасторопностью.

**Владимир Познер, телеведущий:**

– Мне кажется, что можно было бы пожертвовать бюрократическим аппаратом, который является тормозом, замедляющим, если вообще не останавливающим инициативу и полет мысли. В России много подзаконных актов, тормозящих развитие малого и среднего бизнеса, который является главным двигателем прогресса.

**Михаил Осеевский, заместитель министра экономического развития:**

– Я бы даже бездефицитным бюджетом ради этого не стал жертвовать.

**Михаил Швыдкой, спецпредставитель Президента РФ по международному культурному сотрудничеству:**

– Я могу сказать, чем нельзя жертвовать: человеческими жизнями и судьбами. Ведь реформы Петра, революция 1917 года – это тоже своего рода модернизация. И опыт показал, что таким путем идти нельзя.

**Олег Вьюгин, председатель совета директоров МДМ-банка:**

– Мне тезис о принесении в жертву бездефицитного бюджета не нравится. Потому что расходы и финансирование – это не главный фактор модернизации. Модернизацию делают институты, а не деньги. Деньги должны быть потом приложены... Я бы так сказал: я бы пожертвовал бездефицитным бюджетом, если бы я знал, что строительство дорог стоит у нас столько, сколько в Европе, и они такого же качества.

**Рубен Варданян, президент инвестиционной компании «Тройка Диалог»:**

– Я против всяких жертв. Любое решение должно быть взвешенным и продуманным.

**Михаил Пиотровский, директор Государственного Эрмитажа:**

– Ради модернизации нельзя ничем жертвовать. Модернизация – это исправление ошибок, а не уничтожение всего архаичного, всех традиций. Когда речь идет

о построении светлого будущего, неправильно говорить о жертвах.

**Андрей Сорочинский, генеральный директор ОАО «Ленэнерго»:**

– Мне кажется, можно пожертвовать курсом рубля. Главная девальвация окажет на экономику такое же благотворное влияние, какое она оказала в 1998 и 2008 годах.

**Ольга Казанская, вице-губернатор Петербурга:**

– Я абсолютно согласна с тем, что ради модернизации экономики можно пожертвовать бездефицитным бюджетом. Надо отказаться от чего-то второстепенного. Возможность для экономики есть всегда. Можно отказаться от отдельных программ, отложить некоторые дела на потом. Например, давно говорится о необходимости привести в порядок набережные. Но, с другой стороны, они уже стоят 100 лет и могут еще постоять ради приоритетных задач. Но я убеждена, что нельзя жертвовать уровнем социальной стабильности, который достигнут.



# Кирккоярви

Kirkkojarvi | Церковное озеро

Пос. Поляны, Ленинградская область,  
Выборгский район

Квартиры от 17,7 квадратных метров  
**от 799 000 руб.**

- ◆ Потрясающий по своей красоте природный ландшафт
- ◆ Множество озёр, до ближайшего - 100 метров
- ◆ Сосновый лес, уникальный микроклимат
- ◆ Экологически чистое место
- ◆ Развитая инфраструктура
- ◆ Городские коммуникации
- ◆ 300 метров до горнолыжного курорта «Лысяя гора»
- ◆ Комфорт и отдых

☎ **8 (812) 677-02-85**  
**8 (812) 935-55-05**

Приобретение квартир осуществляется путём вступления в ЖСК «Кирккоярви» и уплаты членских взносов



ООО «Мегаполис-Развитие», Санкт-Петербург, ст. м. «Петроградская»,  
ул. Профессора Попова, дом 23, корпус К, БЦ Мегаполис «Гайот» • кирккоярви.рф



**Саморегулирование**

**Энергоаудит**

**Строительные  
бизнес-проекты**

**Межотраслевая  
консолидация**

[www.pr-go.ru](http://www.pr-go.ru)

С.-Петербург, Смольный пр. д. 7

СРОС-10/0712/2009 от 07.12.2009

320-20-55



PRORAB.RU

1С:БУХУЧЕТ И ТОРГОВЛЯ (БИТ)

- СЕБЕСТОИМОСТЬ СТРОИТЕЛЬСТВА ПОС ПРИОБЪЕКТНЫЕ СКЛАДЫ
- ПТО БЮДЖЕТИРОВАНИЕ В СТРОИТЕЛЬСТВЕ СМР
- БУХУЧЕТ ПОДРЯДЧИКА КС-3 РЕКОНСТРУКЦИЯ, РЕСТАВРАЦИЯ, РЕМОНТ
- ОМТС СНБ ДОКУМЕНТООБОРОТ В СТРОИТЕЛЬСТВЕ
- ПРОФЕССИОНАЛЬНАЯ КС-6А
- ПБУ 2/2008 **АВТОМАТИЗАЦИЯ  
СТРОИТЕЛЬСТВА** М-29
- КС-6 РЕСУРСНАЯ ВЕДОМОСТЬ БУХУЧЕТ ЗАКАЗЧИКА
- УПРАВЛЕНИЕ ПРОЕКТАМИ МАТЕРИАЛЬНЫЙ ОТЧЕТ ПРОРАБА УМКАТ
- КС-11 **УПРАВЛЕНЧЕСКИЙ УЧЕТ В СТРОИТЕЛЬСТВЕ**
- ОБЪЕКТНАЯ СМЕТА СМИМ КАЛЕНДАРНЫЙ ПЛАН РАБОТ
- 214 Ф3 КС-2 ВЕДОМОСТЬ ПОТРЕБНОСТИ В МАТЕРИАЛАХ ППР
- СВОДНЫЙ СМЕТНЫЙ РАСЧЕТ КС-14 ЛОКАЛЬНАЯ СМЕТА

PRORAB.RU

**320-20-55**

## НОВОСТИ

➔ **Строительство Ново-Адмиралтейских верфей** в Петербурге начнется в мае-июне 2013 года, сообщил президент Объединенной судостроительной корпорации (ОСК), реализующей проект, Роман Троценко журналистам в рамках Петербургского международного экономического форума (ПМЭФ). По его словам, на это время запланировано начало строительства гидротехнических сооружений. Также он отметил, что строительство производственных мощностей начнется во второй половине 2014 года. Срок окончания строительства верфи – 2016 год.

Проект строительства Ново-Адмиралтейской верфи на острове Котлин является главным инфраструктурным проектом ОАО «ОСК» в рамках создания судостроительного кластера в Санкт-Петербурге. На 150 га территории острова и 150 га акватории Финского залива расположится современное высокотехнологичное предприятие, способное строить суда девядею до 200 тыс. т.

В планируемой номенклатуре верфи – танкеры и газовозы ледового класса, морские ледостойкие стационарные платформы, ледоколы, плавучие атомные теплостанции, крупные боевые корабли, дизель-электрические подводные лодки. Окончание строительства первой очереди намечено на 2014 год, второй очереди – на 2015-й, третьей – на 2016-й. В 2016 году планируется спуск на воду первого построенного судна – газовоза для Штокмановского месторождения ОАО «Газпром». Срок окупаемости проекта – 2018 год.

➔ **На строительство и ремонт автомобильных дорог** в Северо-Западном федеральном округе в 2013-2015 годах из федерального бюджета выделят 48,977 млрд рублей. Об этом сообщил министр транспорта РФ Максим Соколов, передает «АСН-инфо». Так, в 2013 году выделят 12,1 млрд рублей, в 2014-м – 17,7 млрд рублей, в 2015-м – 19,779 млрд рублей. Отчисление средств будет осуществляться в соответствии с подпрограммой «Автомобильные дороги» Федеральной целевой программы развития транспортной системы России.

Деньги пойдут в том числе на строительство транспортного обхода вокруг центральной части Петербурга, развязки на Красногвардейской площади и строительство туннелей на набережной Обводного канала.

# Орловскому тоннелю не пробиться

**Александр Аликин** / На завершившемся Петербургском международном экономическом форуме (ПМЭФ-2012) чиновники вновь подняли тему строительства Орловского тоннеля. Минтранс предложил финансировать строительство, однако представители городской администрации подтвердили намерение от него отказаться. Зато правительство Петербурга договорилось о финансировании Западного скоростного диаметра. ➔

Глава Минтранса РФ Максим Соколов заявил на форуме о готовности при желании городских властей профинансировать из федерального бюджета строительство Орловского тоннеля под рекой Невой, от которого в конце 2011 года из-за дороговизны отказался губернатор Петербурга Георгий Полтавченко (его стоимость оценивается в 115 млрд рублей). Начальник пресс-службы губернатора Андрей Кибитов не готов был в минувшую пятницу изложить позицию городского правительства по этому вопросу, однако вице-губернатор Сергей Вязалов заявил в кулуарах форума нескольким СМИ, что, несмотря на предложение господина Соколова, тоннель построен не будет.

«Основная причина – его неэффективность. Только проходческий щит стоил 5 млрд рублей. К тому же тоннель не решит транспортных проблем», – сказал он. По его словам, деньги на тоннель в федеральном бюджете были и ранее предусмотрены, при этом, по его мнению, их лучше потратить на строительство транспортного обхода центра города, куда входит реконструкция Обводного канала.

Господин Соколов, кроме того, объявил о начале международного конкурса по финансированию, строительстве и эксплуатации участка платной автодороги Москва – Петербург с 646 по 684 км. Как говорится на сайте Минтранса, конкурс должен завершиться в 2013 году, а строительные работы – в 2016-м. Стоимость строительных работ без учета денег на подготовку территории оценивается в 37,8 млрд рублей. Четверть средств должен будет

вложить победитель конкурса, остальные 75% – государство. Строительство всей трассы Москва – Петербург должно завершиться в 2018 году, в котором в России пройдет чемпионат мира по футболу. Предполагается, что новая дорога разгрузит действующую трассу М-10.

На ПМЭФ-2012 были подписаны финансовые документы о строительстве центрального участка Западного скоростного диаметра (ЗСД) между правительством Петербурга и ООО «Магистраль Северной столицы» (МСС). Этот консорциум, в который входят ЗАО «ВТБ Капитал», ОАО «Газпромбанк» и строительные компании Astaldi (Италия) и Ictas Insaat (Турция), в августе 2011 года выиграл конкурс на строительство третьего участка ЗСД (от развязки на наб. реки Екатерингофки до развязки с Приморским пр.).

Согласно условиям, консорциум должен привлечь собственные и заемные средства в размере 80 млрд рублей, к 2014 году построить дорогу, после чего в течение 26 лет осуществлять платную эксплуатацию всех трех участков ЗСД, включая капитальные и текущие ремонты, содержание и техобслуживание. Кроме того, МСС

подписало на форуме кредитное соглашение с ОАО «Банк ВТБ», Газпромбанком, Внешэкономбанком, Европейским банком реконструкции и развития, Евразийским банком развития, которые, со своей стороны, готовы предоставить для проекта 60 млрд рублей.



Власти Петербурга посоветовали министру транспорта РФ Максиму Соколову направить средства, которые он готов выделить на Орловский тоннель, на более актуальные проекты



## ЦИФРА

# 1 трлн

рублей необходимо на реконструкцию центра Петербурга

В ходе форума была объявлена сумма, необходимая на реконструкцию исторического центра Петербурга, – 1 трлн рублей. По словам Сергея Вязалова, городские и федеральные чиновники ведут переговоры о финансировании. Предполагается, что 70% вложит правительство города, 30% – федеральные власти, однако господин Вязалов рассчитывает на то, что из федерального бюджета удастся выделить больше денег, иначе «программа будет долго реализовываться, а город тем временем разрушается».

Между тем Георгий Полтавченко в ходе форума в разговоре с управляющим директором Всемирного банка Шри Мульяни Индравати и директором Всемирного банка по России Михалом Рутковски заявил, что рассчитывает на участие в реконструкции исторического центра, в том числе частного капитала. «Если и Всемирный банк проявит интерес к этому проекту, то мы будем приветствовать это сотрудничество», – сказал губернатор.

Подготовка 150 га южной части острова Котлин к возведению судостроительного комплекса «Ново-Адмиралтейские верфи» начнется в 2012 году, а само строительство – в 2014-м, заявил на форуме президент ОАО «Объединенная судостроительная корпорация» Роман Троценко, который уходит с должности 1 июля (его сменит гендиректор «Севмаша» Андрей Дьячков). Объем инвестиций в проект составляет 60 млрд рублей. До 2015 года планируется запустить мощности для крупногабаритного судостроения, к 2017-му – мощности для выполнения госзаказов для ВМФ. Комплекс будет расположен на территории 300 га – 150 га будет на суше, еще 150 га планируется намыть.

**СТАТИКА**

Фундамент современного города

Изготовление буронабивных свай несущей способностью до 400 тонн

Забивка ж/б свай различного диаметра

Инженерные изыскания

Проектирование свайных фундаментов

ЗАО «Статика Инжиниринг»  
197341, Санкт-Петербург, Удельный пр., д. 5  
тел. (812) 334-27-54, факс (812) 334-27-55  
www.statika.ru, e-mail: info@statika.ru

СТРОИТЕ С НАМИ!

Строительная компания «Современные технологии строительства» приглашает профессионалов строительной отрасли на следующие вакансии:

- Руководитель ПТО;
- Руководитель проектной группы;
- Руководитель проекта;
- Инженер ПТО;
- Инженер-сметчик;
- Комплексные монолитные бригады (30-50 человек, вахта);
- Стропальщики-монтажники;
- Электро-газосварщики;
- Геодезисты;
- Подсобные рабочие.

Необходимые допуски обязательны. Командировки – Ленобласть, Москва и СНГ.  
Резюме: info@erccompany.ru, тел. +7 (921) 997-31-18, www.sts-spb.ru.

Отличные проекты! Высокая зарплата! Хороший коллектив!

# Монтируемая гидроизоляция подземных сооружений с применением геосинтетиков

**Ольга Лапина** / Процесс освоения подземного пространства представляет собой совокупность решений в самых различных областях: от верного геотехнического обоснования строительства до особых характеристик коммуникативных систем связи на построенном объекте. Вовлеченными в мегапроекты являются не только крупные генподрядчики, но и множество специализированных фирм. ➔

Сфера деятельности строительной компании ГИДРОКОР – гидроизоляция. Нет сомнений, задача обеспечения защиты строительных конструкций от влаги – одна из важнейших для заглубленных и подземных объектов.

ГИДРОКОР предлагает комплексный подход к гидроизоляционной защите зданий и сооружений. В частности, в настоящее время разработаны и успешно внедряются конструкции гидроизоляции подземных сооружений, возводимых в обводненных грунтах, к которым предъявлены самые жесткие стандарты эксплуатации. К таким сооружениям можно отнести подземные комплексы многоцелевого назначения, подземные гаражи и автостоянки, коммуникационные туннели, подземные пешеходные переходы.

Примером такого подхода для обеспечения высокой надежности гидроизоляции подобного рода объектов является монтируемая гидроизоляция с использованием геосинтетических материалов. Гидроизоляция выполняется с использованием геомембран по замкнутой и непрерывной схеме «бассейна» и не предусматривает внешнего постоянного дренажа даже при высоком уровне грунтовых вод.

Российский положительный опыт применения геосинтетиков на заглубленных и подземных объектах гражданского назначения насчитывает более 15 лет. В том числе, это и опыт ГИДРОКОРА. В 1997 году компанией был выполнен первый в Санкт-Петербурге объект с применением полиэтиленовой геомембраны для гидроизоляции подземного гаража (наб. Робеспьера) на глубине 4,0 м. В Москве на МФК «Царев сад» (Софийская наб.) в 1998 году была выполнена гидроизоляция подземной части; глубина 6-этажного паркинга – 21/24 м ниже дна Москвы-реки, напор грунтовых вод составлял 16 м. Уходящие глубоко под землю многоэтажные паркинги – характерная черта столицы. Среди таких объектов – подземные автостоянки бизнес-центра «Дукат» (-10,0 м), отеля Ritz Carlton (-16,0 м), пристройки к ТК «ЦУМ» (-12,5 м), многофункциональных комплексов на Арбате (-21,3 м), Неглинной (-17 м), Малая Полянка (-15 м), Викторенко (-22 м). Среди питерских работ – устройство гидроизоляции на МФК

«Балтийская жемчужина», торгово-выставочном комплексе «Мебель-Сити», в жилом квартале «Новая история». Собственно, работы по гидроизоляции с применением геомембран выполнены и выполняются специалистами компании на множестве городских объектов: на зданиях нового следственного изолятора в Колпино, Московского планетария, Государственного Дарвиновского музея, Государственного театра наций, на футбольном стадионе ЦСКА и многих иных.

В зависимости от вида подземного сооружения, технологии его строительства, а также противопожарных или особых эксплуатационных требований используются те или иные геомембраны:

- VFPE/HDPE – мембрана, изготовленная из полиэтилена низкой плотности;
- PVC – мембраны из поливинилхлорида;
- TPO – мембраны из термопластичных полиолефинов.



Сочетание важнейших эксплуатационных свойств геомембран, в том числе высокая стойкость к деформированию, прочность в широком диапазоне температур, значительная морозостойкость, химическая стойкость к различным по составу и концентрациям жидким средам зачастую обеспечивают единственно возможное решение.

При строительстве сооружений в особо сложных геологических условиях гидроизоляция выполняется в сочетании с внутренним страховочным дренажным слоем или с системой посекционного подавления возможных течей. В случае локального необратимого повреждения гидроизолирующе-

го слоя страховочный дренажный слой позволит отвести просачивающееся через дефекты гидроизоляции (отфильтрованное внешним защитным слоем из геотекстиля) небольшое количество воды в водосборные приямки внутренней системы пожаротушения, оборудованные насосами и размещенные над защищенной гидроизоляцией фундаментной плиты. Кальматация внешнего защитного слоя геотекстиля не только предотвращает развитие суффозионных процессов, но и приводит к снижению течей.

Система посекционного подавления возможных течей позволяет устранить локальные незначительные фильтрации воды в секциях, а также в наиболее ответственных узлах в процессе эксплуатации сооружения. Такая ремонтпригодность конструкции гидроизоляции позволяет обеспечить долговременную контролируемую водонепроницаемость всего сооружения, и что весьма важно – наиболее уязвимых узлов.



*Нормативно-техническая отечественная документация по нынешним рулонным водонепроницаемым полимерам отсутствует. Отправными являются международные стандарты испытаний, разработанные Международным институтом геосинтетики (GRI Geosynthetic Research Institute) при Drexel University в США, и «Стандартная процедура обеспечения качества при монтаже геомембран», разработанная Международной ассоциацией инсталлеров геосинтетики (IAGI). Разработанные в 1997 году Всероссийским НИИ гидротехники им. Б.Е. Веденеева, Санкт-Петербургским НИИ Академии коммунального хозяйства им. К.Д. Памфилова и компанией ГИДРОКОР «Рекомендации по проектированию и строительству противодиффузионных экранов с применением полимерной геомембраны» – практически единственный методический документ. Российской академией архитектуры и строительных наук (Москва, 2004 год) издан документ – «Руководство по комплексному освоению подземного пространства крупных городов», где в разделе по гидроизоляции отражены технологии с применением современных полиэтиленовых геомембран. Практический опыт всегда бесценен, и книга П.Б. Юркевича «Подземная пятиуровневая автостоянка многофункционального комплекса «Альфа-Арбат-Центр» в Москве. Общая технология строительства» может быть интересна всем строителям.*

Любая технология требует профессионального подхода и навыков. Применение полимерных рулонных материалов и длительный положительный опыт работы с ними – основные характерные черты деятельности компании ГИДРОКОР.

На правах рекламы

## ОТДЕЛСТРОЙ

# КУПИТ

## ЗЕМЕЛЬНЫЕ УЧАСТКИ

под многоэтажное жилищное строительство в границах г. Санкт-Петербурга

**ОТДЕЛСТРОЙ**  
ИНВЕСТИЦИОННО-СТРОИТЕЛЬНАЯ КОМПАНИЯ

Свидетельство о допуске к строительным работам № 0030.01-2009-7825372500-С-003 от 12.08.2010

Юлия Тагильцева, тел. 957-51-84, 596-596-6, 9575184@mail.ru

**SetiCity** ИНВЕСТИЦИОННО-СТРОИТЕЛЬНАЯ КОМПАНИЯ «СЭТЛ СИТИ»

DEVELOPMENT

---

**ПРИОБРЕТЁМ**

- земельные участки (от 3000 кв. м)
- имущественные комплексы
- объекты незавершённого строительства
- права на инвестиционные проекты

---

**ПОД СТРОИТЕЛЬСТВО**  
**МНОГОКВАРТИРНОГО ЖИЛЬЯ**  
в административных границах Санкт-Петербурга

---

**SetiGroup** investor@setcity.ru

т.: 33-55-111  
(доб. 3363)

Свидетельство о допуске к строительным работам №0104.02-2009-7810212380-С-003 от 09.02.2012 г.

# Город и инвестор поделят прибыль от продажи

**Антонина Асанова** / Фонд имущества готовит к продаже здание XIX века с участком, расположенное на Лермонтовском пр., 14, лит. Б. Сейчас оно принадлежит на праве общей долевой собственности Санкт-Петербургу и компании «Балтстрой». Это первая совместная продажа, отмечают в фонде. ➔



Общая площадь 4-этажного дома, находящегося в общественно-деловой зоне Адмиралтейского района, составляет около 1,5 тыс. кв. м. К нему прилегает участок в 515 «квадратов». В здании находятся 9 квартир и 2 нежилых помещения. Как сообщают в Фонде имущества, одна из квартир находится в общей долевой собственности ООО «Балтстрой» и Санкт-Петербурга. По результатам торгов вырученная сумма будет

распределена между владельцами пропорционально долям, выставленным на аукцион. «Здание может быть продано по стоимости около 60-70 тыс. рублей за 1 кв. м, – говорит ассистент отдела консалтинга и оценки компании Maris в ассоциации с CBRE Елена Прозорова. – На сегодняшний день его местоположение можно назвать хорошим. Однако после строительства запланированной станции на Теат-

ральной площади его транспортная доступность заметно улучшится». По ее словам, город может существенно повысить популярность этого здания, предложив девелоперу какие-либо субсидии и стимулы.

Объект будет интересен потенциальным инвесторам и без учета льгот, считает директор департамента инвестиционных продаж NAI Besag в Санкт-Петербурге Андрей Бойков. Стоимость реконструкции объекта под офисное здание, по оценке господина Бойкова, составит около 700-1000 USD на 1 кв. м, под гостиничный объект – не более 1,5 тыс. USD за 1 кв. м здания. «С учетом аварийного состояния объекта потребуется полная реконструкция: замена всех внутренних перекрытий, изменение планировок или снос и строительство нового здания, которое может зависеть от обременений КГИОП», – говорит эксперт.

В здании может разместиться как гостиница, бизнес-центр, так и жилой дом, также этот дом подходит для реализации такого проекта, как апартаменты, считает Елена Прозорова. При этом Адмиралтейский район, по данным АРИН, занимает второе место среди районов города по обеспеченности гостиницами. В нем находится 13% петербургских отелей.

Ранее, в конце 2009 года, о своих планах реконструировать 4-этажное здание под

трехзвездочную гостиницу объявило ООО «Балтстрой». Инвестор собирался увеличить площадь здания до 1,9 тыс. кв. м и разместить в нем 60 номеров. Кроме того, в состав объекта должны были войти ресторан, салон красоты, административные и служебные помещения. На проведение работ компании отвели 2 года. За право реализации проекта инвестор должен был перечислить в казну почти 8 млн рублей, а также передать городу квартиру площадью не менее 54 кв. м для расселения одной семьи. Однако к работам инвестор так и не приступил.

По данным КГИОП, здание не является объектом культурного наследия. Однако примыкает к выявленному памятнику – «Дому Ш.З. Иофа с кинематографом» (Лермонтовский пр., 14, лит. А).

цифра

1,5 тыс.

кв. м – площадь здания на Лермонтовском пр., 14

## Крупная московская строительная компания в связи с открытием представительства в Санкт-Петербурге открывает вакансии:

- Финансовый директор;
- Начальник планового отдела;
- Начальник отдела снабжения;
- Начальник отдела внутренних инженерных сетей;
- Начальник отдела внешних инженерных сетей;
- Начальник производственного отдела;
- Руководители строительства на объектах.

Требования: опыт, работа в основных офисных и профессиональных программах. Командировки – Москва, Санкт-Петербург, регионы. Требуется основные рабочие специальности, ИТР. Оплата высокая. Социальный пакет. Опытным профессионалам – бонусы.

(812) 997-31-17

РЕКЛАМА

25 июня исполняется 75 лет генеральному директору ООО «Петербургские дороги» Евгению Семеновичу Баскину

## Уважаемый Евгений Семенович!

От всей души поздравляем Вас с юбилеем!

Уже много лет Вы успешно работаете на благо развития транспортной системы России. Ваш высокий профессионализм и работоспособность неоднократно отмечался руководителями отрасли и общественными организациями.

Коллектив Группы предприятий «Дорсервис» от всей души желает Вам крепкого здоровья, процветания и плодотворной, интересной работы!



РЕКЛАМА



Коллектив  
ЗАО «Петербургские дороги»  
поздравляет с юбилеем  
генерального директора  
Евгения Семеновича Баскина

## Уважаемый Евгений Семенович!

Ваш высокий профессионализм и компетентность, чувство ответственности вызывают глубокое уважение у всех, кому довелось работать и общаться с Вами. Пусть и в дальнейшем Ваши инициативы всегда находят понимание и оцениваются по заслугам, пусть рядом будут единомышленники и те, кому Вы доверяете. От души желаем Вам и Вашей семье здоровья, благополучия и удачи!



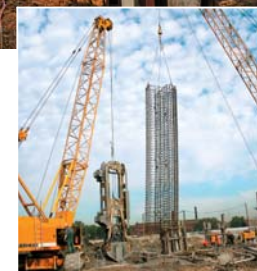
Коллектив  
ЗАО «Петербургские дороги»



РЕКЛАМА

# Видим мир глубже

- Строительство подземных конструкций
- Строительство заглубленных объектов методом top-down
- Сооружение подземных паркингов
- Устройство глубоких котлованов в непосредственной близости от зданий
- Устройство ограждающей конструкции методом «стена в грунте»
- Устройство баретт
- Испытание баретт и свай на нагрузку до 3500 т
- Погружение шпунта
- Работы по усилению несущей способности фундаментов близлежащих существующих зданий



Устройство элемента въезда и выезда тоннеля на левом берегу Невы



Устройство многоуровневого подземного паркинга рядом с исторической застройкой на набережной реки Мойки



Нулевой цикл строительства торгово-офисного комплекса «Стокманн» со встроенным трехуровневым подземным паркингом



Испытание барретт и свай на нагрузку до 3500 т



Строительство трехэтажного паркинга под будущим зданием в Зоологическом переулке



ТРЦ «Атмосфера» на Комендантской площади. Строительство пятиэтажного подземного паркинга



197198, Санкт-Петербург,  
 Большой пр. П. С., 25/2, лит. Е  
 Тел. (812) 337-53-13, факс (812) 337-53-10  
[WWW.GEOIZOL.RU](http://WWW.GEOIZOL.RU)

Свидетельство 01-И-№11033-1 от 29.12.2010 г.  
 №0050.02-2010-7811077889-П-031 от 22.02.2011г.  
 №0089.02-2009-7811077889-С-003 от 28.04.2011 г.

# НОСТРОЙ за доработку поправок в закон «О саморегулируемых организациях»

Екатерина Костина / 20 июня в Министерстве регионального развития РФ состоялось очередное заседание Координационного совета по взаимодействию с Национальными объединениями саморегулируемых организаций в сфере строительства – НОСТРОЙ. Важным вопросом стало обсуждение поправок, которые вносятся в закон «О саморегулируемых организациях». ➔

В заседании приняли участие заместители министра Илья Пономарев и Александр Викторов, замначальника Управления госстройнадзора Михаил Луняков, первый заместитель председателя Комитета Государственной Думы по земельным отношениям и строительству Мартин Шакум, президенты национальных объединений и общественных организаций в области строительства. От Национального объединения строителей в заседании принял участие президент НОСТРОЙ Ефим Басин.

Первый вопрос заседания был посвящен законопроекту о внесении изменений в Градостроительный кодекс РФ и Кодекс об административных нарушениях в части борьбы с «коммерческими» СРО.

Как рассказал Ефим Басин, президент НОСТРОЙ, Минрегион и Национальные объединения участвовали в выработке основных положений данного закона именно на заседаниях Координационного совета.

Окончательный текст законопроекта дорабатывался в Государственной Думе РФ и был внесен депутатами от всех четырех фракций.

Ефим Басин отметил, что в настоящий момент на законопроект поступили замечания от министерств, все документы находятся в аппарате правительства, официальный отзыв правительства пока не сформирован.

Президент НОСТРОЙ в своем выступлении остановился на ситуации, которая сложилась в строительной отрасли с «коммерческими» СРО. «С каждым днем положение становится все более серьезным – мало того, что образовался рынок ничем не обеспеченных бумажек – допусков, так еще и фирмы-однодневки с такими допус-



Ефим Басин уверен, что поправки в закон «О саморегулируемых организациях» требуют доработки

ками участвуют в аукционах, выигрывают их, потом либо исчезают с деньгами, либо строят так плохо, что о качестве и безопасности речи нет никакой. Много вопросов и к самим сомнительным СРО: как правило, количество их членов очень трудно установить, на сайтах отсутствует основная информация, компенсационный фонд также трудноопределим и может тратиться по усмотрению руководства СРО. Необходимо на законодательном уровне пропи-

сать контролирующие функции органов власти и ответственность саморегулируемых организаций за свои действия», – высказал свою позицию Ефим Басин.

Леонид Кушнир, президент Национального объединения изыскателей, согласен с такой позицией. По его словам, сейчас наблюдается очень тревожная тенденция, когда так называемые коммерческие СРО, собрав у себя по 4-5 тыс. членов, начинают делиться на 4-5 новых СРО, получая таким образом голоса на съезде. «А для того чтобы члены «старой» СРО спокойно переходили в новые, их кредитуют из «своих» банков и обещают решить все проблемы. Если такая ситуация будет развиваться, у мошенников появится легальный шанс захватить национальные объединения», – отметил Леонид Кушнир.

После состоявшегося обсуждения Олег Говорун предложил еще раз вернуться к тексту законопроекта, снять все разногласия и обратиться к депутатам с просьбой внести законопроект на рассмотрение Государственной Думы еще раз.

Также на заседании Координационного совета при Минрегионе был рассмотрен

## МНЕНИЕ

Александр Захаров, вице-президент ТПП РФ:

➔ – Инициаторы поправок в 315-ФЗ должны в первую очередь руководствоваться принципом «не навреди», то есть не разрушать уже сформировавшуюся систему, которая в отдельных отраслях перешла в стадию становления. Любые поправки в закон должны вноситься лишь исходя из реальных нужд профессионального сообщества. Отзывы на предлагаемые Комитетом РСПП поправки крайне негативны как со стороны органов власти, так и от профессиональных участников рынка, что вызывает вопрос: кому и зачем тогда нужны такие деструктивные изменения?

вопрос о внесении поправок в закон «О саморегулируемых организациях», которые в настоящий момент готовятся к принятию во втором чтении. Ефим Басин высказал точку зрения строительного сообщества на эти поправки и отметил, что в таком виде их принимать нельзя. «Нельзя под одну гребенку загонять саморегулируемые организации арбитражных управляющих и нотариусов, членство в которых добровольно, и строителей, проектировщиков и изыскателей, где членство обязательно и ответственность за свои действия несравнима. Закон в любом случае должен учитывать отраслевую специфику СРО и не доминировать над отраслевым законодательством», – пояснил он. Отметим, что пока отрицательные отзывы на этот закон дали все профильные министерства, Российский союз промышленников и предпринимателей, Торгово-промышленная палата России, Главное правовое управление Президента России – все, кроме Минэкономразвития. При его поддержке закон готовится к принятию во втором и третьем чтении.

## КСТАТИ

➔ По общему мнению участников дискуссии, которая состоялась 15 мая в Торгово-промышленной палате Российской Федерации, существующая модель законодательства по саморегулированию и предлагаемые поправки к Федеральному закону № 315-ФЗ «О саморегулируемых организациях» не позволяют эффективно развивать систему саморегулирования, необходимы существенные законодательные коррективы по ее совершенствованию.

В заседании приняли участие представители предпринимательской и профессиональной деятельности: строители, проектировщики, изыскатели, оценщики, аудиторы, арбитражные управляющие, транспортники, патентные поверенные и др.

## НОП разработает концепцию новой системы ценообразования

В Национальном объединении проектировщиков прошло заседание круглого стола, посвященное актуальным вопросам системы ценообразования в проектной деятельности, под председательством члена совета НОП, президента НП «Региональное объединение» Алексея Сорокина. В мероприятии приняли участие представители законодательной и исполнительной власти, отрас-

левых национальных объединений, саморегулируемых организаций и проектных институтов.

На обсуждение были вынесены существующие подходы к системе ценообразования в проектной деятельности, проблемы и перспективы разработки и актуализации сборников базовых цен на проектные работы, роль профессионального сообщества в вопро-

сах формирования справедливой рыночной цены на свои услуги.

Участники заседания круглого стола сошлись во мнении, что параллельно с актуализацией существующих государственных сметных нормативов необходимо начать работу по разработке новой концепции системы ценообразования и методологической базы. Суть нового подхода заключается в установлении справед-

ливой цены на проектные работы, установлении нижнего предела стоимости проектных работ как гарантии качества и безопасности проектируемых объектов, а также дифференцирования цены как в процентах от стоимости строительства, так и на основе натуральных показателей-коэффициентов и статистики по объектам аналогам, как это принято в международной практике.

## МНЕНИЕ



Антон Савицкий, директор НП «Региональное объединение»:

➔ – Ценообразование в проектировании – это сфера деятельности, которая напрямую связана с дальнейшим формированием стоимости объекта. Состав, особенности, новации сметно-нормативной базы на проектные работы, учет релевантных и нерелевантных затрат, справедливая цена на проектную продукцию, антидемпинговые меры в рамках государственного контрактного регулирования являются необходимым условием для развития проектной деятельности в современных условиях.

# Валюта застопорит рынок

**Антонина Асанова** / Продолжающийся рост курса доллара США и евро по отношению к рублю уже снизил активность на вторичном рынке жилья на четверть; если тенденция усилится, первичный рынок ожидает кризис спроса, считают эксперты. ➔

Несмотря на 46%-ный рост числа сделок в I квартале, по данным УФРС, в мае-июне рынок вторичного жилья замер – и продавцы, и покупатели приостановили активность в ожидании установления курса рубля. Об этом рассказали на пресс-конференции эксперты Санкт-Петербургской палаты недвижимости. Пока рынка жилья в новостройках это не касается. Однако если возникнет существенное изменение соотношения рубля к доллару США или евро, банки начнут пересматривать условия ипотечных кредитов, предупреждают игроки рынка. И тогда рынок ждет спад спроса.

Пока привлекательность нового жилья для покупателей растет, рассказала генеральный директор агентства «Время недвижимости» Наиля Берестовая. Одна из причин – расширение возможностей получения кредита. Банки увеличивают возрастной ценз, снижают ставки и первоначальные взносы, учитывают неофициальные доходы.

«65% от всех сделок по покупке жилья в нашей компании – это сделки с привлечением ипотечных кредитов», – подсчитала госпожа Берестовая. – Из них 70% – по покупке жилья в новостройках». Сейчас можно взять ипотечный кредит с первоначальным взносом от 10% стоимости квартиры, говорит она.

Подогревает рынок и уменьшение предложения. «Спрос на новое жилье остается за счет того, что новостроек становится все меньше», – утверждает Наиля Берестовая. «Несмотря на то что количество объектов,



Эксперты предрекают рынку недвижимости период волатильности

выставленных на продажу, сохраняется, заметно вымывание наиболее востребованного предложения в эконом-классе», – подтверждает председатель правления НП «Северо-Западная палата недвижимости» Павел Созинов.

При этом активность на более зависимом от финансовой конъюнктуры рынке вторичного жилья в мае-июне уже снизилась на 25%, оценивает президент НП «Санкт-Петербургская палата недвижимости» Дмитрий Щегельский. «Сделок

в I квартале 2012 года было совершено на 46% больше, чем в 2011 году, но начиная с мая из-за сезонного снижения спроса и непонятной ситуации на фондовых биржах рынок занял выжидательную позицию», – рассказал господин Щегельский.

На первичном рынке пока также наблюдается замедление активности, однако это связано, скорее, только с фактором сезонности. Цены на новое жилье в I квартале существенно выросли – ежемесячный прирост составлял до 2%, рассказал господин

Созинов. При этом в настоящее время прирост снизился до 0,2-0,3%, цены остаются практически стабильными. «Текущая волатильность курса рубля не влияет на рынок недвижимости», – уверен господин Созинов. – Но если волатильность станет устойчивой, подорожает стоимость заемных средств, что, в свою очередь, отразится на себестоимости строительства».

Существенное изменение отношения рубля к доллару США и евро может отразиться и на спросе. Традиционно первичный рынок рассматривается банковским сообществом как высокорисковый, и в случае недостатка денежной массы ипотечные кредиты попадут под сокращение. Банки могут увеличить ставки и минимальную долю собственных средств ипотечных заемщиков до 40-50%, выразила беспокойство Наиля Берестовая. Это означает, что число людей, готовых взять ипотечный кредит, снизится. Тогда как объем жилья, реализуемый с использованием ипотеки, у некоторых петербургских застройщиков достигает 50%.

цифра

на 25%

снизилась активность на рынке вторичного жилья в мае-июне

## ИНФОРМАЦИОННОЕ ОБЕСПЕЧЕНИЕ СМЕТНОГО ДЕЛА Лучшие профессиональные издания по вопросам ценообразования в строительстве Открыта подписка на 2 полугодие 2012 года

**Ежемесячный общероссийский журнал**  
**Ценообразование и сметное нормирование в строительстве**

Подписной индекс в каталоге агентства «Роспечать» – 41075  
в каталоге российской прессы «Почта России» – 60537

**В журнале публикуются**

- Индексы пересчета сметной стоимости к базам 2001 и 1984 года для всех регионов РФ на строительство и ремонт;
- Нормы и расценки на новые технологии в строительстве, изменения и дополнения к сметно-нормативной базе 2001 года;
- Оперативная информация органов государственного регулирования;
- Методические и аналитические материалы по вопросам ценообразования и экономики в строительстве.

**Ежеквартальный общероссийский журнал**  
**Консультации и разъяснения по вопросам ценообразования и сметного нормирования в строительстве**

Подписной индекс в каталогах агентства «Роспечать» – 14528  
русской прессы «Почта России» – 60528

- Ответы на самые актуальные вопросы в области сметного дела;
- На ваши вопросы ответят ведущие специалисты РФ в области сметного дела, разработчики нормативной базы 2001 года;
- Уникальное издание по качеству и объему информации.

**Ежемесячный общероссийский журнал**  
**Сметные цены в строительстве**

**Журнал выходит в печатном и электронном виде**

Подписные индексы в каталоге агентства «Роспечать»  
на печатный вариант – 41076,  
на электронный вариант – 29963  
в каталоге российской прессы «Почта России»  
на печатный вариант – 60538,  
на электронный вариант – 60539

**В журнале вы можете найти**

- Сметные базисные, текущие сметные и оптовые цены на 35 000 ресурсов, применяемых в строительстве;
- Цены на перевозку, погрузку-разгрузку, тару и реквизит;
- Поправочные коэффициенты для всех регионов;
- Электронный вариант имеет оболочку для просмотра и подключается к программе «Сметный Калькулятор™».

**По вопросам подписки и приобретения сметно-нормативной литературы следует обращаться в редакцию СОЮЗ ИНЖЕНЕРОВ-СМЕТЧИКОВ**

192007, Санкт-Петербург, ул. Воронежская, дом 96, офисы 3 этажа,  
тел./факс: (812) 326-2272, 2271, 325-5604, факс-автомат 326-2278  
E-mail: sales@rccs.spb.ru, Internet: http://www.rccs.spb.ru, www.kccs.ru

Членам Союза инженеров-сметчиков при подписке через редакцию предоставляются скидки

**Подробная информация об изданиях – на интернет-сайте [www.rccs.spb.ru](http://www.rccs.spb.ru)**

## регионы

## МБРР поможет Калининграду и Новгороду

Новгородская и Калининградская области активизировали взаимодействие с Международным банком реконструкции и развития. Регионы могут получить немалые средства на реализацию ключевых проектов и реконструкцию объектов культурного наследия.

На прошлой неделе в Калининградской области состоялась встреча регионального правительства с делегацией постоянного представительства в России Международного банка реконструкции и развития. Стороны обсудили вопросы развития инфраструктуры региона, повышения эффективности обращения с твердыми бытовыми отходами, развития систем образования и здравоохранения. Как сообщил глава региона Николай Цуканов, Всемирный банк может выделить средства на строительство на территории области завода по переработке ТБО. Кроме того, банк заинтересован в участии в проектах Калининградской области по подготовке к приему чемпионата мира по футболу в 2018 году, а также в освоении промышленных зон, возведении мостов и дорог.

Стороны также обсудили возможность участия Всемирного банка в финансировании и консультационном сопровождении проекта реконструкции и развития аэропортового комплекса «Храброво». Как заявил ведущий специалист банка в области воздушного транспорта Чарльз Шлюмбергер, МБРР уже имеет опыт реализации подобных проектов, в частности банк финансировал проект строительства одного из терминалов международного аэропорта в Каире. Также на прошлой неделе стало известно, что Всемирный банк принял к рассмотрению 3 проекта Новгородской области, реализуемых в рамках программы «Сохранение и использование культурного наследия в России». Это комплексная модернизация музея изобразительных искусств, расположенного в здании бывшего Дворянского собрания в Великом Новгороде; реставрация памятников и благоустройство территории музея деревянного зодчества «Витославлицы» и реставрация Путевого дворца в с. Коростынь Шимского района с приспособлением под дальнейшее использование. Как сообщили в областной администрации, все заявки были предварительно одобрены представителями банка в ходе визита представителей миссии МБРР, которая посетила Великий Новгород в конце мая. В правительстве области ожидают, что уже в июле межведомственная комиссия примет решение, какие заявки регионов – участников проекта будут утверждены к финансированию.

Напомним, что «окно» крупных подпроектов включает проекты, направленные на сохранение и эффективное использование объектов культурного наследия, развитие необходимой инженерной, транспортной и сервисной инфраструктуры вокруг этих объектов. Предполагаемый объем финансирования из федерального бюджета по этим проектам – до 30 млн USD каждый. В настоящее время Всемирный банк финансирует 10 инвестиционных проектов на территории Российской Федерации на общую сумму 987 млн USD. С 2007 года группа Всемирного банка предоставила техническое содействие на возмездной основе более чем 30 региональным администрациям.

# К полицентричному развитию город не готов

**Антонина Асанова** / Полицентризм – не просто перспектива развития Петербурга, в городе уже формируются несколько новых центров. Однако пока это происходит хаотично, без внятной стратегии и программы со стороны города. Если такая тенденция сохранится, полицентризм может стать не решением, а привести к ряду новых проблем. ➔

К такому мнению пришли участники форума «Полицентричный Санкт-Петербург», организованного журналом «Эксперт Северо-Запад» и агентством «Пресс-Папье» и проходившего на днях в Петербурге.

В последнее время и городская власть, и сами девелоперы заговорили о формировании на окраинах города самостоятельных районов, которые могут стать альтернативными точками роста Северной столицы. Такое развитие способно избавить жителей от маятниковой миграции в течение дня и сделать городскую среду более полноценной и комфортной. Город уже развивается в рамках концепции полицентризма, считают эксперты.

По мнению президента компании «Терра Нова» Льва Пукшанского, город «разрачивается» к морю: крупные инфраструктурные проекты – намыв под Сестрорецком «Новый берег», «Лахта-центр», стадион «Зенита» на Крестовском острове, «Морской фасад» – выстраиваются вдоль побережья и ЗСД. Остальные эксперты выделяют два направления развития – это Северо-Запад и Юг в районе аэропорта Пулково, направления на Пушкин. На этих территориях существует и достаточно развитая дорожная сеть, и крупные жилищные проекты, и деловые зоны, и промышленные предприятия.

При этом не все участники обсуждения верят в реальность формирования новых центров. «Если мы говорим о создании полноценной альтернативы деловому центру города, то такой полицентричности в обозримом будущем я не ожидаю, – скептически высказался генеральный директор Knight Frank St Petersburg Николай Пашков. – У нас сейчас есть целый ряд городов-спутников – хоть один из них развивается в более-менее полноценный центр?»

## Внеплановое строительство

Для создания полицентричного города действительно есть ряд существенных препятствий. Все дело в отсутствии полноценной долгосрочной стратегии и несогласованности усилий девелоперов и города, пришли к выводу участники форума.

«Необходимо более четкое определение функций центра и очень грамотное развитие системы подцентров и общественных пространств на периферии, однако город

### мнение



**Лев Пукшанский,**  
президент компании «Терра Нова»:

– Из всех факторов инвестиционной привлекательности Санкт-Петербурга остался один – это высокий спрос на жилье. Все остальные факторы исчезли: банки работают плохо, юридическая база постоянно меняется, вопросы взаимодействия с государством до сих пор не решены.



Аэропорт Пулково стал одной из «точек роста», формирующей вокруг себя новый центр

пока не обладает кадровым и инициативным потенциалом, чтобы брать на себя такие мероприятия», – высказался заместитель генерального директора Института территориального планирования «Урбаника» Александр Холоднов. По его словам, не просчитанное досконально развитие новых центров может привести к еще большему усилению транспортных проблем.

Даже один из самых широко известных проектов – «Лахта-центр» – представляет собой набор идей, за которым нет конкретных инструментов реализации, в свою очередь, привела пример директор дирекции девелопмента «Главстрой СПб» Анастасия Козлова. «Темпы проектирования и строительства дорожной инфраструктуры отстают от планов реализации проекта», – заявила госпожа Козлова. К тому же, по ее словам, за переиздающимся Газпромом последует множество компаний-сателлитов, однако потенциала для развития окружающей территории нет – все участки вокруг «Лахта-центра» находятся в частной собственности, и о планах их развития неизвестно.

«Значительно затруднена полная централизация усилий города и инвесторов по реализации проектов», – согласился единственный представитель власти, оказавшийся на форуме, и.о. председателя Комитета по инвестициям и стратегическим проектам Олег Лысков. Также он признал и нежелание города направлять средства на создание транспортной и инженерной инфраструктуры. А обеспеченность ими – одно из основных условий, необходимых для возникновения точек роста.

## Город призывает делиться

«Если у крупного проекта есть рентабельность, мы рассчитываем, что инвестор будет готов этой рентабельностью поступить в обмен на помощь города с точки зрения инфраструктуры», – озвучил позицию администрации Олег Лысков. По его словам, администрация планирует обсуждать с инвесторами в индивидуальном порядке возможности стро-

ительства социальной и инженерной инфраструктуры за их счет.

«Это будет достаточно прозрачная схема, в ближайшие месяцы она получит формальное закрепление и будет доступна девелоперам», – пояснил господин Лысков. Присутствующие застройщики отреагировали двояко: возможности диалога обрадовались, перспективе увеличения социальной нагрузки – нет.

«Экономика такова, что девелоперские проекты уже не дают сверхдоходов, – оперативно возмутился президент компании «Терра Нова» Лев Пукшанский. – Если девелопер начнет выполнять функции, которые ему не свойственны – строить социальную инфраструктуру, улично-дорожные сети, – экономика проекта пропадет».

По словам господина Пукшанского, это может привести к тому, что девелоперы не смогут заручиться поддержкой банков и инвесторов. При этом повысить цены застройщикам также не удастся – платежеспособность населения ограничена. В итоге новые проекты появляться не будут, на рынке начнется стагнация, и вполне возможно, что девелоперы будут вынуждены из Петербурга уйти, обрисовав перспективу глава «Терра Новы».

«Социальная нагрузка на 1 кв. м жилых площадей, которые создает девелопер, – порядка 400-500 USD, – заявил генеральный директор «БКН-девелопмент» Леван Харазов. – И если затраты на базис составляют 700-1000 USD на 1 кв. м, то строительство не имеет смысла».

«У города есть определенные механизмы, как он может привлекать инвесторов, не вкладывая собственные средства, – это понижение налоговые ставки и льготы, – рассказал Александр Холоднов. – Инвесторы должны вкладывать средства, а город – создавать условия».

Именно четких нормативов развития, понятных перспектив, пересмотра планов развития инфраструктуры и соблюдения уже заключенных договоренностей ожидают от города инвесторы. Однако что в ответ предложит город, пока предположить не готовы.

*Поздравляет коллектив компании  
«Строительный трест»  
с 20-летним Юбилеем!*



*Прими первые минуты радости от поздравлений с Юбилеем, и теперь хочется обратить на себя внимание преславного коллектива ЗАО «Строительный трест»:*

*Уважаемые друзья - весь коллектив ЗАО «Строительный трест» и его бессменные руководители Евгений Торгачевич и Теслан Валеракович! От всей души поздравляем Вас с 20-летним Юбилеем компании! Успехи, которых Вам удалось достичь в строительстве, - это результат сформированной команды, сплоченности и уверенности с тем, что Вы несете людям счастье.*

*Мне повезло, мне пришлось принимать активное участие в становлении предприятия, решать сложнейшие задачи. Первый свой опыт в экспедиции в строительстве я приобрел, работая в составе преславного коллектива ЗАО «Строительный трест». Поэтому я считаю эту компанию своей альма-матер, всегда радуюсь ее успехам и сопереживаю в случае проблем.*

*Впереди у ЗАО «Строительный трест» еще много славных дел. Многочисленный опыт и безупречный имидж предприятия обеспечат удачу во всех начинаниях, а друзья и партнеры всегда будут рядом в трудные минуты и минуты радости.*

*С Юбилеем, дорогие друзья и коллеги!*

*Генеральный директор  
Окунов Марк Леонидович  
и коллектив ООО «Отделстрой»*

## новости «Союзпестрой»

### Экскурсия на комплекс защитных сооружений от наводнений

7 июня «Союзпестрой» организовал техническую экскурсию на недавно введенный в строй комплекс защитных сооружений Санкт-Петербурга от наводнений (КЗС). Кроме непосредственно гидротехнических сооружений, предназначенных для защиты города от наводнений, комплекс включает много иных объектов, например, в соответствии с проектом по гребню дамб проходит автомобильная дорога с соответствующей инфраструктурой: очистными сооружениями, мостами, тоннелем. Для пропуска судов построено два судоходных канала – фарватера. Саму дамбу строили не классическим пионерным способом (в результате которого процесс естественной усадки занимал от 3 до 7 лет), а с помощью намыва и радужного распыления. Песок распылялся в воздух и естественным образом оседал на дамбы, из-за чего объект получал качественно другое уплотнение. Для уменьшения сроков

строительства судопропускного сооружения С-1 возведение плавучего затвора, северных секций автодорожного тоннеля, плиты порога судоходного канала, доковых камер шло одновременно в одном локальном котловане, а тем временем корабль ходили по старому участку Кронштадтского корабельного фарватера через проран шириной 960 м, находившийся на месте будущей дамбы Д-3. В 2008 году движение судов было переведено на новый подводящий канал, который прошел через С-1. За короткое время был засыпан существовавший проран и образован котлован второй очереди, что позволило начать возведение южного участка тоннеля. Однако в этом месте залежали слабые грунты. В старом проекте для укрепления основания предлагалась консолидация грунтов, что потребовало бы нескольких лет при постоянной угрозе разрушения, уже сделанного из-за наводнений и штормов, поэтому было решено на этом участке забить свайное поле. Все защитные сооружения построены с учетом декларации безопасности гидротехнического сооружения, кото-

рая в том числе включает и проведение мониторинга. Поскольку объект является стратегическим, на всем комплексе используются сложные системы видеонаблюдения и безопасности. В административном здании располагаются мощные серверы, диспетчерские, которые позволяют следить за безопасностью всего объекта. Можно сказать, что, несмотря на длительный период строительства, комплекс защитных сооружений Санкт-Петербурга отвечает всем существующим на данный момент требованиям безопасности. Это по всем характеристикам современный объект.

### Заседание совета

14 июня состоялось очередное заседание совета «Союзпестрой». В повестке дня рассматривался в том числе вопрос о ситуации в строительном комплексе Санкт-Петербурга в связи с открытым письмом губернатору. По итогам обсуждения совет принял решение довести до руководства города сведения о том, что недостаточность фронта работ для малого и среднего бизнеса ведет к задержкам заработной платы работникам,

соответствующим санкциям прокуратуры и негативным социальным последствиям. В связи этим по итогам заседания была направлена просьба губернатору Санкт-Петербурга Г.С. Полтавченко о встрече с руководителями компаний «Союзпестрой» для обсуждения вопросов загрузки компаний и, в частности, привлечения их к строительству объектов социальной инфраструктуры. Принципиальное согласие губернатора о проведении такой встречи получено, дата проведения определена на конец июля 2012 года. Кроме того, «Союзпестрой» намерен продолжить участие в подготовке нового Генерального плана Санкт-Петербурга. Также на заседании совета принято решение обратиться в Комитет по градостроительству и архитектуре с просьбой о выдаче застройщикам градостроительных планов участков в тех случаях, когда эти земельные участки находятся в собственности застройщиков, и образовать рабочую группу для подготовки предложений по снижению административных барьеров при выдаче технических условий для строительства объектов.

### Книга к юбилею начальника «Главленинградстрой» А.А. Сизова

В 2013 году исполняется 100 лет со дня рождения начальника «Главленинградстрой», председателя Ленгорисполкома Александра Александровича Сизова. При его участии в Ленинграде были открыты дворец спорта «Юбилейный» и Большой концертный зал «Октябрьский», Невско-Василеостровская линия метрополитена, комплекс речного вокзала с причалами и пассажирским павильоном, мощная водопроводная станция «Северная», построен детский городок «Солнышко» и многое другое. В связи с этим юбилеем «Союзпестрой» планирует издать книгу памяти об А.А. Сизове. Совет «Союзпестрой» обращается к тем, кому дорога память об этом выдающемся человеке, с приглашением поделиться своими воспоминаниями. Дирекции союза поручено составить ориентировочную смету на издание книги, ответственным назначен заместитель директора союза В.П. Бобченко.

### Обсуждение вопросов устранения административных барьеров

16 июня состоялось заседание совета директоров Санкт-Петербургского союза предпринимателей, членом которого является вице-президент, директор «Союзпестрой» Л.М. Каплан. На заседании была проведена целевая встреча с главным архитектором города Ю.К. Митуревым. Обсуждался круг вопросов, связанных с устранением административных барьеров для предоставления земельных участков по строительству объектов недвижимости. Ю.К. Митурев ответил на ряд вопросов членов совета, в частности подчеркнул, что в случае единственного претендента на участок или для строительства объектов социальной инфраструктуры КГА готов выделять градпланы даже без утвержденных проектов планировки территорий.



**СМУ-303**  
группа компаний

## НАРУЖНЫЕ ИНЖЕНЕРНЫЕ СЕТИ И СООРУЖЕНИЯ

- Более 10 лет в строительстве инженерных сетей;
  - Передовые технологии;
  - Уникальное оборудование;
- Многочисленные заказчики в разных регионах страны

## ОСНОВНЫЕ ВИДЫ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ

Проектирование, строительство и реконструкция наружных инженерных сетей:  
сети водоснабжения и водоотведения, газоснабжения, теплоснабжения, электроснабжения



[www.smu303.ru](http://www.smu303.ru)

199266, СПб, В.О., ул. Нахимова, д. 26, лит. А, пом. 5Н  
Тел.: (812) 498-97-75, 498-98-75; факс 498-90-60  
E-mail: office@smu303.spb.ru

С 27 по 29 июня 2012 года по инициативе НП «Объединение подземных строителей», ОАО «Метрострой» и Тоннельной ассоциации России в конференц-зале отеля «Коринтия Невский Палас» в Санкт-Петербурге пройдет международный форум «Комплексное освоение подземного пространства мегаполисов как одно из важнейших направлений государственного управления развитием территорий». Мероприятие состоится при поддержке Министерства регионального развития РФ, губернатора Санкт-Петербурга, Международной тоннельной ассоциации (ИТА) и Национальных объединений строителей (НОСТРОЙ), проектировщиков (НОП) и изыскателей (НОИЗ).



Игорь Метельский, вице-губернатор Петербурга:

### – Уважаемые участники!

Приветствую вас от лица правительства Санкт-Петербурга.

Я рад, что именно на берегах Невы пройдет первый международный форум «Комплексное освоение подземного пространства мегаполисов». В Санкт-Петербурге сосредоточены уникальные объекты культурного наследия мирового масштаба, которые являются предметом нашей особой гордости. Сохранение исторического облика Петербурга является одной из наших важнейших задач наряду с объективной необходимостью развития современного города. Активное освоение подземного пространства как один из перспективных вариантов развития нашего города заслуживает отдельного внимания как со стороны администрации Петербурга, так и со стороны профессионального сообщества.

Международный форум «Комплексное освоение подземного пространства мегаполисов» станет одной из первых площадок, которая объединит специалистов в области градостроительного планирования и освоения подземного пространства со всего мира и даст толчок для начала большой и ответственной работы в этом направлении. Желаю участникам форума продуктивной и успешной работы!

### Решение многих проблем мегаполиса – в освоении подземного пространства



Вадим Александров, председатель оргкомитета форума, генеральный директор ОАО «Метрострой»:

– Проблемы больших городов везде одинаковы: отсутствие свободных мест для размещения новых городских объектов и сильная перегруженность наземных магистралей. Отсюда вытекают проблемы, связанные с развитием мегаполиса, экологией, энергоэффективностью и пр. А как следствие, жизнь в мегаполисе перестает быть комфортной. Единственный способ, который может помочь решить проблемы современного мегаполиса, – это освоение подземного пространства. Если мы опустим под землю основные транспортные потоки, разместим там парковки, магазины и досуговые центры, выстроим хранилища для библиотек, архивов и пр., на поверхности освободятся значительные территории, которые можно будет полностью отдать человеку, озеленить, построить новое комфортное жилье.

Если посмотреть на опыт освоения подземного пространства крупных городов развитых стран мира, то можно увидеть, что этот процесс идет там же на протяжении нескольких десятилетий. У нас же в России наметилось большое отставание в этой области. И причина здесь в большей степени не в нехватке средств, а в отсутствии грамотного градостроительного планирования, рассчитанного на несколько десятилетий вперед. Мы надеемся, что знакомство с опытом других стран поможет России не повторить их градостроительные ошибки и сделать решительный шаг к созданию городской среды, ориентированной на людей.

Сегодня мы имеем все, чтобы воплотить самые смелые инженерные идеи в жизнь. Взять, к примеру, станцию «Адмиралтейская». В самом центре города, в невероятно плотной городской застройке мы соорудили самый длинный наклонный ход. Ни одно здание при этом не пострадало, а горожане и гости города получили удобный выход из метрополитена рядом с самыми красивыми и известными достопримечательностями Санкт-Петербурга. Потенциал подземного строительства огромен. Наша задача – убедить широкую общественность в безопасности подземных объектов, показать на существующих мировых и отечественных примерах реальную возможность и реальную выгоду от их появления. Если мы в 1940-1950-е годы без техники, специалистов, необходимого опыта смогли построить в Ленинграде метрополитен глубокого заложения, то сегодня, имея самое современное надежное оборудование, технологии, высококлассных специалистов, мы можем гораздо больше. И это касается не только Санкт-Петербурга. Программы комплексного освоения подземного пространства должны появиться во всех городах, чье население превышает 1 млн человек. Конечно, подземное строительство – это затратно и технически сложно. Однако я могу вас уверить, что оно не сложнее и не затратнее высотного строительства. Нам помогает сама земля, которая держит фиксированную температуру, защищает от осадков, благодаря чему эксплуатация подземного объекта экономически гораздо выгоднее.

Сегодня Санкт-Петербургу ничего не мешает изучить опыт городов, где уже реализованы проекты освоения подземного пространства, разработать свою собственную стратегию развития, привлечь в эту сферу инвесторов. Мы надеемся, что международный форум «Комплексное освоение подземного пространства мегаполисов» поможет нам развеять необоснованные страхи, убедить городское правительство в необходимости и безопасности подземного строительства и совместно сделать наш город еще более красивым и удобным для проживания.



### Создавать комфортные и современные условия жизни, следуя традициям прошлого

Сергей Алпатов, директор форума, генеральный директор НП «Объединение подземных строителей»:

– Международный форум «Комплексное освоение подземного пространства мегаполисов» не случайно проводится именно в Петербурге. Ведь по ряду причин это уникальный город. Во-первых, это город – исторический памятник. Санкт-Петербург является единственным мегаполисом с 5-миллионным населением, исторический центр и пригороды которого целиком находятся под охраной ЮНЕСКО. Во-вторых, Санкт-Петербург – это самый северный из числа крупнейших городов мира, который находится на 60-й параллели северной широты, что всего на один градус южнее субарктической климатической зоны.

В-третьих, это один из первых городов, построенных по единому градостроительному плану. Основатель Петербурга, Петр I, привлекал к строительству лучших специалистов своего времени со всей Европы. Благодаря его дальновидности и умелому использованию опыта других стран и появился наш город – жемчужина мировой архитектуры, с его неповторимыми постройками и садово-парковыми ансамблями.

К сожалению, поддерживать эту репутацию сегодня становится все труднее. За последние 20 лет Санкт-Петербург вместе со всей страной совершил переход от плановой экономики к рыночной. Это, безусловно, привело к изменению динамики его развития, резко повышению уровня автомобилизации и усилению потребности в новой транспортной инфраструктуре. Сегодня остро стоят вопросы, как сделать город удобным для проживания: улучшить экологию и увеличить скорость движения автомобилей, разбить новые сады и парки и создать парковочные места, сохранить историческую застройку и обеспечить шаговую доступность к магазинам. Другими словами, как сделать город для людей.

Очевидно, что решение всех этих вопросов требует комплексного подхода, и без продуманного, системного освоения подземного пространства решить их невозможно. Наши предшественники еще 300 лет назад строили по единому генеральному плану. И сегодня, когда мы только начинаем застраивать подземные территории, стоит учитывать предыдущий опыт и создавать подземные сооружения в соответствии с градостроительным планом, рассчитанным хотя бы на 30 лет.

И так же, как наши предки, мы должны анализировать мировой опыт и ориентироваться на лучшие современные образцы. В наиболее развитых странах мира в последние десятилетия происходило постепенное переосмысление требований, предъявляемых к городской среде. В отличие от прежних концепций развития, направленных на разрастание транспортной системы и уплотнение застройки, в современном прогрессивном мире предпочтение отдается комфорту проживания, сохранению природного ландшафта и уникального исторического облика городов. Развитие подземного пространства мегаполисов ведет к созданию под землей альтернативного городского пространства, наполненного всеми необходимыми элементами инфраструктуры. Такой подход позволяет насыщать город необходимыми дополнительными функциями, не нарушая его внешнюю структуру, одновременно увеличивая озелененные пространства и формируя удобную для населения, здоровую и эстетически привлекательную городскую среду.

Пора осознать, что, только осваивая подземное пространство, мы сможем поддерживать высокий статус Санкт-Петербурга, сохраняя его уникальное историческое и архитектурное наследие и в то же время создавать комфортные условия для жителей города и пока еще многочисленных туристов.





Оливье Вион (округ города Тулуза, Франция), исполнительный директор Международной тоннельной ассоциации:

– Дорогие коллеги!

От имени Международной тоннельной ассоциации приветствую участников международного форума «Комплексное освоение подземного пространства мегаполисов как одно из важнейших направлений государственного управления развитием территорий», который пройдет в России, в городе Санкт-Петербурге.

Россия, страна с динамично развивающейся экономикой и богатыми природными ресурсами, в последнее время сталкивается с теми же проблемами, которые актуальны для многих развитых стран. В первую очередь это касается больших городов, таких как Москва и Санкт-Петербург, где существует острая необходимость в улучшении состояния окружающей среды, транспортной обстановки и инфраструктуры в целом.

Сейчас самое подходящее время, чтобы тщательно изучить все возможности, которые предлагают специалисты в области освоения подземного пространства для повышения уровня жизни в мегаполисах и активизации экономики. На форуме будут обсуждаться возможности, которые обеспечивает подземное пространство, – от решения вопросов энергосбережения до создания комфортных условий для жителей и туристов в исторических центрах городов. Я надеюсь, что форум достигнет своих целей и позволит наладить плодотворное сотрудничество в области развития подземной инфраструктуры городов.

Международный форум  
объединит лучших специалистов

Форум «Комплексное освоение подземного пространства мегаполисов как одно из важнейших направлений государственного управления развитием территорий», проходящий в Петербурге 27-29 июня, объединяет лучших специалистов в области подземного строительства и градостроительного планирования со всего мира.

Заслуживает внимания тот факт, что данный форум является первым в России и в мире мероприятием подобного масштаба на тему подземного строительства. Как следует из списка участников, в программе форума примут участие специалисты высочайшего уровня со всего мира, а это говорит о том, что тема подземного строительства сегодня действительно важная, острая и во многом набравшая силу.

Сегодня, когда уровень комфортности проживания и средняя скорость транспорта в российских мегаполисах на порядок ниже, чем в крупных городах развитых стран, а возможности наземной застройки практически исчерпаны, возникает острая необходимость перспективного градостроительного планирования подземной инфраструктуры.

Организаторы форума рассчитывают на продуктивный диалог, призванный наглядно показать представителям государственной власти и бизнеса реальные перспективы и преимущества подземного строительства и убедить в объективной необходимости создания подземной инфраструктуры в современных мегаполисах для решения транспортных, территориальных и экологических проблем.

Среди участников форума – российские и зарубежные специалисты в области градостроительного планирования и строительства подземных сооружений, представители всех уровней власти, бизнесмены, потенциальные инвесторы. Среди ключевых докладчиков выступают признанные авторитеты в области освоения подземного пространства и наиболее влиятельные фигуры российской строительной отрасли.

Помимо специалистов из России доклады представят ведущие мировые эксперты в области подземного проектирования и строительства: председатель Комитета по подземному пространству Международной тоннельной ассоциации Хан Адмираал, директор по науке факультета архитектуры Университета Делфт Франклин Ван дер Хувен, профессор, исполнительный директор Международной тоннельной ассоциации Оливье Вион, заведующий инженерно-строительным и экологическим направлением Массачусетского технологического университета Эндрю Виттел, директор института подземного пространства и окружающей среды, профессор Университета Наннинг Ксиао-Жао Ли, почетный профессор, директор лаборатории геологической среды Университета Лозанны Орель Парье, почетный профессор Университета Луизианы, президент Международной ассоциации центров по городскому подземному пространству Реймонд Стерлинг и другие. Впервые в России на мероприятии, посвященном вопросам строительства под землей, будет такой представительный состав международных участников.

Во время проведения пленарного и секционных заседаний форума будут рассмотрены принципы градостроительного планирования подземного пространства в целях создания благоприятной среды обитания, вопросы нормативного правового обеспечения строительства подземных сооружений. Также будут затронуты вопросы инвестиционной привлекательности планируемых к реализации градостроительных подземных проектов, внедрения современных технологий и создания системы научного и кадрового потенциала в области освоения подземного пространства.

По концепции выставочного проекта, реализуемого в рамках форума, его участники смогут увидеть, как происходило постепенное переосмысление требований, предъявляемых к городской среде в наиболее развитых странах мира. В отличие от прежних концепций, направленных на развитие транспорта и уплотнение застройки, в современном прогрессивном мире предпочтение отдается комфорту проживания и сохранению природного ландшафта и уникального исторического облика городов. Знакомство с опытом других стран поможет России не повторить их градостроительные ошибки и сделать решительный шаг к созданию городской среды, ориентированной на людей.

Докладчики форума



Эндрю Виттел (Кембридж, Массачусетс, США), профессор, заведующий инженерно-строительным и экологическим направлением Массачусетского технологического университета, член совета директоров Управления транспорта штата Массачусетс



Реймонд Стерлинг (Луизиана, США), почетный профессор Университета Луизианы, президент Международной ассоциации центров по городскому подземному пространству «Перспективное планирование подземного пространства»



Хан Адмираал (округ Роттердама, Голландия), председатель Комитета по подземному пространству Международной тоннельной ассоциации



Михаил Львович Гаухфельд (Минск, Белоруссия), главный архитектор ОАО РУП «Минск-проект»



Николай Иванович Кулагин (Санкт-Петербург, Россия), советник генерального директора ОАО НИПИИ «Ленметрогипротранс»



Валерий Львович Беляев (Москва, Россия), докторант МГСУ, доцент, советник Национального объединения изыскателей (НОИЗ) по градостроительству, землепользованию, науке и освоению подземного пространства



Орель Парье (Лозанна, Швейцария), почетный профессор, директор лаборатории геологической среды Университета Лозанны



Мартин Биевенга (Амстердам, Голландия), партнер компании West 8



Ксиао-Жао Ли (Нанкин, провинция Цзянсу, Китай), профессор Нанкинского университета, директор Института подземного пространства и окружающей среды



Максим Анатольевич Карасев, к.т.н., доцент кафедры «Строительство горных предприятий и подземных сооружений» Национального минерально-сырьевого университета «Горный»



Франклин Ван дер Хувен (Роттердам, Голландия), директор по науке факультета архитектуры Университета Делфт



Дмитрий Николаевич Петров, к.т.н., доцент кафедры «Строительство горных предприятий и подземных сооружений» Национального минерально-сырьевого университета «Горный»



Андрей Анатольевич Панферов (Санкт-Петербург, Россия), генеральный директор ОАО «КБ высотных и подземных сооружений»



Бернард Берге (Мадрид, Испания), менеджер по развитию ООО «ГАБИОНЫ МАККАФЕРРИ СНГ»



Ин Кеун Ли (Сеул, Республика Корея), доктор, профессор Университета Сеула



Станислав Сергеевич Зюев (Москва, Россия), заместитель генерального директора ОАО «Нью Граунд»



Николай Бобылев (Санкт-Петербург, Россия), доцент Санкт-Петербургского государственного университета, ведущий сотрудник Санкт-Петербургского научно-исследовательского центра экологической безопасности РАН, научный сотрудник Университета Бирмингема



Иван Сергеевич Богданов (Санкт-Петербург, Россия), главный конструктор ООО «ГЕОИЗОЛ»



Вячеслав Юрьевич Смоленков (Санкт-Петербург, Россия), первый заместитель генерального директора ООО «ГЕОИЗОЛ»

## Ренессанс набережных Санкт-Петербурга

Уникальность Санкт-Петербурга определяется его набережными как одним из основных пространственных элементов города.

Резкий рост автомобилизации за последние 20 лет привел к тому, что автомобиль обрел приоритет перед человеком в городской среде. В результате набережные воспринимаются как транспортные артерии, а не как целостное публичное пространство вдоль рек и каналов.

Сегодня все усилия властей направлены на увеличение пропускной способности магистралей и строительство новых скоростных дорог. Реализуются проекты, которые сужают пространство для людей и увеличивают пространство для автомобилей. Поэтому идентичность города исчезает, а человек оказывается отрезанным от важнейших элементов городской среды – акватории Финского залива, Невы, малых рек и каналов.

Стратегия, при которой автомобиль в городе обладает приоритетом над человеком, привела к тому, что еще полвека назад в городах с высокой автомобилизацией были реализованы крупные транспортные проекты, которые, с одной стороны, временно улучшили транспортную ситуацию, а с другой стороны, негативно сказались на качестве городской среды.

Сегодня многие из этих проектов признаны ошибочными. По всему миру в городах идет возвращение территорий, отпавших под автомобили, горожанам. При этом создание общественных пространств является катализатором для привлечения частных инвестиций к дальнейшему развитию городских пространств.

Сегодня Петербург, как и большинство городов России, стоит перед выбором: повторять уже совершенные в мире градостроительные ошибки или, используя накопленный мировой урбанистический опыт, найти альтернативные решения транспортной проблемы в городе.

Данную задачу необходимо решать комплексно, создавая необходимую транспортную инфраструктуру одновременно с новыми общественными пространствами в центре города путем трансформации набережных в главное городское публичное пространство мирового уровня.

Преобразование набережных в систему общественных пространств международного уровня станет основой для решения социальных, транспортных, экономических и экологических задач, стоящих перед городом.

Ренессанс набережных позволит воссоединить городскую ткань с пространствами вдоль рек и каналов исторического центра Санкт-Петербурга.

Реализация подобного комплексного проекта привлечет внимание профессионалов и политиков со всего мира и станет примером не только для российского, но и для мирового урбанизма. Ренессанс набережных задаст новые стандарты и требования к качеству городской среды в российских городах. В результате набережные станут центром жизни для петербуржцев и гостей города, и вернут ему славу столицы урбанизма (но уже XXI века) – города для людей.

Реализация данной долгосрочной стратегии состоит из двух взаимосвязанных проектов:

- комплексное развитие набережных как системы публичных городских пространств;
- комплексное развитие подземной части исторического города.

### Комплексное развитие набережных.

#### Необходимо:

- изменить приоритет в городской среде от автомобиля к человеку: набережные и прибрежные территории должны быть возвращены горожанам;
- разработать стратегический генеральный план, который объединит набережные города в серию общественных пространств путем их динамичной и ясной взаимосвязи;
- сделать набережные центром городской жизни; каждая из которых должна обладать собственным характером и функциональностью, и учитывать культурное значение градостроительных, архитектурных и ландшафтных памятников и пространств;
- создать условия для полноценного всепогодного функционирования общественных пространств, насытить прибрежные территории соответствующими объектами и сценариями для использования;
- радикально улучшить доступность, проницаемость и качество общественного пространства вдоль набережных;
- интегрировать общественные пространства в городскую среду таким образом, чтобы автомобильные дороги, отделяющие их от рек и каналов, не являлись

преградой, размывающей пешеходную связь территории.

### Комплексное освоение подземного пространства.

Необходимо разработать стратегический генеральный план подземного пространства, состоящий из трех основных уровней:

- транспортная инфраструктура;
  - социальная и обслуживающая инфраструктура;
  - инженерная инфраструктура;
- создать компактную городскую среду в исторической части города за счет развитой подземной инфраструктуры;
- увеличить транспортную доступность районов города и пропускную способность подземных магистралей;
- создать комплексную подземную инфраструктуру, обеспечивающую непрерывное обслуживание города необходимыми сервисами;
- сделать главным критерием для развития подземной инфраструктуры качество наземной городской среды и получаемый экономический эффект для прилегающих территорий от реализации проекта;
- решить транспортные проблемы на прилегающих к набережным территориях, для чего определить подъездные пути и проезды, обеспечивающие наилучшую связь территории и позволяющие избежать конфликтов между транспортными и пешеходными потоками;
- за счет развития подземных пространств улучшить экологию и минимизировать загрязнение воздуха автомобильным транспортом в центральной части города.

## Комментарии экспертов



**Вячеслав Семененко, председатель Комитета по строительству Администрации Санкт-Петербурга:**

– На мой взгляд, сегодня освоение подземного

пространства как возможное направление развития города недооценено. При том что оно было хорошо изучено в советские времена, в 1970-х годах. Его рассматривали как один из основных путей развития города с точки зрения решения комплексных проблем: это и транспортные развязки, и возможные общественные пространства, и единые коллекторы для инженерных коммуникаций. На тот момент отсутствовал ряд технологий для эффективного освоения подземного пространства, на что указывали разработчики программы. Сегодня все эти технологии есть. Я считаю, что без комплексной программы освоения подземного пространства решение таких вопросов, как создание парковочных мест, ликвидация пересечения транспортных потоков и других, невозможно.



**Георгий Синицкий, первый заместитель председателя правления Национальной ассоциации Тоннели:**

– Технологии тоннель-

строения шагнули вперед колоссальными темпами. Строители попали в очень сложное

положение, ведь отсутствие качественного проекта, выполненного на современном уровне, – это серьезная проблема. Благоустроить территорию можно и за три дня: пригласить рабочий класс из ближайшего зарубежья, вскопать землю, разбить газоны. Подземные сооружения так не строятся, здесь нужна четкая градостроительная политика. Начнем с Санкт-Петербурга. Прежде всего отмечу тоннель, замкнувший кольцевую автодорогу. Не менее интересно техническое решение комплекса защитных сооружений, навсегда решившего проблему затопления города. Это уникальные сооружения, построенные петербургскими инженерами, учеными, рабочими, аналогов которых нет нигде в мире. Также хотелось бы отметить работу российских специалистов на объектах олимпийского комплекса в Сочи. Такого размаха, таких грандиозных технологических приемов, новых видов конструкций, по праву вызывающих у зарубежных коллег восхищение, мы не наблюдали уже давно. Говоря о подземных сооружениях Москвы, хотелось бы отметить второй в Европе и первый в России 14-метровый тоннель в Лефортово (первый был сооружен в г. Гамбурге). Также большой интерес представляют два 14-метровых Серебряноборских тоннеля. Также нужно отметить Албано-Балтийский тоннель, развязки на Кузововском и Ленинском проспектах и другие, обеспечившие безостановочное движение автотранспорта в центре города до МКАД. И наконец, стоит упомянуть грандиозный проект реконструкции основной сцены Большого театра, согласно которому более 30 м технических помещений было спрятано под землю.



**Александр Асеев, заместитель председателя КГА по вопросам инженерии и транспорта:**

– Чтобы разработать полноценную стратегию развития подзем-

ного строительства в Санкт-Петербурге, прежде всего необходимо отрегулировать действия федеральных и региональных законов по подземному строительству. Что касается законодательства, необходимо сказать, что вице-губернатор И.М. Метельский дал поручение Центру государственной экспертизы проанализировать вопросы комплексного подземного пространства Санкт-Петербурга. Было проведено несколько совещаний, участие в которых приняли юристы исполнительных органов государственной власти, а также специалисты проектного института подземного и высотного строительства «КБ ВипС». Они пришли к выводу, что нужно корректировать федеральные и региональные законы, действующие на территории Санкт-Петербурга.



**Максим Зайцев, технический директор ООО «ГЕОИЗОЛЬ»:**

– Единственное, что мешает развить область подземного

строительства в Петербурге, – это отсутствие денег на сами работы. Как известно, устройство сооружений под землей стоит дороже, чем возведение наземных зданий. Там используется специфическая техника, особые механизмы, да и вообще подземное строительство намного сложнее наземного – чего стоит только устройство ограждающих конструкций, которые препятствуют влиянию на окружающую застройку. Мне кажется, в случаях строительства, например, наземных коммерческих объектов с подземной парковкой государство и предприниматели могли бы вкладывать деньги пополам. Это позволило бы днем сделать парковку для арендаторов, а вечером и ночью – для горожан, желающих посетить театр, кинотеатр или другие социальные объекты. Еще один важный аспект – градостроительное планирование. Хотя в Петербурге нет правительственных документов по освоению подземного пространства, в частных случаях наработки уже существуют. К примеру, есть проекты по строительству подземных сооружений под пл. Восстания, Коношневой пл., под пл. Искусств. Их можно было бы учесть при составлении некоей программы по освоению подземного пространства. Что касается уровня подготовки специалистов, особых проблем не вижу. У нас, например, среди работников много выпускников Петербургского государственного горного института, хотя многие из них ездили для обучения за границу.

За рубежом уже несколько десятков лет воплощаются самые смелые инженерные мысли, каждый год появляются все новые и все более интересные объекты. Иностранцы не боятся осваивать подземное пространство, поскольку понимают, что это единственный выход из положения, в котором оказались все крупные города, – недостаток наземных территорий. За рубежом разрабатывают схемы финансирования и технологии, развивают подземную строительную деятельность, в результате появляются замечательные примеры объектов подземного строительства. Вот лишь некоторые из них.



Среди наиболее видных подземных сооружений Парижа стоит назвать торговый комплекс под площадью Этуаль, расположенный на пересечении линий метрополитена и подземных переходов, торговый центр «Ле Аль» на месте бывшего Центрального рынка, где совмещены пересадочные станции автобуса и метро, а также 11-уровневая система различных сооружений под площадью Дефанс.



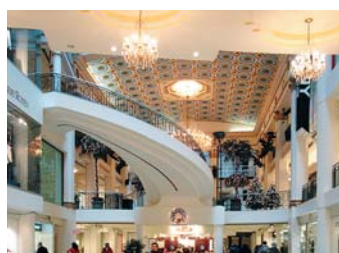
Современный Торонто нельзя себе представить без Path – подземного отапливаемого комплекса под самым центром города, который по размаху и захватывающей феерии не знает себе равных. Его открыли в 1997 году. Сегодня комплекс включает в себя 12 уровней совокупной площадью 370 тыс. кв. м, на которых расположились торговая галерея из 1500 магазинов общей протяженностью 27 км; рекреационные зоны; 2 десятка автомобильных парковок; 2 крупнейших универмага; 6 крупных отелей; железнодорожный терминал; многочисленные пешеходные переходы, которые ежедневно пропускают через себя не менее 100 тыс. человек; выходы на 5 станций городского метрополитена. Для тех, кто работает в центре Торонто, нет необходимости подниматься из сабвея на улицу – Path соединяет подземные этажи большинства небоскребов города. Небольшие ресторанчики, магазины, офисы, отделения банков и банкоматы, парикмахерские – под землей пролегают настоящие улицы, а все сервисы прямо на этих улицах.



Подземный водный центр Itäkeskus (Хельсинки, Финляндия), вырубленный в скале, где расположены спа-центр, бассейны, сауны. В случае опасности центр может служить убежищем для 3800 человек.



Торговый комплекс Stachus Passagen в Мюнхене (Германия) был построен еще в 1970-е годы по проекту бюро «Альманн Заттлер Вапнер». Он был построен в области между поверхностью земли и уровнем станции метро. Недавно была завершена его реконструкция, в результате которой он получил новое оформление и планировку, а также более тесную связь с площадью над ним. Теперь его план повторяет круговое движение транспорта по Штахус: круговой маршрут помогает посетителям легче ориентироваться в пассаже. Кроме того, перекрытия закрывают навесной потолок из множества кругов со светильниками, помещенными за и между ними. Их свет отражается в белых полах террасцо. Освещение торгового комплекса проникает наверх в темное время суток через широкие «ворота» для ведущих под землю эскалаторов: их обрамление полностью подсвечивается. Днем же солнечный свет тем же путем попадает в пространство пассажа.



В центре Монреаля (Канада) расположен торговый комплекс Les Cours Mont-Royal. В верхней части здания находится несколько этажей роскошных квартир. Между квартирами и подземными торговыми площадями расположены офисы.



Одним из ярких примеров подземного строительства является возведение к 2017 году Готардского базового тоннеля в Швейцарии – самого длинного в мире тоннеля стоимостью 6,4 млрд USD. Его протяженность составит 57 км. Через него пройдут пассажирские поезда со скоростью до 200-250 км/ч.



В Японии под землей происходит немало интересного. Население страны велико, а земельного пространства немного, поэтому с 1970-х годов здесь ищут разнообразные пути использования подземного пространства. Теперь число пассажиров метро составляет 10 млн человек ежедневно, на подземных улицах работает множество магазинов, по проложенным под землей кабелям и трубам идут сигналы связи и передается энергия...



В России примеров освоения подземного пространства немного, однако их вполне можно считать успешными и показательными. Конечно, масштаб подземного строительства в России отсутствует, хотя и частные примеры успешных проектов нельзя оставить без внимания.



ТРК «Метроград» в Киеве – это 20 тыс. кв. м торговых площадей, занимающих подземное пространство от вестибюля станции метро «Площадь Толстого» до улицы Крещатик. Двадцать три входа – в самых оживленных местах столицы: на станции «Площадь Толстого», бизнес-центры «Макулан», «Киев-Донбасс» и «Бессарабский квартал», улицы Большая Васильковская и Крещатик. Плюс возможность зайти в «МЕТРОГРАД» из Бессарабского рынка и строящегося подземного паркинга на 550 автомобилей в Бессарабском квартале. На сегодняшний день это самый большой двухуровневый комплекс европейского класса на Украине. Концепция ТРК состоит в том, что каждый вид товаров и услуг размещен в соответствующей части комплекса – квартале.



Под землей находится у финнов и лаборатория VTT – Государственного научно-технического центра – крупнейшего в Северной Европе. Построенный непосредственно под жилым массивом, в котором проживает 3500 жителей, завод Viikinmäki по переработке сточных вод служит примером компактного и экологически сбалансированного градостроительного решения. Завод расположен в скале. При его строительстве было выработано 1 200 000 кубометров скальной породы. В этой же скале построена система коллекторов. Переработанная вода по тоннелю протяженностью 16 км поступает в открытое море.

Торговый центр «Ситилинк молл» в Сингапуре имеет 60 тыс. кв. м торговых площадей. Содержит более 50 магазинов, в которых продаются эксклюзивные подарки, товары для дома. В помещения проникает дневной свет и создает яркое, веселое настроение.



Торговый центр «Охотный ряд» площадью 62,7 тыс. кв. м, расположенный под Манежной площадью в Москве, является одним из крупнейших в Европе подземных торговых комплексов. Здание имеет 3 подземных уровня, на которых расположены около сотни магазинов, отделения банка, обменные пункты, банкоматы, бистро, кафе и рестораны, турагентства, продуктовый универсам, боулинг-центр. Верхний уровень «Охотного ряда» – торговая галерея. Средний уровень – универсам «Седьмой континент» и торговая галерея. Нижний уровень – также торговая галерея, зона food-court, кафе, кофейни, рестораны.

## Петербург наращивает опыт подземного строительства

Несмотря на то что в России область подземного строительства не развита, в Петербурге несколько примеров подобных работ все же существует. В городе велась и ведется в этом направлении большая работа, однако она носит случайный, бессистемный характер. Можно сказать, что Северная столица только в начале пути.

### Тоннель в КЗС



Крупногабаритный тоннель на глубине 28 м в комплексе защитных сооружений от наводнений (КЗС) был построен в 2006 году. Генподрядчиком по его строительству выступил «Метрострой». Тоннель длиной 1961 м, соединяющий остров Котлин и город Ломоносов, стал первым в России крупногабаритным автомобильным тоннелем. При строительстве были применены две оригинальные конструкции деформационных швов (типа «Омега» и «Ватер-стоп»), соединяющие секции тоннеля, система гидроизоляции с применением ПВХ-мембраны и другие технические новинки. Гарантированный срок службы тоннеля С-1 составляет 100 лет. С точки зрения применения систем безопасности является самым защищенным тоннелем в России. Строительство тоннеля оказало влияние на разработку и принятие в России требований к крупногабаритным тоннелям городского типа (до этого требований к проектам и методам строительства такого типа тоннелей не имелось).

### Продолжение главного коллектора ГПУ «Водоканал Санкт-Петербурга»



Первая часть коллектора – от Кантемировской улицы до Северной станции аэрации – была построена в 1987 году. По этому участку на очистные сооружения ежедневно поступает 600 тыс. куб. м сточных вод. Тогда же, в 1987-м, начались работы на втором отрезке – от Кантемировской улицы до Финляндского моста (так называемое продолжение главного коллектора), но вскоре из-за финансовых сложностей их пришлось приостановить. Возобновились они уже в новом веке.

Первый этап строительства продолжения главного коллектора был завершен в 2008 году. Тогда на коллектор были переключены 12 прямых выпусков сточных вод – общим объемом 90 тыс. куб. м в сутки. Это позволило повысить уровень очистки городских стоков с 85 до 88%. В 2009 году петербургский Водоканал ликвидировал еще 32 выпуска сточных вод объемом 42 тыс. куб. м в сутки. В результате на очистку стал поступать 91% сточных вод. Третий этап строительства главного коллектора завершился в конце 2010 года. На коллектор были переключены 12 прямых выпусков. Это около 57 тыс. куб. м в сутки. Уровень очистки сточных вод в городе достиг 93%. Таким образом, благодаря строительству коллектора Водоканалу удалось ликвидировать сброс в Неву – и соответственно, в Балтийское море – неочищенных сточных вод общим объемом около 220 тыс. куб. м в сутки. Это значит, что Петербург избавил Балтику от 80 млн куб. м грязи в год. Продолжение главного коллектора строилось в две «нитки» длиной 12,2 км каждая, внутренний диаметр коллектора равен 3,3 м, а наружный – 4,1 м, максимальная глубина заложения достигает 90 м. Генподрядчиком строительства продолжения коллектора работала компания «СТИС».

### Вторая сцена Марининского театра



Генпроектировщик здания, ОАО «КБ высотных и подземных сооружений», спроектировал на участке 14,3 тыс. кв. м здание размером 80,2 тыс. кв. м, состоящее из 9 надземных и 3 подземных этажей. Компания, выполняя функции генпроектировщика, помимо прочего проводит геотехнический мониторинг строительства объекта, выполняет надзор за работами по строительству, строительно-монтажными работами по устройству несущих железобетонных конструкций сцены. Подземная часть объекта имеет строительный объем 141,2 тыс. куб. м (наземная – 310,7 тыс. куб. м).

### Коллектор в Красном Селе



В июне 2012 года ООО «Тоннельный город – 4» закончило строительство канализационного коллектора в парке в Красном Селе. Изначально предполагалось построить 800-метровый коллектор на глубине от 6 до 13 м методом горизонтально направленного бурения, но для этого пришлось бы перекопать большую часть парка. Поэтому компания вместе с заказчиком – ГУ «Управление заказчика по строительству и капитальному ремонту объектов инженерно-энергетического комплекса» – решили соорудить коллектор технологией микротоннелирования. Строительство коллектора необходимо для присоединения сетей нового микрорайона, который строится на развилке Кингисеппского и Гатчинского шоссе. Действующий коллектор изношен.

### Эскалаторный тоннель станции Петербургского метрополитена «Адмиралтейская»



Первый тоннель, сооруженный в условиях плотной исторической городской застройки с применением тоннелепроходческого механизированного комплекса (ТПМК). Для сооружения одного из двух эскалаторных тоннелей самой глубокой станции Петербургского метрополитена «Адмиралтейская» была применена технология механизированной проходки с помощью ТПМК с грунтовым пригрузом, что обеспечило возможность сведения осадок дневной поверхности до минимума (по проекту максимум составил 27 мм, по факту – 24 мм) и обеспечило возможность сооружения эскалаторного тоннеля станции в самом центре города.

### Микротоннель под Сайменским каналом



Первый в практике петербургских строителей тоннель, сооруженный в скальных породах с применением механизированного проходческого комплекса d 2м. Спроектированный и изготовленный под данный объект комплекс является универсальным и позволяет вести проходку в смешанных грунтах. Сооружение

микротоннеля позволило сохранить экологическую обстановку в районе строительства (Сайменский канал) и избежать закрытия автодороги, пересекающей трассу тоннеля.

### Орловский тоннель



В первой половине 2007 года ООО «ГЕОИЗОЛ» разработало два котлована глубиной соответственно 12 и 16 м, в которых простроены фрагменты въезда-выезда Орловского тоннеля со стороны Орловской улицы. В процессе устройства ограждающей конструкции была отработана технология герметизации стыков «стены в грунте», были подобраны составы бентонитового раствора, оценено влияние технологического процесса на состояние грунтов. В конце 2011 года губернатор Петербурга Георгий Полтавченко в рамках пересмотра инвестиционных проектов эпохи предыдущего губернатора Валентины Матвиенко отменил строительство Орловского тоннеля из-за сильного удорожания проекта. Глава Минтранса РФ Максим Соколов объявил на ПМЭФ-2012 о готовности федеральных властей профинансировать строительство километрового тоннеля стоимостью 47,7 млрд рублей. Окончательное решение остается за городскими властями.

### Станция метро «Обводный канал»



В декабре 2010 года была открыта станция метрополитена «Обводный канал». Проходкой наклонного хода занимался ЗАО «СМУ № 13 Метрострой», которое впервые в городе построило эскалаторный тоннель с использованием тоннелепроходческого механизированного комплекса, который был изготовлен германской фирмой Herrenknecht специально для сооружения наклонных ходов – тоннелей с углом наклона 30 градусов. Проходка наклонного хода осуществлялась без традиционной заморозки грунтов, чтобы предотвратить возможные их осадки при разморозке. Данный метод ранее в Петербурге также не применялся.

## Энергосбережение окупает затраты на подземное строительство

Строительство подземных сооружений, как правило, дороже возведения наземных зданий. Однако у подземных объектов существуют преимущества, связанные с энергоэффективностью, которые можно рассматривать как один из видов возмещения затрат.

Курс на развитие энергоэффективности в России провозглашен на федеральном уровне. Несмотря на то что объекты подземного строительства появляются в стране в меньшем объеме, чем за рубежом, существует необходимость повышать энергоэффективность таких сооружений. Например, в октябре 2011 года бывший министр транспорта РФ Игорь Левитин рекомендовал к государственному закупкам светильники на базе LED-светодиодов (Light Emitting Diode – светоизлучающий диод). Как следствие, в Петербурге в 2012 году был реализован проект по установке светодиодов в электродепо метрополитена «Невское», «Автов», «Лиговский проспект». Также светильники были установлены в вестибюлях станций «Садовая», «Электросила», «Звездная» и «Девяткино».

«Потребление электроэнергии после внедрения светодиодов снизилось более чем в 2-3 раза. Кроме того, светодиодные светильники не требуют замены и обслуживания на протяжении 10-20 лет», – сказал пресс-секретарь Комитета по транспорту Петербурга Дмитрий Игнатьев.

Но это не единственные примеры энергоэффективности подземных объектов. Среди них существуют и такие, которые

невозможны в условиях наземного строительства. К примеру, в подземных помещениях почти нет перепада температуры, что позволяет снизить потребность в отоплении, говорит президент НП «АВОК Северо-Запад», доктор технических наук Александр Гримитлин.

«Подземные сооружения не требуют мощных систем отопления, поскольку в них не поступает наружный холод. Но здесь есть свои минусы: например, в теплый период времени потребуются большие расходы энергии на вентиляцию и кондиционирование. Однако грунт имеет аккумуляционные способности, которые можно использовать. Скажем, в ночное время можно аккумулировать воздух, а потом его использовать в дневное время», – рассказал господин Гримитлин.

Россия не знает примеров выдающихся с точки зрения энергоэффективности объектов подземного строительства. В отличие от иностранных государств. К примеру, второй по высоте небоскреб в мире – тайваньский «Тайбэй 101», имеющий пять подземных уровней с офисами, магазинами и ресторанами, получил платиновый сертификат международной системы LEED за энергоэффективность и экологичность. В результате мероприятий, направленных на повышение энергоэффективности, ежегодная экономия энергии составила 30%, при этом расходы на коммунальные услуги снизились на 700 тыс. USD. А реализация подобных мероприятий на стадии проектирования и строительства может дать еще больший эффект.

При проектировании крупного телефонного узла в Норвегии сравнивались варианты его подземного и наземного размещения. В результате выяснилось, что строительство сооружения под землей стоимостью 3,1 тыс. крон за 1 кв. м оказалось выгоднее, чем возведение наземного здания за 2,4 тыс. крон, поскольку в первом случае проект был на 55% более энергоэффективным. В итоге телефонный узел был построен под землей, при этом к нему были пристроены еще 40 тыс. кв. м – плавательный бассейн и сооружение гражданской обороны.

Достижение высоких показателей энергоэффективности также возможно при переносе под землю производственных зданий. К примеру, в Канзас-Сити в США под землю был перенесен прецизионный приборостроительный завод, в результате чего исчезла необходимость изоляции чувствительных машин от вибрации и потребности в сооружении фундаментов для оборудования, поскольку здания стали находиться в окружении бесконечно большой массы грунта, обеспечивающей спокойную работу устройств. В результате перенесения завода под землю выросла долговечность машин, сократились затраты на поддержание температуры и влажности, до 63% снизились расходы на отопление, до 90% – на охлаждение. Эксплуатационные расходы снизились с 50-70 тыс. USD в год (при наземном размещении завода) до 3,2 тыс. USD в год (при подземном).

Примеры энергоэффективности подземных сооружений, реализованные за рубе-

жом, показывают, что они вполне возможны. А следовательно, возможны и в России. Видимо, этому препятствует, с одной стороны, отсутствие поддержки на государственном уровне (относительно государственных же производств), с другой, недостаточная вера владельцев частных производств в выгоду при переносе своих строений под землю.

В 2010 году правительство Петербурга подписало с ОАО «ФСК ЕЭС» соглашение, в рамках которого к 2016 году высоковольтные линии электропередачи (ЛЭП) напряжением 220-330 кВ будут перенесены под землю. Считается, что кабельные линии экологичнее и надежнее, чем воздушные. Работы проводятся на участках ЛЭП, находящихся в городской собственности. Предполагается, что замена 80 км воздушных линий на кабельные освободит территорию для нового строительства.



## Бизнес ждет от власти софинансирования строительства подземных объектов

В России из-за неразвитости области подземного строительства примеров схем финансирования немного. Например, правительство Петербурга разрабатывает механизм государственно-частного партнерства (ГЧП) для строительства подземных автостоянок в центре города. В конце 2011 года чиновники даже вели переговоры с германской фирмой Hengenknecht о поставке за 10 млн EUR проходческого щита, который позволил бы строить 5-6 парковок в год диаметром 60 м и вместимостью 150 машин. Был также разработан предварительный бизнес-план для парковки под фонтаном на Манежной площади. Предполагалось, что стоимость строительства одного места составит 65-70 тыс. EUR с учетом отведения 155 мест под «социальные» парковки, а окупаемость составит около 10 лет. Сообщалось, что летом 2012 года правительство объявит конкурс для реализации проекта.

В Европе преобладает механизм, согласно которому инвестор полностью вкладывает деньги в проект. «Строительство подземных паркингов ведется полностью за счет инвестора. По окончании строительства он его эксплуатирует и таким образом возвращает вложенные средства», – рассказал гендиректор ЗАО «Решение» Александр Батушанский. Однако подобная схема, по его мнению, не приживется в Петербурге.

«На фоне плохой почвы, исторической застройки и сложной системы подземных коммуникаций у нас очень дорогие работы

по строительству подземных сооружений. В связи с этим нам не стоит рассчитывать, что инвесторы, вложив деньги в строительство, скажем, подземных паркингов, смогут их отбить. Разве что если сделают цены за места космически высокими. Но в этом случае никто не будет парковаться. Даже за 300 рублей в час никто не будет – в Вене и Дрездене, например, в центре города парковка стоит 2-3 EUR в час. Поэтому, я считаю, без участия государства эта сфера в Петербурге не будет развиваться. Необходима городская программа стимулирования развития подземных паркингов», – говорит он.

Тем не менее в Петербурге есть удачные примеры сотрудничества власти и бизнеса при строительстве подземных сооружений. Холдинг «Адамант» строил и продолжает строить за свой счет верхние вестибюли станций Петербургского метрополитена. Так, были открыты ТРК «Лигов» (станция «Обводный канал»), ТК «Звени-

городский» (станция «Звенигородская»), ТК «Радиус» (станция «Волковская»). В конце 2012 года компания планирует открыть ТРК «Континент» и ТРК «Международный» (станции «Бухарестская» и «Международная»). В результате такого взаимодействия государство не тратит деньги на наземное сооружение, а «Адамант» окупает свои вложения сдачей в аренду торговых площадей.

С господином Батушанским частично согласен гендиректор ЗАО «Геострой» Анатолий Осокин. Затрат на подземное строительство требуется больше, чем на наземное, и это усугубляется еще и тяжелыми геологическими условиями: обводненные слабые грунты Северо-Западного региона требуют специальных технологий и более дорогостоящего оборудования, считает он.

«Немногие компании в состоянии себе позволить закупки и постоянное обновление подобной техники, а также мало кто из

игроков строительного рынка обладает достаточным опытом и знаниями в непросмотренном вопросе освоения подземного пространства», – считает он.

На вероятность привлечения инвесторов, по его мнению, невозможно без создания выгодного экономического и налогового климата и незыблемости политико-экономической обстановки. «Когда постоянно меняются правила игры на рынке, теряется контроль над ситуацией. Когда невозможно предсказать развитие событий даже на 5 лет вперед, мало кто решается на неоправданно рискованные долгосрочные инвестиции. А между тем город разрастается – и по численности жителей, и по численности автомобилей на душу населения. Так что спрос на освоение подземного комфортного пространства в Санкт-Петербурге огромен и пока значительно превышает предложение», – полагает господин Осокин.



# Освоение подземного пространства невозможно, пока нет соответствующего градостроительного планирования

Представители отрасли подземного строительства намерены убедить чиновников в том, что без их участия строительство подземных сооружений невозможно. В качестве главной причины проблем отрасли они называют отсутствие градостроительного планирования в этой области, хотя оно существовало еще в 1979 году.

Одним из главных документов, касающихся градостроительной политики Петербурга, является городской закон «О Генеральном плане Санкт-Петербурга...». Срок его действия истекает в 2015 году, и сейчас чиновники совместно с предпринимателями решают, какие поправки в него необходимо внести. Пока что планов включить в документ главу по освоению подземного пространства у чиновников нет.

В конце мая на форуме, посвященном Генплану, тогдашний глава КЭРПИТ Евгений Елин, представляя позицию правительства Петербурга, заявил, что в основу будущего Генплана будет заложена стратегия социально-экономического развития города, которая сейчас разрабатывается в правительстве. Основными пунктами стратегии является сохранение исторического центра, который является «крайне дорогим удовольствием», и создание транспортного каркаса (например, планируется создать бессветофорное движение по Обводному каналу для ускорения сообщения с центром). Кроме того, говорил чиновник, в стратегии будет установлен приоритет общественных интересов над предпринимательскими – «парки и скверы, зоны отдыха, площади важнее жилья и бизнес-центров». «Не должно быть спальных районов – жители должны иметь возможность найти работу и все необходимые услуги в своем районе», – заявил он.

«Нужно учесть две вещи. Что касается исторического центра – это очень дорогой актив. Москва, например, убрала памятники, поставила вместо них муляжи, в результате, кстати, снизила расходы. Но это не наш путь. По поводу денег. В последние годы мы погуляли на «отлично». Мы посчитали: у города сейчас 580 млрд рублей обязательств и долгов. Вскоре они перейдут в бюджетные обязательства, а роста доходов в ближайшее время не ожидается», – сказал он. Господин Елин отметил, что в ходе корректировки бюджета Петербурга было учтено финансирование стратегии развития города.

В действующем Генплане предложения по использованию подземного пространства исчерпываются строительством гаражей и автостоянок, хотя разработки в этой области велись еще в советское время. Так, в 1979 году был создан «Проект планировочной организации и освоения подземного пространства города Ленинграда», над которым работали почти два десятка организаций. «Проект был толковый, хороший. Мне тоже довелось поучаствовать в его создании», – рассказывает первый проректор Петербургского госуниверситета путей сообщения Александр Ледев. – Мы тогда казалось, теперь мы наконец в самом деле начнем осваивать подземное



пространство. Но у нас самый консервативный город в мире, поэтому идеи проекта так и не были воплощены. Сейчас он лежит в архиве».

Проект не был воплощен, поскольку основанная на нем концепция комплексного освоения подземного пространства в Санкт-Петербурге, получившая широкое обсуждение в 1998 году (в частности, на конференции «Подземный город: геотехнология и архитектура»), так и не была принята из-за экономических трудностей. Между тем документ и по сей день весьма любопытный. К примеру, подземное пространство, согласно концепции, предлагалось условно разделить на три уровня. Первый уровень (6-8 м) был предназначен для коллекторов и инженерных коммуникаций, второй (8-30 м) – для транспортных развязок, тоннелей и других подобных сооруже-

ний, третий (глубже 30 м) – для развития метрополитена. Сейчас же сооружения на глубине 5-10 м в Петербурге являются редкостью, а на большей глубине, если не брать метро, полностью отсутствуют.

Стоит отметить, что независимо от существования проекта освоения подземного пространства в Советском Союзе совсем иначе было организовано подземное строительство, чем сейчас. Если сегодня строительство под землей носит по большей части бессистемный характер, то в былые времена волей государства в работу вовлекались практически все необходимые организации. Проектировщиков, строителей, инженеров собирали по всему миру, руководителям заводов давались указания по объемам и срокам производства механизмов и материалов и т. д. Сегодня такой подход к освоению подземного пространства по-прежнему

возможен, однако для этого необходимо непосредственное участие чиновников по организации этого процесса.

Представители отрасли подземного строительства полагают, что в Генплане необходимо учесть возможность строительства под землей, а в идеале – комплексное освоение подземного пространства. «Раньше в мире была концепция «город для автомобилей». Сейчас тренд изменился: «город для людей, а автомобили – под землей». Чиновники понимают необходимость подземного строительства, но перед ними стоит задача найти средства. Я считаю, что Генплан нужно принимать на 25-50 лет вперед и, естественно, учесть в нем подземное строительство», – считает технический директор ОАО «КБ «Высотные и подземные сооружения» Кшиштоф Поморски.

По его мнению, в правительстве города не наблюдается движения в сторону подземного строительства. Форум, говорит он, и организован для того, чтобы «показать властям и политикам, что дальнейшее развитие города невозможно без строительства под землей».

Научный руководитель ЗАО «Геореконструкция» Владимир Улицкий в качестве примера успешного воплощения идей подземного строительства привел опыт чиновников Хельсинки. «В 1970-е годы я в Хельсинки в университете работал. Там принимался комплексный план развития подземного пространства города. Тогда еще ни метро, ничего не было. Было лишь бессистемное подземное строительство. Комплексный план решал и проблемы властей, которые хотели повысить привлекательность города, и частных инвесторов, которые вкладывали свои деньги. Но бизнес знал, какой доход он будет иметь, в отличие от того, что происходит в России», – сказал он.

Это концептуальные решения комплексного освоения подземного пространства, разработанные ОАО «КБ ВиПС» при участии ОАО «Ленметрогипротранс» и ОАО «Метрострой». И на Сенной площади, и на Театральной предлагается создание комплексных транспортно-пересадочных узлов и подземных паркингов. Это поможет решить проблему с нехваткой парковочных мест в этих районах города, а также развести транспортные потоки по разным уровням, что поможет избежать пробок и заторов, характерных для центра.



## Российские «подземщики» нуждаются в опыте

Одним из важных аспектов успешного развития отрасли подземного строительства в Петербурге, помимо создания правовых условий, является подготовка соответствующих специалистов. По мнению экспертов, сейчас она не вполне отвечает потребностям рынка.



В вузах профильного образования сегодня наблюдается несоответствие учебных программ современным требованиям, считает главный инженер ОАО «Метрострой» **Алексей Стариков**. По его мнению, необходимо более активно «вводить в практику преподавания в вузах предметов, связанных с новыми методами проектирования и строительства метрополитена, знакомить студентов со специальностью не только за счет теоретических знаний, но и в большей степени за счет практического опыта».

Надо отметить, что наша организация самостоятельно уже проводит плановую подготовку своих специалистов на постоянной основе, ежегодно организуя на базе лицея Метростроя курсы по повышению квалификации. Однако, повторюсь, этого недостаточно», – считает господин Стариков.

Проблема несовершенства образования в этой отрасли обусловлена политикой властей по развитию системы образования. Обучение по профессии «геотехника» в Петербурге было отменено еще в Ленинграде: по принципу разнарядки, без учета особенностей города и его уже туристического потенциала, соответствующие дипломы стали выдаваться только в Москве. Новая власть, равнявшаяся на эталоны Запада, казалось бы, должна была исправить эту ошибку. Однако

вместо этого три исследовательских центра подземного строительства были «пущены в расход» по соображениям сиоиминутного характера. ВНИИКС перестал существовать, опытный корпус ЛенЗНИИЭП достался банку, а на месте испытательного центра на Гражданском проспекте вырос «Максидом». Считалось, что российских специалистов при необходимости могут успешно заменить западные проектировщики, импортируя к нам собственный высокотехнологичный опыт. Однако, по мнению гендиректора ЗАО «Геострой» Анатолия Осокина, именно «варягам» город обязан получившими большой резонанс инженерными ошибками – при проходке метро на площади Мужества, при строительстве подземных паркингов в «Невском паласе», при рытье котлована у Московского вокзала. За гостями пришлось убирать петербургским кадрам.



Российским специалистам, которые проектируют подземные объекты, не хватает опыта, считает **Кшиштоф Поморски**, технический директор ОАО «КБ высотных и подземных сооружений». «Не хватает опыта и знаний, поэтому мы работаем с зарубежными консультантами, чтобы использовать их опыт. Мне кажется, есть смысл сотрудничать с транснациональными компаниями, работающими в России. С точки зрения практики очень большой опыт в проектировании тоннелей и подземных паркингов у специалистов Мадрида, Токио, Сеула, Парижа, Бостона. Знания там аккумулируются в основном вокруг политехнических университетов и компаний, которые производят геотехническое обо-

рудование. Например, таких как Keller», – считает господин Поморски.



По мнению **Георгия Синецкого**, первого заместителя председателя правления Тоннельной ассоциации России, в последнее время судьба инженерно-строительных учебных заведений незавидна. «В последние годы число специалистов, выпускаемых МИИТом на факультете «Мосты и тоннели», существенно сократилось. Следует отметить, что после третьего курса идет специализация – часть студентов готовится на мостовиков, часть изучает проектирование и строительство метрополитенов, тоннелей различного назначения. К сожалению, преподавателей по тоннелестроению практически нет, а студенты более охотно идут по специальности «мостовики», – утверждает он.

По его данным, в 2011 году по специальности «тоннелестроение» было подготовлено 9 специалистов, а в 2012-м ожидается 6 человек. Более популярными профессиями сегодня стали, по его мнению, юрист, адвокат, программист, менеджер. В советское время работали по всей стране профессионально-технические и ремесленные училища, школы повышения квалификации для инженерного состава и рабочего класса, потому что подземное строительство было делом государственной важности. Сегодня таких образовательных центров практически нет, говорит он.



Как считает первый проректор Петербургского государственного университета путей сообщения **Александр Ледев**, «ника-

ких проблем в образовательной системе нет». «У нас хватает специалистов. Не хватает только политической воли. Вы думаете, мы не строим под землей, потому что специалистов нет? Мы не строим, потому что власть не участвует в этом процессе. Если бы мы стали поумнее, тогда и справились бы теми силами, которые есть. Но я уверен, что отношение власти после форума не изменится», – считает господин Ледев.

По его мнению, существенного различия между образованием в Петербурге (в России) и в странах, где развито подземное строительство (например, Франция, Германия), нет. «И там, и у нас выпускают специалистов по строительству. До некоторого периода и там, и здесь выпускались именно специалисты. Потом за рубежом стали выпускать градо и мастеров, и у нас тоже – бакалавров и магистров. Строительное образование везде организовано по одному принципу: математика, физика, геометрия, дальше идут инженерные вопросы. Единственное отличие между Россией и зарубежными странами заключается в том, что у нас пока плохо понимаем, что без подземного строительства невозможно развивать город», – полагает господин Ледев.

Почти полное отсутствие учебных заведений, дающих среднее специальное образование в области подземного строительства, не вредит ни строительству, ни образованию, считает он. «Да, есть лицей «Метростроя». Если говорить об эксплуатации метро, есть лицей метрополитена. Не вижу проблемы в том, что среднее профессиональное образование у нас не развито», – сказал первый проректор.

## Подземщики рассчитывают на помощь государства

Сегодня, в условиях дефицита городских территорий, в крупных городах мира активно осваивается подземное пространство, что позволяет сохранить уникальный облик исторических районов и городских ландшафтов. Руководители зарубежных стран пришли к пониманию, что без развития подземной инфраструктуры города с многомиллионным населением невозможно превратить в удобные для проживания мегаполисы с разветвленной транспортной сетью, продуманной планировкой, обилием парков и мест для отдыха. В условиях когда города задыхаются от стоящих в километровых пробках машин, когда практически не остается свободного пространства для разрастания городов вширь, подземное строительство становится необходимой составляющей дальнейшего градостроительного развития.

В России подземные ресурсы использованы недостаточно, однако строительство под землей для многих городов страны так же, как и за рубежом, остается единственной возможностью гранотного развития. Решать эти задачи без активного участия государства и повышения инвестиционной привлекательности объектов подземного строительства невозможно. В российских городах необходимо создать возможность комплексного освоения подземного пространства по долгосрочному, перспективному градостроительному плану. Необходимо усилить взаимодействие органов государственной власти, профессиональных сообществ, строительных и проектных организаций.

### Организаторы:



(812) 325-05-64, 325-05-65,  
факс 325-05-66,

[www.undergroundcity-forum.com](http://www.undergroundcity-forum.com)

### Спонсоры:





## ГЕОТЕХНИЧЕСКИЕ И СПЕЦИАЛЬНЫЕ РАБОТЫ



## СТРОИТЕЛЬСТВО ПОДЗЕМНЫХ СООРУЖЕНИЙ



## ПРОЕКТИРУЕМ И СТРОИМ

Более 1000 сданных объектов



**ЗАО «ГЕОСТРОЙ» WWW.GEOSTROY.RU (812) 315-02-36**

Свидетельство СРО № 0008-2010-7803041470-02 от 26.05.2010 г.

### II международная научно-практическая конференция



«ПРЕОБРАЗОВАНИЕ ТРАНСПОРТНО-КОММУНИКАЦИОННЫХ ПРОСТРАНСТВ ГОРОДОВ. САНКТ-ПЕТЕРБУРГ. ПЛОЩАДЬ БАЛТИЙСКОГО ВОКЗАЛА»

Приглашаем к участию:

- ▶ градопланировщиков
- ▶ архитекторов
- ▶ инженеров по городскому транспорту и экономике градостроительства
- ▶ социологов и культурологов
- ▶ дизайнеров городской среды
- ▶ специалистов по развитию территорий

Подробности на сайте: [www.labgrad.ru](http://www.labgrad.ru)

**1-7 июля 2012**

e-mail: [ngg@labgrad.ru](mailto:ngg@labgrad.ru) тел.: (812) 710-48-38 Обязательная регистрация!

## Буронабивные СВАИ

Проектно-строительная организация ООО «Основа»

- Генпроектирование зданий и сооружений любого назначения, в том числе свайно-литых фундаментов из буронабивных свай и скважин для водоснабжения любых объектов.
- Строительство зданий и сооружений (генподряд), в том числе фундаментов из буронабивных свай при новом строительстве, капремонте и реконструкции.
- Весь комплекс работ по сооружению скважин для водоснабжения промышленных объектов, коттеджной застройки и т.п.
- Обследование аварийных фундаментов, проектирование и выполнение СМР по ликвидации аварий.
- Инженерные изыскания для строительства

Тел. 314-9550, тел./факс 571-7302

[www.osnova-bur.ru](http://www.osnova-bur.ru), e-mail: [osnova\\_info@mail.ru](mailto:osnova_info@mail.ru)

Свидетельство № 0585-01-2010-7825357163-С-003 от 02.12.2010



**ООО «ОСНОВА»**

## БЭСКИТ®

*20-й год  
экспертной деятельности*

### Мониторинг

состояния зданий и сооружений при строительстве (реконструкции)

### Обследование

строительных конструкций и фундаментов

Геотехническое

### обоснование

строительства

СПб, Кирочная ул., 19, оф. 13Н

тел.: 272-44-15, 272-54-42

e-mail: [beskit@mail.ru](mailto:beskit@mail.ru)

[www.beskit-spb.ru](http://www.beskit-spb.ru)

Издание: №СРО-П.012-006-06 от 10.08.2010 выдано НП проектировщиков «Союзпроектстрой.Проект». Со всеми документами можно ознакомиться на сайте [www.beskit-spb.ru](http://www.beskit-spb.ru)

# Управляющим не хватает стандартов

**Антонина Асанова** / В прошлом году закон обязал застройщиков проводить открытые конкурсы по выбору управляющей компании для жилых объектов, однако инициатива не прошла – на рынке просто не хватает достаточно профессиональных управляющих организаций, говорят застройщики. ➔

По информации Жилищного комитета, в Петербурге на рынке ЖКХ работает 177 управляющих организаций, из которых 131, а это почти 75%, – частные.

При этом доля компаний, организованных жильцами, – всего около 1-3%, оценивает директор департамента эксплуатации объектов NAI Besag в Санкт-Петербурге Валентин Каверин.

«Проблема таких компаний заключается в том, что инициативная группа, состоящая из жильцов, образует УК, но в конечном итоге управление всеми процессами ложится на плечи одного человека, – рассказывает он. – В том случае если это не основная его работа, то он не справляется с нагрузкой, и все заканчивается».

«Зачастую управляющие компании работают при крупных строительных организациях», – говорит председатель совета СРО НП «Объединение управляющих компаний» Алексей Белоусов. Таковые есть в ГК «Балтрос», «ЮИТ Санкт-Петербург», холдинге RBI. Однако с недавних пор закон усложнил процесс привлечения к управлению дочерних компаний застройщиков.

«В 2011 году в Жилищный кодекс РФ были внесены поправки, запрещающие строительным компаниям передавать управляющим организациям, аффилированным к застройщикам, новые жилые объекты», – говорит Алексей Белоусов. Теперь по закону выбор УК осуществляется собственниками путем проведения открытого конкурса.

«Для того чтобы принять участие в конкурсе на обслуживание новых сданных домов, компания должна работать на рынке не менее 2 лет и иметь в своем активе опыт управления как минимум 2 многоквартирными домами комфорт- или бизнес-класса общей площадью от 10 тыс. кв. м», – озвучивает требования заместитель генерального директора ЗАО «Строительный трест» Беслан Берсиров.

Однако, по словам господина Каверина, в результате нововведений кардинальных изменений на рынке не произошло.

«В целом рынок поделен на определенные сегменты, где существуют свои игроки, поэтому внешней компании зачастую про-



Эксплуатация домов в историческом центре ведется на грани рентабельности

сто экономически невыгодно выходить на объект, – рассказывает Валентин Каверин. – Внешней управляющей компании необходимо получить одобрение 70% собственников. После такого выбора все жильцы начинают пристально наблюдать за ее работой, в таких случаях УК нередко меняются. Тогда как те компании, которые постоянно взаимодействуют с застройщиком, выходят на объект без особых проблем и вопросов».

«Можно констатировать, что уровень большинства управляющих компаний пока не вполне соответствует тем требованиям, которые «Строительный трест» предъявляет к своим партнерам», – объясняет господин Берсиров.

Управляющие организации, работающие на рынке Петербурга, очень разобщены, между ними отсутствуют информационные связи и обмен опытом, называют одной из причин такого состояния дел эксперты. При этом конкретные шаги по изменению ситуации они не озвучивают. Возможно, ситуация изменится с введением обязательного членства УК в саморегулируемых организациях, предполагают участники рынка. Законопроект «О внесении изменений в Жилищный кодекс Российской Федерации», устанавливающий, что к управлению многоквартирными домами будут допускаться только управляющие компании, являющиеся членами СРО, уже прошел первое чтение в Государственной Думе.

## цитата



**Мариус Яроцкий,**  
член совета директоров холдинга управляющих компаний «Сити Сервис»:

➔ В существующих условиях УК сложно обеспечить инвестиционно привлекательный стандарт прибыли. Для развития отрасли необходимо увеличение конкуренции, необходимы изменения нормативного регулирования по отношению к УК, создающие инвестиционно привлекательные условия.

## В ожидании холодов

**Антонина Асанова** / Рост объема задолженности жителей Петербурга перед управляющими компаниями, ставший особенно заметным в I квартале этого года, может еще более ускориться из-за вступления в силу 1 сентября 2012 года постановления Правительства РФ № 354. Бизнес частных компаний, работающих в сегменте эконом-класса, окажется на грани рентабельности, уверены эксперты.

«Условно жилье можно разделить на несколько групп, – рассказывает директор департамента эксплуатации объектов NAI Besag в Санкт-Петербурге Валентин Каверин. – Первая – это дома старого фонда, в этом случае рентабельность компа-

ний, которые занимаются его обслуживанием, составляет 7-8%. Вторая группа – это новостройки с консьержем, парковкой – здесь рентабельность выше – 17-20%. Последняя группа – это элитное жилье, в котором стоимость услуг по эксплуатации составляет в среднем от 11 до 14 USD за 1 кв. м, при этом уровень рентабельности – 30%. Однако таких показателей рентабельности УК достигает только при условии, что все жильцы дома исправно платят коммунальные платежи, оговаривается Валентин Каверин. На практике бизнес в сфере ЖКХ, особенно в сегменте эконом-класса, может оказаться менее прибыльным. «С учетом предоставления коммунальных услуг прибыль-

УК по МСФО составляет не более 3%», – говорит член совета директоров холдинга управляющих компаний «Сити Сервис» Мариус Яроцкий. В сегменте жилья эконом-класса около 80% жильцов задерживают оплату УК, оценивает господин Каверин. По данным коллекторского агентства Morgan & Stout, в I квартале 2012 года объем задолженности по плате за жилищно-коммунальные услуги на Северо-Западе вырос на 10% и составил 175 млрд рублей. После вступления в силу 1 сентября 2012 года постановления Правительства РФ № 354, по которому плата за отопление будет взиматься только в пределах отопительного сезона, по словам экспертов, размер долгов может увеличиться еще больше.

«Сейчас «зимние» платежи за отопление равномерно распределяются по всему году, – говорит глава Ассоциации ТСЖ и ЖКС Петербурга Марина Акимова. – Однако если все-таки вступит в силу решение, по которому жильцы должны оплачивать коммунальные услуги только по показаниям узла учета, то по бюджетам малоимущих людей будет нанесен удар. В старых домах в отопительный сезон платежи вырастут в 2-3 раза. Вполне возможно, что некоторые жители просто не смогут оплачивать коммунальные услуги». Это означает, что некоторые управляющие компании столкнутся с сокращением рентабельности бизнеса – по закону они должны перечислять плату поставщикам ресурсов в полном объеме вне зависимости от того, заплатил ли собственник жилья за коммунальные услуги или нет.

Кроме того, постановлением № 124, вступившим в силу в марте, управляющим компаниям рекомендовано заключать договоры с поставщиками электроэнергии от имени собственников дома, тогда как сейчас сбытовые компании выставляют счета жильцам самостоятельно. «Если нас обяжут заключать такие договоры, компании тут же понесут значительный убыток, – говорит коммерческий директор «УК Возрождение» Инна Семенова. – Может повториться ситуация конца 2010-го – начала 2011 года, когда с рынка вышло множество управляющих компаний». При этом на вопрос «Что делать?» эксперты дают противоположные ответы. Одни считают, что в законодательных изменениях следует сделать паузу, рынок эксплуатации жилья мешает развиваться беспорывная смена правил игры, говорит Марина

Акимова. Другие участники рынка считают, что существующей законодательной базе все-таки необходимо совершенствование. «Действующая модель работы управляющих компаний с ресурсоснабжающими организациями требует корректировок», – говорит Мариус Яроцкий. С одним тезисом все эксперты соглашаются: усиление контроля над управляющими компаниями не способствует развитию рынка.

## цифра

**75 млрд**

рублей – объем задолженности по плате за ЖКУ в I квартале 2012 года на Северо-Западе

# Паспортизация идет со скрипом

**Мария Яцко** / Паспортизация городских фасадов, которую затеяли чиновники еще в 2006 году, для собственников зданий прошла незаметно. За 5 лет документы получило всего 9 тыс. зданий Санкт-Петербурга. ➤

Идея городских властей с паспортизацией всех фасадов Санкт-Петербурга, по мнению экспертов, провалилась. Несмотря на участившиеся последние два года проверки, большинство опрошенных коммерческих организаций и ТСЖ, занимающихся управлением недвижимостью, вопрос о наличии паспорта фасада здания поставил в тупик. Некоторые из них ничего не слышали о документе и заявили, что «ни в одном надзорном органе его не спрашивают», некоторые что-то знают, но не видят смысла заниматься его оформлением, а многие говорят о том, что из-за отсутствия полной информации о здании оформить его невозможно. Между тем штраф за отсутствие такого документа для юридических лиц составляет от 40 тыс. рублей (первичное нарушение) до 300 тыс. рублей (повторное нарушение). Если раньше из-за отсутствия паспортов могли заниматься только лицензированные организации, то теперь им достаточно входить в саморегулируемую организацию.

Утверждением паспортов фасадов занимается Комитет по градостроительству и архитектуре Санкт-Петербурга (КГА). По замыслу чиновников, при оформлении паспортов собственники зданий устранят все нарушения на фасадах, оформят их в едином стиле, уберут лишнюю технику, аляпистые вывески и т. д. И впредь внести изменения во внешний облик дома владельцы смогут только после согласований с городской администрацией. По данным КГА, с 2006 года было утверждено 9 тыс. паспортов. Исходя из этой цифры, в среднем за год выдается 1,5 тыс. паспортов. Если учесть, что в 2011 году было введено в эксплуатацию 640 только жилых домов, то цифра получается совсем небольшая. В комитете отметили, что активность собственников зданий по оформлению документов зависит от активности выдачи предписаний Государственной административно-технической инспекцией (ГАТИ, проверяет нежилые здания) и Государственной жилищной инспекцией (ГЖИ, контролирует жилой фонд).

По оценкам Александра Кремера, ведущего специалиста отдела недвижимости



ЗАО «Мелстон Инжиниринг» (занимается подготовкой паспортов), в Санкт-Петербурге работает около 20 компаний, которые специализируются на оформлении паспортов фасадов. Многие из них освоили этот вид деятельности недавно, а до этого занимались переводом жилых помещений в нежилой фонд. Стоимость таких работ, по оценкам эксперта, варьируется от 20 рублей за 1 кв. м до 50 рублей за 1 кв. м фасада. Площадь фасада небольшого здания в центре Санкт-Петербурга варьируется от 200 до 400 кв. м. В центре оформлению подлежит, как правило, два фасада, а в спальных районах – четыре и более. Таким образом, стоимость оформления паспорта варьируется от 8-40 тыс. рублей и более. По данным специалиста, «Мелстон Инжиниринг» может согласовывать до 40-50 паспортов ежегодно, однако сейчас заказывают всего несколько документов в год.

По данным ГЖИ, проверки состояния городских фасадов осуществляются регулярно на плановой основе. В 2011 году инспекция проверила работу жилищных агентств Василевостровского, Петроградского и Красногвардейского районов. По

в Санкт-Петербурге работает около 20 компаний, которые специализируются на оформлении паспортов фасадов

данным начальника ГЖИ Валерия Язко, за год было оформлено всего 88 протоколов о ненадлежащем содержании фасадов зданий, в том числе об отсутствии необходимых документов, а общая сумма штрафов составила 1 млн рублей. В 2012 году ревизия пройдет в Адмиралтейском, Пушкинском и Фрунзенском районах.

Владимир Семенов, президент Ассоциации ТСЖ Центрального района Санкт-Петербурга, рассказал, что вопрос получения паспортов фасадов, который активно обсуждался несколько лет назад, постепенно перестал быть актуальным: надзорные органы документ не проверяют, а исполнители не оформляют. «Для зданий, расположенных в центре города, большинство из которых имеют статус вновь выявленных памятников архитектуры, невозможно создать такой документ. Сохранных данных об изменении их фасадной части просто не существует. К примеру, в доме по адресу: ул. Захарьевская, 9, капитальный

## справка

«Правила содержания и ремонта фасадов зданий и сооружений Санкт-Петербурга» от 14.09.2006 № 1135, утвержденные городским правительством, обязывают всех владельцев зданий, независимо от того, государственная это или частная собственность, иметь паспорт фасада. В этом документе должны быть точно отражены все технические характеристики строения и участка, на котором оно расположено, зафиксированы все изменения его внешнего облика со всеми необходимыми согласованиями. Он должен содержать информацию о последней реставрации и капитальном ремонте зданий, об изменении его цвета, о согласовании замены окон, установки кондиционеров и др.

ремонт не проводился уже 70 лет. Сейчас мы можем только получить архитектурное задание от КГИОП на реставрацию фасадов, но на его реализацию необходимы колоссальные средства, которых у ТСЖ просто нет», – считает он. По словам Владимира Семенова, тотальные проверки состояния фасадов домов в центре города и наличия правильно оформленных документов на них могут привести к расформированию большинства ТСЖ. Так получилось в случае с домом на ул. Миллионной, 23. «Сложилась практика, при которой КГИОП не участвует при передаче домов управляющим компаниям, и данные о состоянии дома в этот момент не фиксируются. В случае с домом на Миллионной улице так и произошло, а после передачи дома КГИОП через суд обязал собственников жилья провести реставрацию дома за собственный счет», – рассказал он. Средняя стоимость реставрации 1 кв. м исторического здания составляет 1,5 тыс. USD.

## Бизнес не торопится тратить деньги

**Мария Яцко** / Немногие собственники осознают, что отсутствие паспорта фасада увеличивает риск получения штрафа за ненадлежащее содержание здания, размер которого для юридических лиц может достигать до 1 млн рублей.

«В 2011 году было проведено 526 плановых проверок владельцев коммерческой недвижимости на наличие паспортов, а в 2012 году планируется проинспектировать еще 226 организаций», – сообщил Александр Спиридонов, заместитель начальника Государственной административно-технической инспекции. За последние два года к админи-

стративной ответственности инспекция привлекла 564 компании и составила 236 протоколов. По данным Александра Спиридонова, общая сумма штрафов за ненадлежащее содержание фасадов зданий составила 6,7 млн рублей. «Контрольные мероприятия в Санкт-Петербурге проводятся достаточно часто, но поводом их проведения становится не проверка наличия согласованного паспорта фасада здания, а нарушения, связанные с наличием на фасадах несогласованных элементов (кондиционеры, антенны, реклама, стеклопакеты и др.), отсутствие на фасадах исторических элементов или аварийное состояние. Отсутствие со-

гласованного паспорта фасада выявляется уже во время проверки», – пояснил Александр Кремер. Он отметил, что немногие собственники осознают, что отсутствие паспорта фасада увеличивает риск получения штрафа за ненадлежащее содержание здания, размер которого для юридических лиц может достигать до 1 млн рублей.

Как и в случае с перепланировкой помещений предыдущими владельцами, бремя доказательств своей невиновности будет лежать на новом собственнике здания.

Владимир Спарак, заместитель генерального директора АРИН, также считает, что сейчас владельцы домов не уде-

## мнение



**Игорь Кокорев, менеджер проектов отдела стратегического консалтинга Knight Frank St Petersburg:**

– Петербург отличается огромным количеством исторических фасадов в центре города, которые часто отличаются сложностью, и при этом требуют к себе постоянного внимания и периодических обследований и ремонта. Содержание исторического фасада обычно дороже и сложнее по сравнению с современными фасадами. Соответственно, интересы бизнеса (минимизация издержек) могут вступать в противоречие с необходимостью регулярно тратить деньги на сохранение фасадов и поддержание их хорошего состояния. В то же время недвижимость в центре города обычно более востребованная и дорогая по сравнению с недвижимостью на периферии, что дает возможность тратить больше средств на эксплуатацию объекта недвижимости. Однако центр города имеет неоднородную привлекательность, а сложные фасады встречаются в совершенно различных его частях.

лать внимания их внешнему облику. «Содержание фасадов зданий в надлежащем виде требует немалых затрат, но ничем не окупается. Кроме того, перед глазами есть всегда пример городских властей, ко-

торым принадлежит большая часть городских сооружений, но содержать которые даже на самых знаковых улицах они не в состоянии. Идет бесконечный ремонт, который приводит к недолговременному

улучшению. Если власть сама не может навести порядок, то почему частные собственники должны тратить на это свои деньги? Позиция неверная, но крайне распространенная», – заключает он.



## интервью

# «В 2012 году в России застраховано 54% опасных объектов»

С 1 января 2012 года вступил в силу Федеральный закон № 225 «Об обязательном страховании гражданской ответственности владельца опасного объекта...», а с 1 апреля Ростехнадзор начал взимать штрафы с владельцев предприятий, не имеющих полиса обязательного страхования. О проблемах страхования опасных производственных объектов (ОПО) корреспонденту «Строительного Еженедельника» Александру Аликину рассказывает Евгений Дубенский, президент Союза страховщиков Санкт-Петербурга и Северо-Запада, директор Северо-Западной дирекции ОАО СК «Альянс» (бывшее ОАО СК «РОСНО»). ➤

**– Сколько, по вашим оценкам, в Петербурге и Ленобласти предприятий, содержащих опасные объекты, которые до сих пор не застраховали свою ответственность?**

– В первую очередь стоит отметить, что Федеральный закон № 225, как и любой новый закон об обязательном страховании, предполагающий увеличение расходов страхователей, развивается не без проблем, и его применение на практике пока идет медленными темпами. Большинство собственников ОПО приурочили заключение договоров обязательного страхования (ОС) ОПО к 1 апреля – дате, с которой введены штрафные санкции за отсутствие полисов. По сути, они восприняли первые 3 месяца 2012 года как отсрочку. Именно поэтому большая доля рынка сегодня не охвачена страхованием. По последним данным НССО, российские страховщики заключили более 182 тыс. договоров ОС ОПО, то есть застраховано 54% от общего количества опасных объектов, подлежащих страхованию в 2012 году.

По нашей оценке, в Северной столице ситуация с внедрением страхования ОПО складывается немного лучше. Доля застрахованных объектов по городу составляет примерно 70–80%. Страхуют свои риски крупные инфраструктурные предприятия, предприятия нефтегазового и топливно-энергетического комплекса, химической и горной промышленности, содержащие на балансе крупные производственные площадки.

Однако около 20% предприятий до сих пор не хотят исполнять новый закон, несмотря на то что большинство промышленников в курсе нововведений в законодательстве. Преимущественно это касается небольших предприятий, которые имеют на балансе такие технические устройства, как автокраны, подъемные механизмы (наименование таких ОПО – «участок транспортный»). По сфере деятельности это в основном строительные организации, а также собственники промышленных зданий. На практике мы сталкиваемся с удивительно абсурдной логикой потенциальных страхователей: в ситуации когда стоимость страховки составляет

6 тыс. рублей, а штрафы за отсутствие полиса на предприятие – от 300 тыс. до 500 тыс. рублей, клиент все равно отказывается от заключения договора ОС ОПО.

**– Возросло ли с апреля количество выдаваемых полисов? Насколько?**

– Несмотря на то что начали применяться штрафы за несоблюдение обязанности по страхованию, резкого роста количества продаваемых полисов ОС ОПО в период с апреля по середину июня мы не отмечаем. Продажи идут в прежнем темпе. Естественно, все 100% опасных объектов промышленникам вряд ли удастся так быстро застраховать. Я думаю, этот процесс может затянуться еще на 2–3 месяца.

**– В конце прошлого года Правительство РФ утвердило правила страхования опасных объектов, в том числе тарифы. Сообщалось, что Минэкономразвития готовило поправки в это постановление, предусматривающие «значительное снижение тарифов». Были ли снижены тарифы?**

## Около 20% предприятий не хотят исполнять новый закон, даже несмотря на то что большинство промышленников уже в курсе нововведений в законодательстве. Преимущественно это касается небольших предприятий

– Нет, тарифы не изменились, и мы не видим на текущий момент оснований для их корректировки. Тарифы, утвержденные правительством, были разработаны на основании существующей статистики. Статистической базы по обязательному страхованию ОПО пока нет, поэтому еще рано говорить о необходимости снижения тарифов. Только реальные выплаты страховщиков и статистика убытков покажут адекватность тарифов. Однако делать выводы мы сможем не ранее чем через 2–3 года, когда система ОС ОПО полноценно заработает.

**– Какие тарифы по обязательному страхованию опасных объектов сейчас?**

– Расчет страхового тарифа происходит на основании базовых ставок и коэффициентов. Базовые ставки страховых тарифов устанавливаются исходя из типового вида опасного объекта и определяются из таблицы базовых ставок, указанных в постановлении правительства.



присвоения наименований опасных производственных объектов в целях регистрации в госреестре. Но ОПО, которые были зарегистрированы до ввода данных документов, могут иметь иное наименование. В связи с этим появились разночтения в отношении объекта к тому или иному типу ОПО и, соответственно, в размерах страховых тарифов.

**– Существует ли примеры недобросовестной конкуренции среди страховщиков на почве сложности отнесения опасных объектов к тарифным категориям?**

– Некоторые страховщики воспользовались ситуацией, связанной со сложностью отнесения опасных объектов к тарифным категориям, чтобы сделать клиенту экономичное предложение. То есть когда нет однозначного решения по определению типа ОПО, компания может намеренно посчитать страховую премию исходя из низкого тарифа, чтобы привлечь клиента.

Клиенты должны понимать, что это действие будет квалифицироваться как нарушение ФЗ № 225, которое влечет за собой штрафы не только для страховщиков, но и для страхователей. Наш совет предприятиям: в случаях когда нет четкого соответствия в наименованиях ОПО, согласно постановлению Правительства РФ № 808 от 1 октября 2011 года обращаться за компетентной помощью к специалистам Ростехнадзора для официального разъяснения, к какому типовому виду опасных объектов относится конкретный ОПО.

**– Существует ли у страхователей проблема в декларации промышленной безопасности и, как следствие, проблема страховщиков в определении лимита своей ответственности?**

– Страховщики определяют условия страхования на основании представленных страхователем документов, одним из которых является декларация по промышленной безопасности. В зависимости от показателя МКВП (максимально возможное количество потерпевших), указанного в декларации, определяется страховая сумма для объектов, подлежащих декларированию, и она может составлять от 10 млн до 6,5 млрд рублей.

Страховщик при необходимости может провести за свой счет экспертизу опасного объекта в целях оценки вреда, который может быть причинен в результате аварии на опасном объекте, максимально возможного количества потерпевших и (или) уровня безопасности опасного объекта, в том числе с привлечением специализированных организаций и (или) специалистов.

цифра

# 150 тыс.

договоров по обязательному страхованию опасных промышленных объектов заключено сегодня в России

СХЕМЫ

# Факторинг строительству не товарищ

**Светлана Семенович** / По итогам 2011 года, согласно данным Ассоциации факторинговых компаний, объем операций факторов в строительной отрасли составил всего 6,2 млрд рублей, или 0,8% от общего объема рынка. Факторингом воспользовались лишь 67 организаций отрасли.

Факторинг сам по себе представляет комплекс финансовых услуг, оказываемых клиенту в обмен на уступку дебиторской задолженности. В преломлении к недвижимости и строительству факторинг выглядит своего рода способом взыскания дебиторской задолженности, имеющейся у покупателя перед строителями и продавцами недвижимости, а также инструментом получения единовременных и значительных финансовых поступлений. Также факторинг является удобным инструментом работы поставщиков строительных материалов со строителями, так как ввиду больших объемов материалов, необходимых для строительства, строительные компании не всегда могут произвести оплату одновременно, что может затормозить поставки и снизить объем так необходимых оборотных средств. «Производители отделочных материалов и фурнитуры успешно пользуются факторингом. Для таких компаний актуален весь спектр услуг факторинга и финансовой логистики: финансирование дебиторской задолженности, безрегрессный факторинг, поручительство за покупателей, портфельное финансирование, финансирование закупок», – говорит Сергей

Васильев, директор Санкт-Петербургского представительства НФК.

Со стороны факторинг выглядит очень удобным способом избавления себя от необходимости постоянного отслеживания дебиторской задолженности и сосредоточения на своей основной деятельности.

Однако распространение факторинга в строительстве тормозит зачастую невинительный подход строителей к должному оформлению документации, подтверждающей право их требования к должнику, а также повсеместное несоблюдение сроков строительства. Таким образом, для финансового агента излишне вырастает уровень риска невозврата полученной по договору факторинга дебиторской задолженности. Кроме того, развитие факторинга тормозит непрозрачность строительного рынка и рынка недвижимости. «В большинстве факторинговых компаний строительная отрасль относится к высорискованным отраслям ввиду несоблюдения сроков сдачи объектов, а также ввиду того, что дебиторы не укладываются в предоставляемую отсрочку. Поэтому условия и факторинговые схемы индивидуальны в каждом конкретном случае», – констатируют эксперты ЗАО КБ «Мираф-Банк».

«Строительная отрасль очень сильно зависит от экономической конъюнктуры. Именно застройщики первые становятся жертвами финансового кризиса и последними выходят из него. В данной отрасли длинная цепочка получения денежных средств – распространены договоры подряда и субподряда, а также застройщики часто прибегают к услугам различных посредников. Зачастую в цепочке участвует несколько промежуточных звеньев», – добавляет Сергей Васильев.

Все это привело к тому, что в сфере строительства доля факторинга снизилась с 2007 года почти в 10 раз. «В сфере строительства более развита отсрочка платежа и бартерные схемы», – подтверждает Ольга Козимьянец, исполнительный директор «НДВ СПб».

ЦИФРА

## в 10 раз

снизилась доля факторинга в сфере строительства в России за последние 5 лет

## Как лазейки до «красной зоны» довели

**Светлана Семенович** / Корни свертывания факторинга в строительстве – в кризисе 2008 года, в результате которого данная отрасль попала в «красную зону» риск-менеджмента. Схема считается непрозрачной, характеризующейся плохой платежной дисциплиной и большим количеством дефолтов.

Однако тот же кризис 2008 года способствовал внесению изменений в законодательство о факторинге. Все факторинговые операции в России регулируются главой 43 Гражданского кодекса. В 2009 году в ст. 825 главы 43 ГК РФ были внесены изменения, которые предоставили возможность выступать в качестве финансового агента, то есть заключать договоры факторинга, «любой коммерческой организации». «В итоге факторы разделились на профессионалов, которых «видит» наша ассоциация и государство, и любителей юридических лазеек, в число которых с 2010 года активно вошли представители строительной отрасли», – рассказывает Дмитрий Шевченко, исполнительный директор Ассоциации факторинговых компаний. В строительной сфере расцвел так называемый псевдофакторинг. Этому есть

примеры. ООО «Система» (заказчик) поручает ЗАО «Строительно-монтажная компания «Прайд» (подрядчик) строительные-монтажные работы стоимостью 50,4 млн рублей и перечисляет 4 млн рублей аванса. После чего «передумывает» и требует у подрядчика через суд возврата аванса, но суд отказывает заказчику в иске. Поскольку договор подряда еще действует, заказчик заключает «договор факторинга», уступая право денежного требования (аванса) фактору – ООО «Титан». «Результатом становится арбитражное дело № А60-41619/2010, в котором выясняется, что для того чтобы заключить договор факторинга в строительной отрасли, нужно хотя бы прочесть две главы ГК РФ, а не просто иметь желание выбить аванс из подрядчика. Суд подробно разъяснил строителям, чем договор факторинга отличается от цессии», – объясняет господин Шевченко. Другой пример. В марте 2012 года Высший арбитражный суд был вынужден поставить точку в деле № А59-146/2011, чтобы избавить департамент городского хозяйства г. Южно-Сахалинска от претензий фактора – ООО «Правовой континент». Компания «Прогресс-Строй» по муниципальному контракту выполнила для города

подрядные работы по текущему содержанию дорог. Город вовремя заказа не оплатил (сумма 1 106 734 рублей), подрядчик обратился в суд. В феврале 2010 года подрядчик суд выиграл. Но денег в бюджете города не было. Поэтому в июле 2010 года подрядчик заключил договор факторинга с «Правовым континентом», уступив тому право денежного требования к городу. В августе 2010 года деньги в бюджет пришли, и город оплатил исполнительный лист подрядчика. После чего фактор обратился в суд с иском к городу, требуя оплатить повторно один и те же денежные требования.

«В данном примере помимо элементов притворной сделки отражается еще один аспект факторинга в России – муниципальное образование или государственное предприятие руководствуется не только Гражданским, но и Бюджетным кодексом, а последний не допускает перемены лиц в обязательстве по государственному контракту, в результате чего факторинг здесь невозможен», – комментирует эксперт. Эксперты все же говорят, что настоящий факторинг сам по себе может быть одним из инструментов развития рынка недвижимости и строительства.

МНЕНИЕ



**Антон Агабаев, юрисконсульт ЗАО «Северо-Западный юридический центр»:**

«Для дальнейшего развития факторинга на строительном рынке требуется усовершенствование законодательства – нормы, позволяющие финансовому агенту снизить рискованность своего бизнеса и тем самым увеличить объем предложений в данном сегменте рынка. В этом вопросе России необходимо опираться на опыт стран, уже давно эффективно использующих данный финансовый инструмент. К таким странам, бесспорно, можно отнести США и Великобританию.

КОЛОНКА АНАЛИТИКА



**Денис Демин, начальник аналитического отдела инвестиционной компании «БФА»:**

«Май оправдал звание самого тревожного месяца для финансовых рынков, будучи отмечен серьезными колебаниями курсов валют, котировок акций и сырьевых товаров на фоне очередного обострения страхов отношения судьбы экономик Европы, Китая и всего мира. При этом нельзя сказать, что пресловутая поговорка Sell in May and go away полностью оправдала себя. Снижение на фондовых рынках продолжалось с середины марта и в мае ускорилось (если иметь в виду падение индекса РТС с 1600 до 1200 пунктов) во многом благодаря тому, что рубль, стоически державший свои позиции все первые месяцы года, уступил под натиском обострившихся рисков и падающей нефти.

Возможно, однако, что вышеупомянутую поговорку в нынешнем году, на первый взгляд похожей на два предыдущих по новостному фону и значениям индексов, следовало интерпретировать прямо противоположным образом. Во всяком случае, 30%-ная коррекция индекса РТС, произошедшая с середины марта по середину мая, может представлять интересную возможность для заработка – разумеется, для хладнокровных инвесторов, готовых мириться с высокой волатильностью, которая на ближайшие несколько месяцев гарантирована. Действительно, динамика российских акций заметно разошлась с не таким уж печальным финансовым состоянием отечественных эмитентов, и многие «голубые фишки» к концу мая стали выглядеть привлекательно. Скандарное начало лета совпало с началом осторожного восстановления, и к середине июня индекс РТС отыграл уже более ста пунктов.

Успокоился и рубль, в мае заставивший понервничать обладателей валютной ипотеки. Хотелось бы верить, что рынок в летние месяцы действительно даст инвесторам отдохнуть. Во всяком случае многочисленные новости о понижении рейтингов и банковских неурядицах в Европе отечественные акции в первой половине месяца воспринимали бесстрастно. Цены на нефть, так легко избавившийся от геополитической и прочих премий, потерял 20 USD за баррель, к середине июня закрепились на сильных уровнях поддержки, не спеша снижаться дальше.

Положить конец очередной «европаранойе» могут лишь те, кто дал ей старт. Надежды рынка связаны с Грецией, где вторые в этом году парламентские выборы должны поставить если не точку, то запятую в приговоре «Уйти нельзя остаться». Мы считаем, что еврозоне и дальше придется нести свой крест в лице Греции, а очередной раунд истерии по поводу судьбы единой европейской валюты снова докажет ЕС вполне очевидную необходимость дальнейшего и скорейшего сращивания финансовых систем. В принципе, очевидно, что все, что не убьет евро, сделает его сильнее, но, учитывая крайнюю степень нервного истощения участников финансовых рынков по всему миру, можно сделать лишь один определенный прогноз: лето будет жарким.

➔ бухгалтерский учет

# МСФО до западного инвестора доведет

**Светлана Семенович** / В настоящее время менее 30% застройщиков Петербурга используют консолидированную финансовую отчетность по МСФО. Далеко не все строительные компании готовы выкладывать миллионы рублей в анализ своей деятельности на основе международных стандартов финансовой отчетности. ➔

У строительных компаний на текущий момент нет обязанности составлять консолидированную финансовую отчетность по МСФО. Однако согласно Приказу Министерства финансов Российской Федерации от 29.07.1998 № 34н «в случае наличия у организации дочерних и зависимых обществ эта организация помимо собственного бухгалтерского отчета должна составлять сводную бухгалтерскую отчетность, включающую показатели отчетов таких обществ».

«Большого интереса с точки зрения инвесторов и рынка капитала сводная отчетность по РСБУ не представляет, и ее составление является лишь формальным исполнением требований законодательства. Реальной альтернативой исполнения положения № 34н в дальнейшем может стать составление консолидированной отчетности по МСФО с момента, когда стандарты МСФО будут официально признаны на территории Российской Федерации и будут внесены соответствующиеправки в указанное положение и ФЗ «О бухгалтерском учете», говорит экономист отдела ценных бумаг и аналитики ООО «Сэтл Групп» Геннадий Ситников.

В то же время новый закон о бухгалтерском учете (Федеральный закон от 06.12.2011 № 402-ФЗ) не предусматривает освобождения от ведения российского учета. Поэтому о возможной замене и переходе от сводной отчетности по РСБУ к консолидированной по МСФО в строительном бизнесе пока говорить не приходится.

В современном экономическом мире, где инвестирование все в большей степени осуществляется в реальном времени через всемирную электронную сеть, появляется все больше доводов в пользу унификации учетных стандартов. «Положительные моменты МСФО: присоединение к междуна-



Для конечных потребителей – покупателей квартир – разница от перехода на МСФО будет незаметна

## Большого интереса с точки зрения инвесторов и рынка капитала сводная отчетность по РСБУ не представляет

родным рынкам капитала, высокая информативность и полезность для пользователей, сокращение времени и ресурсов, необходимых для разработки новых национальных правил отчетности», – рассказывает Валерия Карпова, юрисконсульт Северо-Западного юридического центра. Главный и неоспоримый плюс МСФО – повышение прозрачности и, как следствие, инвестиционной привлекательности. «Для

строительного сектора, который априори воспринимается инвестиционным сообществом как высокорисковый, это очень важно. В частности, необходимость составления отчетности связана с возможностью получения международного рейтинга (Moody's, Standard & Poor's). Наличие консолидированной отчетности по МСФО за 3 последних завершённых финансовых года – одно из основных требований между-

народных рейтинговых агентств», – уверен Геннадий Ситников.

Для конечных потребителей – покупателей квартир – разница от перехода на МСФО будет незаметна. «Однако компания, работающая по МСФО, как правило, привлекает иностранный капитал и получает, таким образом, более длинные и дешевые деньги, что позитивно отражается на ее финансовом состоянии», – свидетельствует Ольга Козьянец, исполнительный директор «НДВ СПб» (подразделение «НДВ-Недвижимость»).

«Без МСФО не обойтись при IPO на западных биржах. Иностранные инвесторы не знакомы с российской практикой бухгалтерской отчетности и им трудно оценить состояние денежных потоков в компании, не ведущей отчетность по МСФО», – добавляет госпожа Козьянец.

### мнение



**Арсений Васильев,**  
генеральный директор  
управляющей  
компании группы  
«УНИСТО Петро-  
сталь»:

➔ Думаю, что не во всех компаниях строительной отрасли, в которых осуществлен или планируется переход на МСФО, есть четкое понимание, зачем это делается. Принципиально МСФО будет полезно прежде всего тем компаниям, которые планируют привлечение непосредственно в свой капитал серьезных международных инвесторов, например размещением своих ценных бумаг.

## Система по борьбе с завышениями

**Светлана Семенович** / Основное отличие двух систем финансовой отчетности (российской и международной) заключается в том, что наша система борется с возможным занижением показателей, опасаясь недобросовестных налогоплательщиков, в то время как МСФО борется с завышением показателей, защищая интересы возможных инвесторов.

Принципиально отличия делаются на методологические (относительно легко устранимые) и системные (для устранения которых потребуются значительные реформы). «К методологическим различиям можно отнести ограниченное применение методов оценки в российском учете, неиспользование доступной оперативной управленческой информации, сильное влияние тра-

диционных методов учета. Под системными отличиями российского учета от МСФО, которые вызывают наибольшую сложность, в первую очередь понимаются несоблюдение принципа приоритета содержания перед формой при классификации и учете фактов хозяйственной деятельности, а также привязка используемых в учете концепций и терминов к гражданскому законодательству, которое уже не всегда способно с точностью отражать экономическую действительность», – рассказывает Геннадий Ситников. Существенно отличается и логика отражения отдельных финансовых показателей. В частности, пожалуй, самое существенное отличие для строительной девелоперской компании – вопрос признания доходов. В выручку по РСБУ включается часть суммы экономии инвестиции – возна-

граждение заказчика-застройщика (ориентировочно данная величина может составлять 4,5% от реальной выручки по проекту). В МСФО же в объеме выручки признается вся сумма поступлений дольщиков (покупателей объектов недвижимого имущества), но с существенным временным лагом, то есть не в момент фактического поступления средств дольщиков, а после сдачи объекта в эксплуатацию, в момент подписания актов приема-передачи квартир. Для компаний, ранее не составлявших отчетность по МСФО, есть ряд технических трудностей. По МСФО для всех числовых и описательных данных необходимо представлять сравнительную информацию как минимум за один предыдущий год (в некоторых случаях также необходимо представлять баланс на начало са-

мого раннего из представленных в отчетности периодов). Таким образом, в отчетности за 2012 год будет необходима информация еще и за 2011 год. Ретроспективно составлять отчетность сразу за два года – 2012 и 2011-й – будет крайне затруднительно, особенно учитывая, что в введенные законом на ее подготовку 120 дней (для организаций), ценные бумаги которых обращаются на организованных торгах) надо успеть сделать консолидацию всех компаний группы, провести аудит, а в некоторых ситуациях и оценку. Сам по себе переход на МСФО – весьма непростой процесс, который вряд ли стоит делать для галочки. «Перевод серьезной бухгалтерии на новые рельсы в любом случае займет не один отчетный период, обойдется в серьезные деньги на привлечение кон-

сультантов и специалистов и неизбежно приведет к некоторым ошибкам и сбоям в процессе перехода», – прогнозирует Арсений Васильев. Светлана Ивановская, ведущий аналитик группы SOLUM, подсчитала, что «первоначальные вложения для внедрения консолидированной отчетности по МСФО в зависимости от размера компании могут достигать 1 млн USD. Сюда входят затраты на создание нового отдела высокооплачиваемых специалистов, покупка и внедрение специфического дорогостоящего программного обеспечения, работы аудиторов по оценке активов компании. Кроме того, ежемесячные расходы могут достигать нескольких миллионов рублей ежемесячно». «У нас для решения данного вопроса в рамках Финансово-экономического департамента организован отдел составления отчетности по МСФО. Соответственно, на первоначальной стадии временные и финансовые затраты связа-

ны с созданием структурного подразделения. Весьма значительной в зависимости от финансовых возможностей компании может оказаться и стоимость проведения аудита отчетности по МСФО», – заключает Геннадий Ситников. «Наша компания предпочитает вводить отдельные элементы МСФО, и для начала во внутренней отчетности, четко понимая, кому необходим данный конкретный элемент. Это позволяет минимизировать риски глобальной перестройки и получить необходимые навыки эволюционным, а не революционным путем», – отмечает Арсений Васильев.

### цифра

1 млн USD

могут составлять первоначальные вложения для внедрения МСФО

# «Рекламный буклет» в натуральную величину

**Светлана Семенович** / Строители все больше внимания уделяют практике внедрения новых инструментов по продвижению жилья на рынок. Одним из таких относительно новых инструментов, позволяющим сформировать завершённую картину будущей квартиры задолго до сдачи дома, является шоу-рум. ➔

Популярность шоу-румов начала расти в последние годы. Покупатель стал более разборчиво подходить к выбору жилья и хочет видеть не только красивое рекламное изображение дома, но и конкретную квартиру, в которой ему предстоит жить. Как правило, посещая объект, потенциальный клиент просит менеджеров провести небольшую экскурсию по стройплощадке, что не всегда возможно из-за норм безопасности. Шоу-рум решает эту проблему. Ведь это одна из возможностей показать товар покупателю, помочь создать правильное впечатление о квартире. «Шоу-рум – рекламный буклет, но в натуральную величину. Его главное назначение – помочь застройщику визуализировать результат еще в процессе строительства, а покупателю – понять, как он будет себя ощущать в такой квартире», – говорит Анна Седельская, руководитель отдела маркетинга и рекламы ГК «Прок».

Большинство крупных застройщиков уже оценили положительный эффект от создания демоквартир. Так, по статистике, уже более 70% крупных застройщиков Санкт-Петербурга используют этот маркетинговый инструмент. «На наш взгляд, открытие шоу-румов существенно способствует продажам. Прежде всего, этот



Фото: Владимир Тимес



По статистике, уже более 70% крупных застройщиков Санкт-Петербурга используют шоу-румы как маркетинговый инструмент

инструмент влияет на принятие положительного решения потенциальными клиентами, которые, в принципе, готовы к приобретению квартиры, но еще колеблются. Использование шоу-румов оказывается особенно эффективным для компаний, у которых имеется предложение качественной отделки, и они заинтересованы продемонстрировать это конкурентное преимущество клиентам», – рассказывает начальник отдела рекламы компании «ЮИТ Санкт-Петербург» Ольга Лисенкова.

Несмотря на свои очевидные преимущества, инструмент демоквартир пока можно на-

звать инновационным. И специалисты пока не пришли к единому мнению, где же использование шоу-румов приносит максимальный эффект. Большинство застройщиков оценило эффективность данного маркетингового инструмента в сегменте масс-маркета. «Шоу-румы наиболее целесообразны в массовом сегменте, особенно в проектах комфорт-класса. Важная цель шоу-рума – показать качество предлагаемой отделки. А отделка востребована в сегментах эконом- и комфорт-класса», – утверждает Ольга Козимянец, исполнительный директор «НДВ СПб» (подразделение «НДВ-Недвижимость»).

Более спорным остается оборудование шоу-румов в высоком ценовом сегменте. «В случае объектов классов бизнес и элита шоу-румы не очень популярны, в том числе по причине сложности и дороговизны организации и содержания подобных квартир. Клиенту, покупающему недвижимость высокого класса, сложно предлагать стандартное решение, так как видение своей будущей квартиры у каждого свое», – резюмирует Ольга Трошева, заместитель генерального директора консалтингового центра «Петербургская недвижимость».

А генеральный директор управляющей компании группы «УНИСТО Петросталь» Арсений Васильев полагает, что «в сегментах бизнес и элит, где жилье сдается с подготовкой под чистовую отделку, шоу-румы помогают продавцу представить квартиру в более выгодном качестве, показав, как будет выглядеть квартира после ремонта».

«Шоу-румы в домах более высокого сегмента нужны, просто их разработка требует более нестандартного подхода», – подытоживает Ольга Козимянец.

## МНЕНИЕ



**Николай Гражданкин,**  
начальник отдела продаж ИСК «Отделстрой»:

➔ Создание шоу-румов – это требование рынка. Специфика продаж строящейся недвижимости заключается в том, что многие квартиры приобретаются на начальном этапе строительства, и клиент не видит приобретаемую недвижимость. Шоу-рум создается для того, чтобы он мог оценить не столько планировку (ее можно посмотреть и на плане, и на 3D-визуализации), сколько уровень отделочных работ, техническое оснащение, вид из окна и пр. Также, посещая шоу-рум, клиент по дороге видит размеры и отделку мест общего пользования (коридоров, переходных балконов, входной группы). Это тоже важная составляющая комфорта в будущем доме.

## цифра

на **5-10%**

способна поднять продажи в доме демоквартира

## Шоу-рум must go on

**Светлана Семенович** / Шоу-румы прочно осели на петербургском рынке недвижимости 3-4 года назад и сегодня исполняют более утилитарную, но вместе с тем и более полезную функцию.

Самый первый шоу-рум в Санкт-Петербурге открыла компания ЗАО «Ист-строй» в конце 1990-х в элитном жилом доме «Альба» на Васильевском острове. Уже в начале 2000-х этот инструмент пришелся по вкусу и маркетологам компании «Строймонтаж» – они начали его применять в ЖК «Звездный» и в жилом комплексе бизнес-класса «Монблан». Тогда целью было привлечение покупателей к объекту, причем это был скорее PR-ход, нежели дополнительная опция, направленная на удобство покупателя.

В практике последних лет появились различные вариации демонстрационных квартир. Первый вид – шоу-рум, который представлен в отдельном сооружении. «Даже на объектах, где еще нет возможности оборудовать демоквартиру, мы в строительных вагончиках создаем «уголки отделки», чтобы клиенты могли ознакомиться с возможными вариантами отделки и посмотреть предлагаемые материалы», – рассказывает Ольга Лисенкова. В объекте «Лучший выбор» компании «Ленстройтрест», например, демоквартира используется компанией в качестве офиса продаж. Есть единичные случаи, когда шоу-рум устраивается не на объекте, а в офисе компании. И второй вид шоу-румов, наиболее распространенный, – это квартира с отделкой, которая находится непосредствен-

но в строящемся доме, чаще всего на первом этаже. «Поскольку квартира монтируется в объекте незавершенного строительства, важны такие характеристики, как температура и гидроизоляция», – обращает внимание Эльдар Султанов, директор департамента новостроек АН «Бекар». С каждым годом созданию демоквартир уделяется все больше внимания, маркетологи превращают данный инструмент в новое конкурентное преимущество. «Дизайнерские бюро разрабатывают несколько типов высококачественной отделки квартир. В наиболее масштабных жилых комплексах под каждую отделку делается отдельный шоу-рум, где потенциальный покупатель может оценить и саму квартиру, и отделку в ней», – добавляет Ольга Козимянец. Некоторые застройщики идут

далее и предлагают покупателю не просто квартиру с качественным ремонтом, а жилье, в котором ему предстоит жить. Для этого обставляют демоквартиру мебелью, наполняют ее мелочами, вплоть до книг, вещей на полках, одежды в шкафах. «Раньше, чтобы наглядно продемонстрировать рабочее место на кухне, кухонную плиту просто рисовали, а теперь помещенные оборудуют полноценной современной бытовой техникой», – подтверждает Ирина Румянцева, руководитель центра продаж объектов нового строительства АН «Итака». Вместе с фантазией девелоперов по обустройству шоу-румов растут и бюджеты. Если отделка демоквартиры в массовом сегменте может обходиться в 6-12 тыс. рублей за 1 кв. м, то обустройство шоу-рума с мебелью и бытовой техникой достигает 600-800 тыс. рублей за однокомнатную квартиру. А уж если приглашать именитого дизайнерского бюро для домов высокого ценового сегмента, то созда-

ние шоу-рума может обойтись в сумму, сопоставимую со стоимостью квартиры. Радует то, что инвестиции в создание демоквартир окупаются с лихвой, ведь такие квартиры не остаются у застройщика. После того как все квартиры в доме распроданы, выставляется на продажу и шоу-рум. Цена на подобные объекты ниже в среднем на 10-15%. Причиной тому слу-

жит больший износ помещения, так как за время демонстрационных показов по полу квартиры могла пройти не одна сотня ног. Либо «перед продажей отделка в квартире обновляется (при необходимости происходит замена обоев, ламината и пр.). Стоимость квартиры не отличается от аналогичного типа квартир в данном доме», – свидетельствует Ольга Трошева.

## КСТАТИ

➔ В случае если шоу-рум укомплектован мебелью, то застройщики продают данные квартиры по цене выше, чем остальные квартиры в доме, и не обязательно на заключительном этапе продаж. Так, например, компания SRV в объекте «Малая Финляндия» приглашает покупателей не только посмотреть такую квартиру, но и предлагает ее купить. Стоимость двухкомнатной квартиры со всей мебелью и аксессуарами составляет 7,3 млн рублей, без мебели – 6,8 млн рублей. Известны случаи, когда уникальные шоу-румы в домах высокого ценового сегмента продавались на своеобразных аукционах.

# Арматурный всплеск

**Екатерина Костина** / Рынок строительной арматуры Санкт-Петербурга и Ленобласти показывает незначительный рост. По прогнозам экспертов, в 2012 году он увеличится всего на 2-3%. По разным данным, в 2011 году общий объем рынка металлопроката Санкт-Петербурга и Ленобласти составил 1,5-2 млн тонн продукции. ➔



Арматурная сталь в структуре себестоимости жилищного строительства составляет 15-20%

Состояние рынка строительной арматуры напрямую зависит от другого, более крупного сегмента отрасли – рынка металлопроката, который пока нестабилен. Аналитики утверждают, что полностью эта отрасль может восстановиться лишь к 2015 году.

Как рассказал Александр Романов, президент Российского союза поставщиков металлопродукции, рынок металлопроката России в 2012 году демонстрирует положительную динамику.

Одним из главных катализаторов арматурного рынка стала именно строительная отрасль. «Восстановление рынка и его рост происходят во многом благодаря возведению инфраструктурных объектов, в основном строящихся за счет бюджетных средств», – отметил Александр Романов. По его словам, в 2011 году в мире было произведено 1,5 млрд тонн стальной продукции, в то же время объем производственных мощностей составляет 2 млрд тонн, что свидетельствует о 25% избыточности рынка.

## Потребление растет

Наиболее крупными потребителями строительной арматуры и металлопроката в Санкт-Петербурге и Ленобласти являются такие объекты, как стадион на Крестовском, Западный скоростной диаметр, порт Усть-Луга, ЛАЭС-2, жилищные комплексы «Северная долина», «Триумф-парк», «Славянка», «Семь столиц», «Кудрово», «Осиновая роща», «Балтийская жемчужина» и др.

В Санкт-Петербурге в год вводится около 2-3 млн кв. м жилья. При этом основные продажи сосредоточены в зоне комплексного освоения территорий. По оценке Павла Созинова, председателя Северо-Западной палаты недвижимости, в будущем в зонах освоения периферийной

застройки будет сосредоточено около 40 млн кв. м строящегося жилья, то есть практически 50% от сегодняшнего объема жилищного фонда Санкт-Петербурга.

По мнению менеджера проекта «Обработка арматурной стали», ООО «ПЕТРОМЕТАЛЛ» Антона Кремма, арматурная сталь в структуре себестоимости жилищного строительства составляет 15-20%, а при строительстве высотных, более 17 этажей, монолитных зданий потребление арматуры может составлять 62-69% от общей стоимости жилья.

По данным ООО «Фирма «Севзапметалл», внутреннее потребление металлопроката в России в 2011 году составило 10 млн тонн. Весь Северо-Запад «съел» около 4 млн тонн, а Санкт-Петербург и Ленобласть – около 2 млн тонн. По разным экспертным оценкам, общероссийский объем потребления металлопроката в 2012 году вырастет на 3-7%, то есть на

1-2 млн тонн стали в год. Господин Голенкин прогнозирует, что в Санкт-Петербурге этот рост ограничится 5%.

Однако, по словам Арсена Бенглинца, директора ОП «МКМ-Петербург» ЗАО «Металлокомплект-М», видимое потребление строительной арматуры в 2011 году составило по оценкам компании 600 тыс. тонн. «В 2011 году на рынке металлопроката наблюдались противоречивые тенденции: с одной стороны, видимое потребление возросло почти на 20% по сравнению с 2010 годом и превысило докризисный уровень, а с другой стороны, имело место перераспределение структуры потребления. Если раньше в структуре спроса существенную роль играли локальные застройщики, то теперь основной спрос формируется за счет квартальной застройки и бюджетного строительства. В целом объем потребления 2012 года останется примерно на уровне 2011 года», – пояснил специалист.

## мнение

**Алексей Храпов, коммерческий директор компании «Металлсервис»:**

– Учитывая кризисный период, который наблюдался в экономике в последние два года, в 2012 году на рынке металлопроката вообще и строительной арматуры в частности наблюдается рост не более 2-3%. По данным компании «Металлсервис», в 2011 году на рынке Санкт-Петербурга и Ленобласти было произведено около 1,5 млн тонн металлопроката. Компания «Металлсервис» является одним из крупнейших металлотрейдеров на российском рынке. Ее ежегодная общероссийская отгрузка составляет 1,2 млн тонн металлопроката в год. По Санкт-Петербургу и Ленобласти «Металлсервис» занимает 8-10% рынка. Другими крупными игроками рынка являются компании «Металлокомплект-М», «Мечелл», «Тиссен групп». Что касается стоимости арматуры, то в зависимости от конъюнктуры рынка и экономической ситуации в целом цены либо сильно растут, как это было в 2003-2008 годах, либо имеют небольшой сезонный рост, как сейчас.

## Игроки из проката

На рынке Санкт-Петербурга и Ленобласти представлена стальная продукция всех крупнейших производителей стали: ОАО «Мечелл», ОАО «Северсталь», Новолипецкого металлургического комбината, Евразхолдинга, «ММК». Кроме этого, местный строительный рынок потребляет импортную продукцию из Белоруссии, Украины, Китая и других стран. В нашу страну импорт стали составляет 4-5 млн тонн в год. При вступлении России в ВТО и снижении ввозных пошлин импортной продукции станет значительно больше. Среди петербургских производителей металлопроката следует отметить Ижорский трубный завод (структура ОАО «Северсталь»), металлургический завод «Петросталь», ОМЗ «Спецсталь», ОАО «Ижорские заводы», ЗАО «Транскат», Северо-Западный трубный завод и др.

По словам Валерия Голенкина, генерального директора ООО «Фирма «Севзапметалл», около 60-70% металлопроката на стройки Санкт-Петербурга и Ленобласти доходит через металлотрейдеров. Кризис сильно повлиял на их число, отсевая на четверть – с 200 до 150 компаний. Так, крупнейшими металлотрейдерами в Санкт-Петербурге и Ленобласти являются такие компании, как «Металлсервис», «Металлокомплект-М» и др.

Александр Романов отметил, что конкуренция между производителями металлопроката будет только расти. «Основной тенденцией будет усиление «Мечелл-сервиса», «Евраз-Металла», в меньшей степени ТД «Северсталь-инвест», – пояснил он. Господин Романов считает, что в Санкт-Петербурге будет идти дальнейшее углубление в металлообработку, а также происходить укрупнение игроков путем объединения в сбытовые сети и усиления административного ресурса. Он считает, что наличие очень жесткой конкуренции на стальном рынке очень хорошо для строителей, которые могут выбирать продукцию.

Евгений Шевцов, руководитель группы развития бизнеса в строительной отрасли ОАО «Северсталь», отметил, что в условиях возрастающей конкуренции между производителями металлопроката и арматуры важно правильно идентифицировать потребности строителей и предложить им качественный и нужный для них продукт. «Сегодня у строителей сложились определенные требования к арматуре. Она должна быть универсальной и одновременно обеспечивать максимальную безопасность строительства, то есть надежность конструкции при меньших затратах. К тому же арматура должна иметь высокую пожарную, сейсмическую и коррозионную устойчивость и т. д.», – отметил он. Эксперт констатировал, что, к сожалению, существующие на рынке типы арматуры А400С и А500С имеют много недостатков и до конца не отвечают вышеперечисленным требованиям. А это значит, что поиск нового продукта является вполне конкурентоспособным средством выживания на рынке.

## Структура поставок арматуры на стройки Санкт-Петербурга



# Цена будет расти

**Екатерина Костина** / По словам экспертов, в общей тенденции роста цен на строительные материалы металлопрокат и арматура занимают не последнее место. Существенно опережает их только бетон. Так, за первое полугодие 2012 года арматурная сталь выросла в цене на 3% и, по прогнозам, будет продолжать свой рост до конца строительного сезона. ➔

Несмотря на то что металл по-прежнему востребован в строительной сфере, спрос на него очень неравномерен и во многом зависит от экспортной конъюнктуры, так как в России производство черного металлопроката в разы превышает его потребление. Влияет на этот показатель и сезонный фактор – весной и летом уровень потребления проката больше, чем осенью и зимой, когда необходимость в металле падает до 30%.

Александр Романов, президент Российского союза поставщиков металлопродукции, отметил, что все первое полугодие 2012 года цены на металлопрокат были более или менее стабильны, а по некоторым позициям наблюдалось их снижение. «На мой взгляд, активизация роста цен будет происходить во втором полугодии, что мы уже можем наблюдать», – добавил он.

Так, по данным компании «Брок-Инвест-Сервис», на российском рынке оживление покупательского спроса началось во второй половине мая. Наиболее активны торговые компании, работающие с розницей, и небольшие строительные компании, а вот в промышленном сегменте спрос равномерный практически во всех подсегментах. Запасы на складах металло-трейдеров оцениваются на уровне чуть выше оптимального, но по отдельным типоразмерам есть дефицит.

Эксперты компании «Брок-Инвест-Сервис» связывают рост цен на арматурный прокат с дефицитом предложения по наиболее ходовым позициям, а вслед за арматурой подняться в цене могут и другие товарные группы фасонного проката.

Со второй половины июня производители будут отыгрывать курсовую разницу валют, поддержку повышению цен окажет устойчивый сезонный спрос на внутреннем рынке и повышение железнодорожных тарифов и цен естественных монополий с 1 июля. Исходя из этого, аналитики компании «Брок-Инвест-Сервис» прогнозируют повышение цен по всем товарным группам до 7-10%.



Фото: Никита Кривоша

## мнение

**Арсен Бенгляц, директор ОП «МКМ-Петербург» ЗАО «Металлокомплект-М»:**

➔ – Цены на строительную арматуру подвержены постоянным конъюнктурным колебаниям и плохо поддаются прогнозированию. В настоящий момент рынок растущий, но повышение цен идет очень небольшими темпами. Вероятнее всего, в ближайший месяц эта тенденция сохранится. В 2012 году, учитывая трудности в мировой экономике, а также политические и экономические изменения в нашей стране, обвал цен на нефть и понижение курса рубля, мы ожидаем, что рынок будет волатильным.

## мнение

**Павел Петрухин, коммерческий директор ООО «Таммет»:**

➔ – Группа компаний «Таммет» потребляет в год до 30 000 тонн холоднодеформированной арматуры класса В500С для изготовления арматурной сетки и арматурных каркасов. С начала 2012 года до середины мая цена на сырье была стабильна. На наш взгляд, это было связано с тем, что строительный рынок был в статичном состоянии. С начала года строительный рынок постепенно набирает обороты, спрос увеличился, и производители начали повышать цены. С начала июня стоимость одной тонны арматуры увеличилась на 600-700 рублей за тонну и на сегодняшний день в среднем составляет 26 500 рублей за тонну. По нашему мнению, подъем цен продолжится в течение нескольких месяцев, хотя экономических предпосылок для этого нет. Дешевле покупать арматуру напрямую у производителей. Например, ООО «Таммет» заключает сделки с компаниями «Мечел», «БМЗ» и «ММК».

## цифра

# на 30%

падает потребность в металле на стройках осенью и зимой

## Технология обработки арматуры от компании «ПЕТРОМЕТАЛЛ»

Реализация современных темпов и повышение качества строительства возможно только при использовании инновационных технологий, в том числе и для обработки арматурной стали. По расчетам компании «ПЕТРОМЕТАЛЛ», применение новых технологий по размотке и гибке арматуры позволяет экономить до 8% от общей стоимости 1 кв. м строительной площади.

В общей тенденции роста цен на строительные материалы металлопрокат, арматура занимают не последнее место. Так, за прошедшее полугодие 2012 года арматурная сталь выросла в цене и, по прогнозам, будет продолжать свой рост до конца строительного сезона. При этом следует отметить, что арматура в структуре себестоимости жилищного строительства составляет 15-20%, а при строительстве высотных, более 17 этажей, монолитных зданий потребление арматуры может составлять 62-69% от общей стоимости жилья.

ООО «ПЕТРОМЕТАЛЛ» предлагает несколько современных

технологий для строительства по обработке арматурной стали, использование которых поможет оптимизировать технологические процессы и структуру затрат при строительстве объектов. Наиболее востребована среди строителей так называемая размотка арматурной стали из бухт в прутки требуемой длины. Это обусловлено в первую очередь тем, что обычно горячекатаная арматура производится мерной длины 11,7 м, и найти на складах металлопоставщиков другие размеры практически невозможно. В этом случае строители вынуждены заниматься резкой арматуры непосредствен-

но на объекте и затем сваривать из прутков каркасы, сетки и т. п. Однако возможности современного оборудования, которыми располагает «ПЕТРОМЕТАЛЛ», позволяют получать в одном заказе прутки любого размера максимальной длиной до 14 м. То есть потребность в арматуре обеспечивается 100% по проектным размерам, отсутствует необходимость последующей резки арматуры и стыковки на объекте, нет отходов, нет необходимости в организации склада сырья на стройке и т. д.

Арматурная сталь правится на автоматическом итальянском правильном комплексе. Специальная правильная система, состоящая из расположенных особым образом роликов, позволяет получить идеально ровные прутки необходимой длины. Что немаловажно, правка арматурной стали из бухт позволяет избежать эффекта осевого скручивания и деформации поверхности металла, полностью сохранить

механические свойства. Имеющееся оборудование (3 высокопроизводительных полуавтоматических комплекса) позволяет обрабатывать арматуру диаметром от 4 до 16 мм и получать прутки длиной от 350 мм до 14 м. Производственные мощности позволяют нам производить до 120 тонн готовых прутков арматуры в сутки. Еще одной услугой, за которой все чаще обращаются строители, является изготовление скобогибочных изделий из арматуры (хомуты, анкеры, петли, скобы и прочие элементы для устройства армокаркасов). В результате строители получают готовые к установке в проектное положение детали, избавляются от непрофильных производств на площадке, значительно сокращаются складские и транспортные расходы, затраты на содержание дорогостоящего оборудования, экономят материалы. «ПЕТРОМЕТАЛЛ» производит скобогибочные изделия на автоматическом гибочно-пра-



вильном комплексе. Специальная гибочно-правильная система позволяет получить готовые изделия идеальной геометрической формы и гарантированно высокого качества. Производство предполагает использование арматуры в бухтах, за счет чего достигается существенная экономия материала, так как станок использует отрезки, необходимые для изготовления конкретной детали. Технологически возможно изготовление как стандартных изделий – анкеры, петли, хомуты, – так и изделий по индивидуальному чертежу.

В результате экономия арматурной стали в зависимости от длины прутка (в сравнении с арматурой «стандартной» длины 11,7 м) составляет 15-40%. Если мы оценим этот эффект в рублях при нынешнем уровне цен на арматуру, то получится немалая цифра.

Учитывая высокую стоимость оборудования и требования к квалификации производственного персонала, очевидно, что самостоятельная установка такого правильно-отрезного комплекса на площадке строительной компании будет рентабельна только при ежемесячной переработке около 1500 тонн, с условием отсутствия простоев в зимние месяцы. Продукция ООО «ПЕТРОМЕТАЛЛ» сертифицирована в системе ГОСТ стандарта России на соответствие строительным нормам.



Санкт-Петербург,  
б-я Красноармейская ул., д. 20.  
Тел.: +7 (812) 703-34-34  
www.ptml.ru

На правах рекламы

## справка

➔ ООО «ПЕТРОМЕТАЛЛ» образовано в 1994 году. Основным направлением его деятельности является поставка черного металлопроката и услуги по обработке металла, в том числе производство металлоизделий и металлоконструкций для различных отраслей промышленности.

# ДЕНЬ СТРОИТЕЛЯ

## 8 АВГУСТА 2012 ГОДА

На праздничное мероприятие приглашены  
Губернатор Ленинградской области,  
представители Правительства, Законодательного собрания  
и руководители ведущих строительных компаний.

В рамках мероприятия состоится торжественная церемония  
награждения победителей конкурса  
«Лучшая строительная организация Ленинградской области 2011»

Место проведения — г. Кингисепп








Генеральные деловые партнеры: **ИНТЕРСТРОЙЭКСПО**, **BaltiBuild**, **АГЕНТСТВО НЕДВИЖИМОСТИ**, **ОТЕЛИ И НЕДВИЖИМОСТЬ**

Генеральный информационный партнер: **СТРОИТЕЛЬНЫЙ**

Деловые партнеры: **47-РЕГИОН**, **КОДЕКС**, **ЖИЛИЩНЫЙ ПРОЕКТ**, **СТРОИТЕЛЬНЫЙ**

Информационные партнеры: **ЭКОНОМИКА И ИНВЕСТИЦИИ**, **СЕРВИС**, **ФЕДЕРАЛЬНЫЙ**, **СТРОЙПАРК**, **РЕСТАЙТ**, **СБИС**, **ПРАВИТЕЛЬСТВО**, **СТРОИТЕЛЬСТВО**, **ЕВРО**, **СТРОИТЕЛЬНЫЙ**

Для участия обращайтесь в дирекцию Союза по тел.: (812) 333-18-82





**2012**

# День строителя

**Всероссийский профессиональный праздник**  
**Санкт-Петербург**  
**9 августа 2012 года**

**Программа праздника:**

- Торжественный молебен в храме Первоверховного Апостола Петра – Храме строителей
- Награждение лучших строителей
- Праздничный концерт в Ледовом дворце. Выступления звезд российской эстрады.
- IX спартакиада строителей «За труд и долголетие»

Партнеры:



Дополнительная информация:  
[www.stroysoyuz.ru](http://www.stroysoyuz.ru) [ssoo@stroysoyuz.ru](mailto:ssoo@stroysoyuz.ru)  
(812) 570-30-63, 571-31-12, 336-45-54  
Союз строительных объединений и организаций

## III Всероссийская научно-практическая конференция «САМОРЕГУЛИРОВАНИЕ В СТРОИТЕЛЬНОМ КОМПЛЕКСЕ: ПОВСЕДНЕВНАЯ ПРАКТИКА И ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВО»

**13 сентября 2012**  
Санкт-Петербург, пл. Победы, 1,  
гостиница «Парк Инн Пулковская»



При поддержке:



Организатор:

Соорганизатор:

Генеральный спонсор:

Генеральный информационный партнер:

Информационные партнеры:



Регистрация на конференцию **sroconf.ru**

## BaltiBuild


16-я Международная строительная выставка



**НОВЫЙ ФОРМАТ  
ИНТЕНСИВНОГО ОБЩЕНИЯ**  
«Битва технологий»: соревновательные презентации  
в защиту продукции и технологий  
Активная демонстрационная площадка: мастер-классы,  
показы, консультации, дискуссии  
Конкурс «Иновации в строительстве»  
**ПОКАЖЕМ ВМЕСТЕ, КАК СТРОИТЬ  
ЭКОНОМИЧНО, ЭНЕРГОЭФФЕКТИВНО,  
ИННОВАЦИОННО!**

Организаторы:  
+7 812 380 6017/04 [www.balticbuild.ru](http://www.balticbuild.ru)

## ПРИГЛАШАЕМ ПРИНЯТЬ УЧАСТИЕ



в конкурсе и выставке  
**«ИННОВАЦИИ  
В СТРОИТЕЛЬСТВЕ - 2012»**  
[www.in-award.ru](http://www.in-award.ru)  
12-14 СЕНТЯБРЯ 2012  
в рамках:  
**BaltiBuild**  
УСПЕШНОЕ ПРОДВИЖЕНИЕ ВАШЕЙ НОВОЙ ПРОДУКЦИИ!

Организаторы:  
Комитет по строительству  
правительства  
Санкт-Петербурга

При содействии:  
Генеральный,  
отраслевой партнер:  
**СТРОИТЕЛЬНЫЙ** **СТРОИТЕЛЬ.РУ**

Информационные партнеры:  
**СТРОИТЕЛЬНЫЙ** **СТРОИТЕЛЬ.РУ** **ВЕСТИНИК**

Интернет-партнер:  
**СБИС**

**23 июня отмечает свой День рождения  
Станислав Игоревич Логунов,  
директор Санкт-Петербургского  
государственного автономного учреждения  
«Центр государственной экспертизы»**

**Уважаемый Станислав Игоревич!**

От всей души поздравляю Вас с Днем рождения!

Перед Вами стоит ответственная задача – руководство Центром государственной экспертизы. И Вы эту задачу грамотно решаете, проявляя высокий профессионализм и незаурядный управленческий талант. На Вас возложена работа, от результатов которой во многом зависит качество, надежность и безопасность возводимых в Санкт-Петербурге объектов капитального строительства. Во многом благодаря Вашим усилиям сегодня Центр государственной экспертизы – это команда профессионалов, которые ежегодно анализируют более тысячи проектов. Модернизация экспертизы и предоставление услуг в электронном виде значительно упростили процесс подачи и рассмотрения проектной документации.

Пусть мудрость, решительность и удача в реализации поставленных целей и задач будут Вашими верными и надежными спутниками.

Желаю Вам крепкого здоровья, благополучия, такой же неиссякаемой энергии и успехов в делах!

**Председатель Комитета по строительству Администрации  
Санкт-Петербурга В.В. Семененко**

**Уважаемый Станислав Игоревич!**

От имени специалистов Службы госстройнадзора и от себя лично поздравляю Вас с юбилеем!

За время Вашего руководства Центром государственной экспертизы в работе экспертного учреждения произошел целый ряд позитивных сдвигов: внедрены информационные технологии, электронные сервисы, для экспертов созданы комфортные условия работы. Нововведения позволили сократить сроки подготовки замечаний, увеличить процент проектов, получающих положительное заключение после первичной экспертизы. Сокращение временных и финансовых издержек в ходе экспертизы проектной документации – большое подспорье для успешной реализации строительных проектов в нашем городе. Желаю Вам дальнейшего развития учреждения, особенно в направлении совершенствования электронных услуг. Счастья, благополучия и здоровья Вам и Вашим близким!

**Начальник Службы государственного строительного надзора  
и экспертизы Санкт-Петербурга Л.В. Кулаков**

**Уважаемый  
Станислав Игоревич!**

От всей души поздравляем Вас  
с юбилеем!

Желаем крепкого здоровья,  
благополучия, неиссякаемой жизненной  
энергии, успехов во всех делах.  
Пусть удача остается неизменной  
спутницей Ваших начинаний,  
а оптимизм не покидает Вас  
в любых ситуациях.



**СМУ-303**  
группа компаний

Коллектив ЗАО «СМУ-303»  
в лице генерального директора В.В. Мусихина

*Уважаемый Станислав Игоревич!*

*Примите самые искренние поздравления  
и наилучшие пожелания по случаю Вашего юбилея!  
Желаем Вам крепкого здоровья, счастья, благополучия,  
радости и, конечно, успехов в Вашей  
профессиональной деятельности.  
Пусть накопленный жизненный опыт поможет  
Вам достичь новых высот.*



**Е.Б. Лашкова,**  
генеральный директор ООО «ГЕОИЗОЛ»

*Уважаемый Станислав Игоревич!*

Примите поздравления по случаю Вашего юбилея!  
Целеустремленность и внимательное отношение  
к любым возникающим проблемам отличают Вас  
как талантливого организатора и авторитетного  
руководителя, а высокий профессионализм снискал Вам  
глубокое уважение коллег и партнеров.  
Желаем Вам крепкого здоровья, душевных сил, оптимизма  
и успехов во всех Ваших планах и начинаниях.

Коллектив ГУП «Ленгипроинжпроект»  
в лице директора В.Н. Зенцова



**Уважаемый  
Станислав Игоревич!**

Поздравляю Вас с 40-летним юбилеем!  
В этот знаменательный день желаю Вам крепкого здоровья,  
большого личного счастья, неиссякаемых жизненных сил,  
благополучия и дальнейших успехов  
в сложной, ответственной и благородной работе.

Генеральный директор  
ООО «НЭПС» В.А. Зогуля



## НОВЫЙ ОККЕРВИЛЬ ЖИЛОЙ КОМПЛЕКС



Проектная декларация на сайте [www.otdelstroy.spb.ru](http://www.otdelstroy.spb.ru)

### УНИКАЛЬНЫЙ КВАРТАЛ РЯДОМ С МЕТРО «УЛ. ДЫБЕНКО»



## 777-0-500

Подробную информацию можно узнать на сайте

[www.7770500.ru](http://www.7770500.ru)



### ЛУЧШИЙ ПРОЕКТ

на Общероссийском конкурсе  
проектов комплексного  
освоения территорий 2011

МИНИСТЕРСТВО  
РЕГИОНАЛЬНОГО РАЗВИТИЯ  
Российской Федерации



### ЛУЧШАЯ КОНЦЕПЦИЯ Благоустройства и Инфраструктуры

на Премии в области  
недвижимости двух столиц  
Urban Awards 2011



### ЖИЛОЙ КОМПЛЕКС ГОДА

на Премии в области  
недвижимости двух столиц  
Urban Awards 2011



**ОВАЦИЯ**  
СТРОИТЕЛЬНАЯ КОМПАНИЯ

- Полный цикл строительства котлованов, причалов, подпорных стен с использованием шпунтовых ограждений
- Применение щадящих технологий для окружающей застройки
  - Вдавливание шпунта с лидерным подбуриванием
  - Погружение и подъем стальных шпунтовых свай
- Поставка шпунта Ларсена (Arcelor Mittal, HSP Hoesch, Л4, Л5, Л5-УМ)
  - Проектирование и расчет ограждающих конструкций
    - Строительство подземных паркингов
  - Мониторинг и экспертиза выполненных проектов



ООО «Овация», 197349, Санкт-Петербург, ул. Репищева, д. 14, лит. АД  
Тел. (812) 677-10-70, факс (812) 677-10-60