

События

Московское ЗАО «Горпроект», проектировавшее башню «Федерация», выиграло конкурс на разработку проектной документации МФК «Лахта-центр».

«Лахта-центр» лучше видно из Москвы, стр. 6



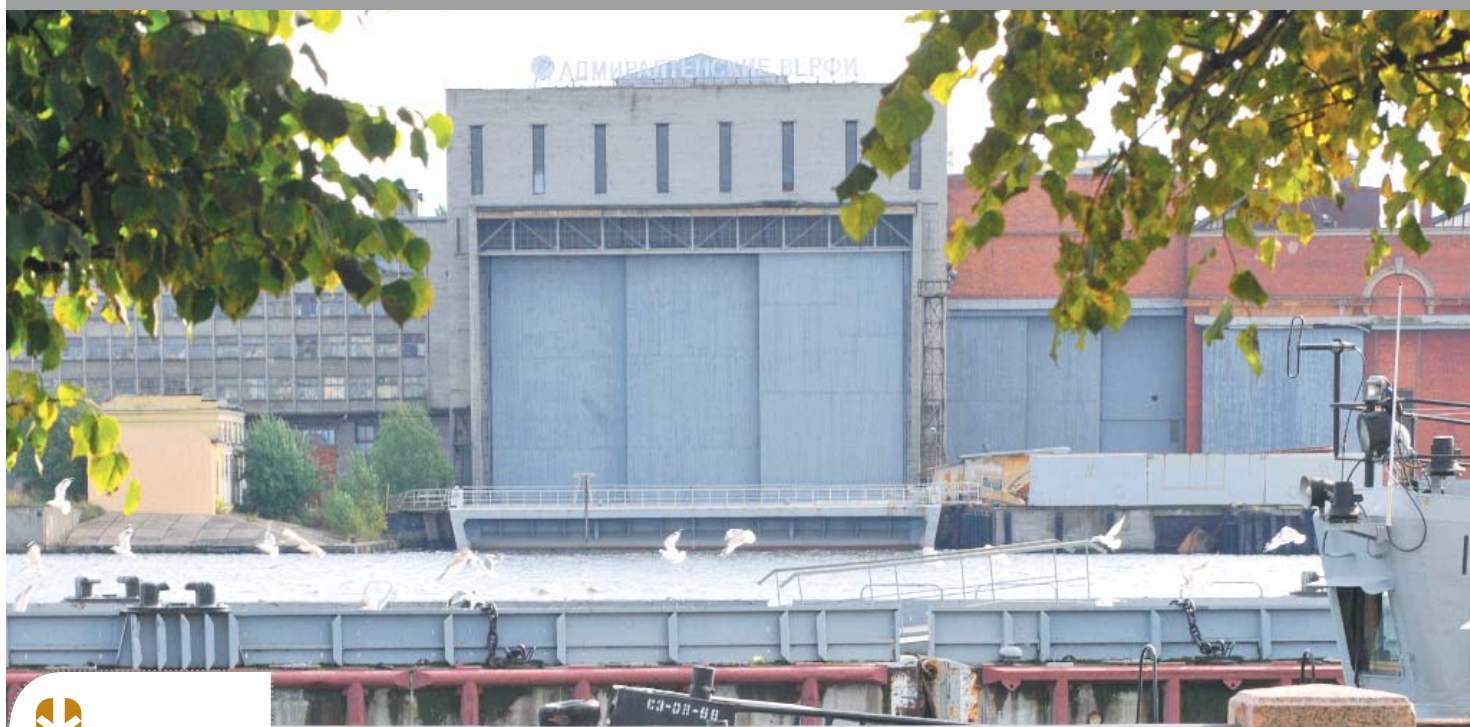
События

Министерство культуры РФ готово рассмотреть вариант передачи Петербургу киностудии «Ленфильм», которая владеет 4 га земли на Петроградской стороне и 10 га на окраине города.

«Ленфильм» выбирает «женихов», стр. 4



Круглый стол, стр. 14-15 • Энергетика, стр. 19



События

Ново-Адмиралтейский остров выставят на торги и без моста

Несмотря на то, что администрация города пока решает, строить или нет Ново-Адмиралтейский мост, торги по продаже земли на одноименном острове могут состояться уже в следующем году. (Подробнее на стр. 13) ➔

Служба вызова бетона

☎ 49 333 49

Производство товарных бетонов и растворов

TAXI БЕТОН

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

СОРОК ПЯТЬ 45
для тех, кто понимает

LSR
предприятие Группы LSP

КРУПНЕЙШАЯ СЕТЬ ЗАВОДОВ

ТОВАРНЫЙ БЕТОН
СТРОИТЕЛЬНЫЙ РАСТВОР
ПРОИЗВОДСТВО, ДОСТАВКА, ПОДАЧА

т. (812) 777-77-45

WWW.045.RU

Строительная корпорация
ЛенСтройДеталь

Производим • Продаем
Диаметр от 3 до 25 мм

Сварные • Кладочные
Арматурные

ДСА

Сетки
Любых линейных размеров

Санкт-Петербург, ул. Седова, 6,
тел./факс: 412-95-07, 412-95-87

KRAUSE

Подъемные конструкции от А до Я
made in Germany

ООО «КРАУЗЕ-СИСТЕМС» • С.-Петербург, Полюстровский пр. 43
тел. (812) 635 78 88 • www.krause-systems.ru

НОВЫЙ ОККЕРВИЛЬ
МИКРОРАЙОН

т. 777-0-500 www.7770500.ru

ОТДЕЛСТРОЙ
ИНВЕСТИЦИОННО-СТРОИТЕЛЬНАЯ КОМПАНИЯ

11 октября ЗАО «Лимб» исполняется 21 год

ОПЫТ • КВАЛИФИКАЦИЯ • КОМПЕТЕНЦИЯ

- Землеустроительные и кадастровые работы
- Картографические работы
- Создание геоинформационных систем (ГИС)
- Инженерные изыскания для проектирования и строительства зданий и сооружений
- Проектирование
- Строительство зданий, сооружений



Основатель компании
ЗАХАРОВ Александр Иванович
 Генеральный директор
 Кандидат географических наук
 Почетный академик Международной академии
 общественных наук



Санкт-Петербург,
 В.О., 5-я линия, 42
 Тел. (812) 331-75-18
 Факс (812) 325-65-78
www.limbspb.ru

Система менеджмента качества
 ЗАО «ЛИМБ» сертифицирована
 и признана соответствующей ИСО 9001:2008
 СТО ГазПром 9001-2006

Конфальт – покрытие XXI века

На днях компания «Лемминкяйнен Дор Строй» реализовала в Санкт-Петербурге пилотный проект – специальное дорожное покрытие конфальт впервые уложили на участке автомобильной дороги. На эксперимент согласилось руководство Западного скоростного диаметра. Об особенностях популярного в Европе, но пока что нового для России покрытия «Строительному Еженедельнику» рассказал директор Санкт-Петербургского филиала ЗАО «Лемминкяйнен Дор Строй» Александр Горбунов.

– Конфальт – бесшовное композитное покрытие – был уложен на небольшом участке дороги на пункте взимания платы Западного скоростного диаметра. Руководство согласилось опробовать новую технологию, стремясь улучшить качество проезжей части. Возле пункта скапливается очень большое количество автомобилей, в том числе грузовых, которые для оплаты проезда вынуждены сначала остановиться, а затем снова набирать скорость. То есть в эксплуатации этот участок самый трудный, в жаркий период года именно здесь образуются колея.

– Конфальт позволяет избежать таких трудностей?

– Безусловно. Покрытие соединяет в себе прочность раствора и эластичность асфальта – это уменьшает вероятность образования микротрещин и предотвращают появ-



ление более серьезных трещин в покрытии.

Покрытие конфальт быстро набирает прочность. Это позволяет ввести покрытие в эксплуатацию через 48 часов после его укладки. А это немаловажный фактор, если речь идет о платных автомагистралях. Так, пункт взима-

ния платы на Западном скоростном диаметре мы перекрывали лишь на трое суток, для того чтобы уложить конфальт. Сразу после этого дорога была введена в эксплуатацию. В случае если бы речь шла о бетоне, ЗСД пришлось бы перекрыть минимум на 7 суток.

– Конфальт ведь может применяться не только для ремонта дорожных покрытий, верно?

– Конечно. Он может быть применен как внутри помещений, так и на открытых площадках. Покрытие специально спроектировано для таких территорий, которые

подвергаются большим механическим нагрузкам, например под воздействием шин погрузчиков и грузовых машин. Толщина слоя должна быть не меньше 30 мм. Конструкция основания должна обладать достаточной несущей способностью. Подходящим основанием может стать асфальт, грунтобетон или бетон. На несущей конструкции основания конфальт хорошо выдерживает и статические точечные нагрузки, например от опор складских стеллажей. Для спецобъектов конфальт можно спроектировать с учетом нагрузок. Покрытие конфальт имеет высокий коэффициент сцепления благодаря крупнозернистому каменному материалу в своем составе. Эти свойства делают возможным его применение как на дорогах – в местах торможения и разгона, на виражах, на перекрестках, на стоянках, на автомобильных остановках, так и где-то в закрытых терминалах. В Европе конфальт применяется давно и повсеместно. В Москве к нему уже также проявляют интерес как представители бизнеса, – так и органы власти. Я надеюсь, что и в Петербурге его качества скоро по достоинству оценят.

– Над какими еще проектами сейчас работают в «Лемминкяйнен Дор Строй»?

– Особым спросом в Европе сейчас пользуются экологич-

ные покрытия, способные сохранить почвы от воздействия вредных веществ – мазута, масел. Над разработкой растворов, способных предотвратить попадание подобных препаратов в почву, и работает сейчас центральная лаборатория компании – до 2% от всего оборота компании идет на исследовательскую деятельность. Маслостойкие покрытия, конечно, могут быть широко востребованы и в России, например, на полигонах складирования отходов. Но на практике спрос в Европе на них пока намного выше, чем у нас.

– Это в Европе, а как идут дела в петербургском филиале «Лемминкяйнен Дор Строй»?

– Обороты растут, штат сокращать не приходится, тем не менее ситуацию простой не назовешь. Расценки на каменные материалы и топливо неуправляемо растут. В ситуации, когда цены за сезон могут вырасти на 40%, работать очень сложно. В таких условиях нам бы, конечно, хотелось, чтобы цены на материалы и тарифы были стабильными.



198097, Санкт-Петербург,
пр. Стачек, 48
Тел. 363-00-23
www.lemminkainen.ru

Св-во № 0086.03-2009-7709226353-С-017
от 29.03.2011

НА ПРАВАХ РЕКЛАМЫ

Правительство Ленинградской области
Комитет по строительству Ленинградской области
Союз строительных организаций Ленинградской области



V Съезд строителей Ленинградской области 25 ноября 2011 года

Место проведения:

Правительство Ленинградской области: Суворовский пр., 67, ауд. 501

По вопросам участия обращайтесь в дирекцию ЛенОблСоюзСтроя –

тел.: (812) 333-18-82
www.lenoblsoyuz.ru

Организатор:



При поддержке:



ГЕНЕРАЛЬНЫЕ ДЕЛОВЫЕ ПАРТНЕРЫ:



Генеральный информационный партнер:



Информационные партнеры:



ДЕЛОВЫЕ ПАРТНЕРЫ:



14-18 октября 2011 года в Санкт-Петербурге состоится мероприятие, посвященное празднованию ДНЯ РАБОТНИКОВ ДОРОЖНОГО ХОЗЯЙСТВА

В этом году дорожная отрасль России отмечает 265-летие. Первой, построенной по проекту, была дорога от Санкт-Петербурга до Москвы. Строительство началось в 1722 году по повелению Петра I. Она является первым в стране инженерным дорожным сооружением. 1746 год – год окончания строительства дороги – считается датой рождения дорожной отрасли.

Программа празднования включает в себя спортивные и торжественные мероприятия, участие в которых примут ведущие предприятия дорожной и мостовой отраслей, а также проектные институты Санкт-Петербурга.

14 октября, в пятницу, в спортивном комплексе «Зенит» пройдет традиционный чемпионат по мини-футболу, в котором примут участие мужские команды дорожных, мостовых и проектных компаний.

15 октября, в субботу, в ТРК «Варшавский экспресс» девушки будут соревноваться на турнире по боулингу.

16 октября, в воскресенье, в ЛДМ состоится индивидуальное первенство по русскому бильярду среди строителей.

18 октября, во вторник, завершит программу празднования торжественное мероприятие в спортивном комплексе «Юбилейный». Гостей и участников праздника поздравят представители правительства Санкт-Петербурга, руководители ведущих компаний и объединений города. Уличная развлекательная программа, конкурсы, шутки, русский буфет, праздничный концерт с участием С. Альтова, Э. Хиля, Л. Лещенко и др. порадуют строителей в конце напряженного строительного сезона. В завершение вечера в небо взвоятся залпы праздничного салюта.



Генеральным информационным партнером праздника выступает газета «Строительный Еженедельник». Информационные партнеры мероприятия – «Путевой навигатор» и «Кто строит в Петербурге».

Дополнительная информация на сайте
www.dormost.spb.ru

ВЫХОДНЫЕ ДАННЫЕ



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

Адрес редакции:

Россия, 194100, Санкт-Петербург,
Кантемировская ул., 12, 3-й этаж
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: Александр Пирожков

e-mail: pirozhkov@stroypress.ru
Тел. +7 (812) 380-15-83

Выпускающий редактор: Ольга Зарецкая

Тел. +7 (812) 380-15-83
e-mail: zareckaya@stroypress.ru

Над номером работали:

Аня Батаева, Елена Велижанина, Алеся Гриб,
Дарья Литвинова, Владимир Тилес, Анна Сень,
Алена Филипова.

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» и «Личное дело», публикуются на правах рекламы.

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

Свидетельство ПИ № 2-7340.

Издается с февраля 2002 года.
Выходит еженедельно по понедельникам
(специальные выпуски – по отдельному графику).

Директор по PR: Татьяна Погалова

PR-менеджер: Алена Жигунова
e-mail: pr@stroypress.ru

Технический отдел: Борис Гонт

e-mail: admin@stroypress.ru

Отдел рекламы:

Майя Сержантова (руководитель),
Валентина Бортникова, Серафима Редуто,
Елена Савоскина, Екатерина Шведова.
Тел./факс: +7 (812) 380-15-81, 441-30-63
e-mail: reklama@stroypress.ru

Отдел подписки:

Елена Хохлачева (руководитель), Екатерина Червякова
Тел./факс +7 (812) 380-09-74
e-mail: podpiska@stroypress.ru

Подписной индекс в Санкт-Петербурге и Ленинградской области – 14221.
Распространяется по подписке, на фирменных стойках, в комитетах и госучреждениях, в районных администрациях и деловых центрах.

Отдел дизайна и верстки:

Елена Саркисян, Екатерина Щербакова

Типография: ООО «Профпринт»

194362, Санкт-Петербург, пос. Парголово,
ул. Ломоносова, 113.
Тираж 9000 экземпляров
Заказ № 1204
Подписано в печать 07.10.2011 в 17.00



CREDO

Лучшее СМИ, освещающее российский рынок недвижимости (лауреат 2009 г.)



ЗОЛОТОЙ ГВОЗДЬ

Лучшее специализированное СМИ (номинант 2004–2007 гг.)



СТРОИТЕЛЬ ГОДА

Лучшее профессиональное СМИ (лауреат 2003 и 2006 гг.)



КАИССА

Лучшее электронное СМИ, освещающее рынок недвижимости (лауреат 2009)

«Ленфильм» выбирает «Женихов»

Никита Кулаков / Министерство культуры РФ готово рассмотреть вариант передачи Петербургу старейшей киностудии «Ленфильм». Об этом на прошлой неделе заявил глава ведомства Александр Авдеев. Интрига в том, кто станет распоряжаться 4 га земли на Петроградской стороне и 10 га на окраине города, сохраняется. ➔



Фото: Владимир Тилес

По словам министра, совершенно очевидно, что «Ленфильму» нужен партнер, который мог бы его финансировать. Но схему, предложенную АФК «Система», по которой киностудия будет приватизирована с сохранением 25% акций за государством, он назвал «юридически безукоризненным браком без любви». А предложение администрации Петербурга оказывать финансовое содействие и вступить в партнерство с «Ленфильмом», по мнению министра, это вариант, когда «жених победнее, но есть любовь». Недавно с такой инициативой выступил губернатор Петербурга Георгий Полтавченко. «Что будет дальше, будем решать», – сказал Александр Авдеев.

Разговоры о приватизации находящегося в бедственном положении «Ленфильма» с разной интенсивностью ведутся на протяжении трех лет. В феврале 2011 года было объявлено, что киностудии предстоит стать ОАО, где инвестор – АФК «Система» – будет контролировать 75% минус 1 акция, а остальная доля останется за государством.

Инвестор уже разработал план реконструкции киностудии и объединения ее с собственной кинокомпанией Russian World Studios и студийным комплексом «Ленфильм XXI». Как рассказал гендиректор ОАО «Ленфильм XXI» Кирилл Лысько, по предварительным данным, инвестиции в эту работу должны превысить 6,5 млрд рублей.

Но минувшим летом удар по планам приватизации «Ленфильма» нанесли классики отечественного кинематографа Алексей Герман и Александр Сокуров. Они обратились с открытым письмом к Владимиру Путину с призывом сохранить киностудию в госсобственности, что, по их мнению, является гарантом ее независимости от «поглощения гигантом». В результате, в сентябре премьер-министр заявил, что процесс продажи «Ленфильма» может быть приостановлен для анализа сложившейся ситуации.

Вслед за этим на «Ленфильме» прошло выездное совещание с участием вице-губернатора Петербурга Василия Кичегжи. После него администрация города объявила, что на «Ленфильме» нужно создать Музей кино и обучающий центр для молодых кинематографистов, и предложила Росимуществу обменять имущество киностудии, которое находится в федеральной

собственности, на какой-нибудь другой городской объект. Чиновники города утверждают, что если город станет вкладывать средства в проекты «Ленфильма», с реновацией и модернизацией студия сможет справиться сама, и для этого потребуются значительно меньшая сумма, чем озвученные 6,5 млрд рублей.

Росимущество сейчас проводит оценку собственности «Ленфильма». Она нужна при любом сценарии развития событий: и в случае передачи объекта городу, и в случае приватизации. Сегодня «Ленфильм» обладает исторической территорией на Петроградской стороне площадью 4 га. Стоимость этого актива оценивается в 50 млн USD, но с оговоркой – если там разрешат новую застройку. Кроме того, «Ленфильм» владеет еще около 10 га земли на окраине города, на ул. Тамбасова, общей стоимостью около 10 млн USD. Очевидно, что вопрос о судьбе старейшей студии России требует «политического решения». Ожидается, что точку в дискуссии удастся поставить на совещании с участием Владимира Путина, дата которого еще не озвучена.

цифра

60 млн

USD, по мнению аналитиков, может стоить недвижимость «Ленфильма»

вопрос номера

Губернатор Георгий Полтавченко заявил о невозможности реализации проекта Орловского тоннеля «из-за тяжелых грунтов». Под вопросом находится и проект строительства Ново-Адмиралтейского моста. Сколько времени пройдет, прежде чем у новой администрации появятся свои «мегапроекты»?

Виктор Красненко, заместитель генерального директора по проектно-строительной работе ООО «РМС-Групп»:

– Вопрос не в том, когда будут новые проекты, а что делать с потраченными деньгами. Насколько мне известно, для проекта уже был заказан горнопроходческий щит и потрачена куча денег. Транспортная ситуация в городе сложная, и дополнительная переправа не помешала бы, так что наверняка будет альтернативный вариант. Появления новых крупных проектов стоит ждать через полгода – год, когда новая администрация войдет в курс дел и поймет потребности города.

Андрей Воробьев, коммерческий директор ООО «ОХТА ХАУС»:

– Как минимум в ближайшие 2,5 года ждать появления очередных «мегапроектов» не стоит, не та ситуация в стране и мире в целом. В условиях неблагоприятной конъюнктуры ждать существенных вложений в новые отрасли сложно как со стороны бизнеса, так и со стороны государства. Наш губернатор сделал правильный выбор в пользу социально значимых проектов города и подготовки к зиме. Возможно, Орловский тоннель нужен, и в дальнейшем, полагаю, придется вернуться к этому и другим проектам, но не сейчас. Это очень дорого, и у правительства есть дела поважнее.

Андрей Бойков, директор департамента инвестиционных продаж NAI Весаг в Санкт-Петербурге:

– Как только экономическая ситуация в России и мире будет восстанавливаться и улучшаться, и в бюджете Петербурга будут появляться средства, позволяющие поддерживать крупные проекты, их финансирование продолжится. Скорее всего, в ближайший год ninguno инициировано не будет. Ориентировочно появления «ме-

гапроектов» следует ожидать только через 2 года.

Виталий Кожин, генеральный директор УК «Питерлэнд»:

– Чем меньше времени пройдет, тем лучше, так как если новое правительство будет затягивать с решением проблем транспортной инфраструктуры, то Петербург рискует превратиться в маленькую Москву. Появление новых инфраструктурных мегапроектов стоит наверняка ожидать, когда начнется строительство проекта Газпрома – «Лахта-центр». Лучше, конечно, начать что-то делать уже до этого, так как превентивные меры позволят не усугубить и без того непростую транспортную ситуацию.

Игорь Водопьянов, совладелец УК «Теорема»:

– Власть будет завершать уже начатые проекты, появления новых ждать пока не стоит, так как они и не нужны. Орловский тоннель вряд ли бы решил транспортную проблему, то же можно сказать и о Ново-Адмиралтейском мосте. Лучше бы развивали метро. А мост нужно строить с Васильевского острова на Гутуевский остров, и это,

кстати, есть в генеральном плане города. В таком случае мост как раз будет выходить к Западному скоростному диаметру. Но это тоже не «мегапроект» – в Китае, к примеру, легко сдают по мосту в день.

Андрей Розов, руководитель филиала Jones Lang LaSalle в Санкт-Петербурге:

– Говоря об инфраструктурных проектах, я бы не концентрировался на их принадлежности к «старой» или «новой» администрации. Наиболее важным моментом является эффект от реализации того или иного проекта, способствующий улучшению транспортной инфраструктуры, инвестиционного климата и, в конечном итоге, жизни петербуржцев. Данные проекты предусматривают очень серьезные финансовые вложения, в том числе и бюджетных средств. Поэтому, прежде чем начинать их реализацию, необходим тщательный анализ (финансовый, технический, юридический). Как говорится – семь раз отмерь, один отрежь. Такой анализ не займет много времени, в сравнении со сроками реализации проектов.

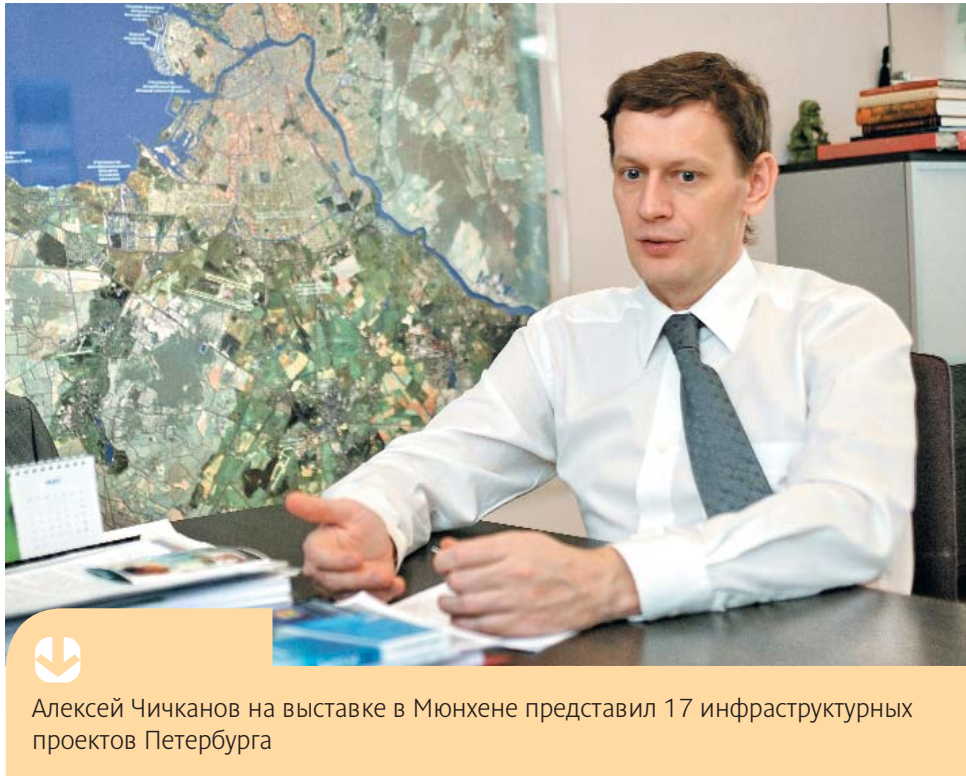
Петербург показал крупные проекты миру

Мargarита Арановская / На прошлой неделе в Мюнхене в 14-й раз открылась EXPO REAL – выставка коммерческой недвижимости, второе по величине международное профильное мероприятие после MIPIM. А вот до третьего Петербург пока не доехал. ➔

Петербург, делегацию которого возглавил председатель Комитета по инвестициям и стратегическим проектам Алексей Чичканов, представил на EXPO REAL 17 инфраструктурных проектов. Примечательно, что как минимум два из 17 представленных на выставке проектов – линия легкорельсового трамвая и Орловский тоннель – за несколько дней до выставки были объявлены новым губернатором Петербурга как плохо просчитанные или попросту городу не нужные.

Кроме того, в рамках выставки EXPO REAL на стенде Петербурга были представлены объекты городской собственности, подготовленные к аукциону, в том числе объекты гостиничной инфраструктуры города, а также информационные ресурсы системы Investor Guideline, при помощи которых можно получать аналитические данные о потенциальном проекте на любом этапе работы с ним. В рамках деловой программы на стенде Санкт-Петербурга было организовано 6 дискуссий по темам: «City Talk: стратегии и направления развития Санкт-Петербурга», «Санкт-Петербург – проводник зеленого строительства», «Инвестиционно-привлекательный ритейл Санкт-Петербурга», «Новое поколение промышленных парков», «Объекты новой архитектуры», «Брендинг и инвестиционная привлекательность городов». Частично эти темы повторяют доклады, сделанные на EXPO REAL годом ранее. Как и тогда, Россия попала в топ-10 участников выставки.

EXPO REAL – одна из крупнейших выставок недвижимости в мире. В этом году она практически повторила результаты прошлого, собрав около 1,6 тыс. участников из 34 стран. Опережает её только MIPIM в Каннах, количество участников которой достигает 4 тыс. Более мелкие выставочные проекты российские компании и власти пока не особо интересуют. Исключение составляют лишь узкопрофильные мероприятия – например, MAPIC, как и MIPIM, проходящая в Каннах и имеющая с ней общего организатора. Это выставка коммерческой недвижимости, основной целью которой является налаживание контактов с ритейлерами. Её посещали такие российские компании, как «М.Видео», X5 Retail Group N.V., «О'кей», Colliers International Россия и пр.



Алексей Чичканов на выставке в Мюнхене представил 17 инфраструктурных проектов Петербурга

«Среди российских фирм пользуются популярностью и посещаются только наиболее крупные международные мероприятия, – отмечает Альбина Ямалетдинова, директор департамента консалтинга NAI Besar в Санкт-Петербурге. – EXPO REAL, MIPIM, PROEstate». По её словам, если проект представляется на выставке за границей, то, безусловно, он заслуживает большого интереса со стороны общественности и бизнес-сообщества. Участники выставок преследуют и бизнес-цели: поиск клиентов, представление проектов, участие в деловой программе, и имиджевые цели. Однако пока такие намерения преследуют лишь немногие строители. Объясняется это чаще всего тем, что даже крупным игрокам международный рынок пока не интересен.

«Тот продукт, который создает, например, наша компания, предназначен исключительно для российского потребителя, поэтому у нас нет необходимости выхода на международные рынки, – говорит Светлана Аршинникова, руководитель отдела рекламы и PR ГК «Балтрос». – Единственным исключением для нас может стать выставка

MIPIM, так как она зарекомендовала себя как мероприятие, на котором презентуются интересные, современные, передовые проекты – как зарубежные, так и российские. И сегодня мы рассматриваем возможность участия в одной из ближайших выставок, с презентацией наших проектов».

MIPIM и EXPO REAL – далеко не единственные мероприятия, на которых можно представить свой проект, найти инвесторов, получить новый опыт или просто принять участие в обсуждении общих проблем отрасли. К примеру, REAL VIENNA, проходящая в Вене в мае, – молодая выставка, прошедшая всего 6 раз, но очень быстро набирающая популярность. В этом году там было представлено более 6 тыс. проектов из 26 стран. Из России на ней, согласно данным организаторов, побывала только одна компания – «Алемар Девелопмент».

Другой пример – в Берлине с 1981 года один раз в два года проходит выставка BAUTEC. Последний раз она собрала около 800 участников из 25 стран мира. Площадь её, кстати, ненамного меньше, чем у EXPO REAL, – около 50 тыс. м против

справка

➔ Проекты, представленные на Expo Real

1. Развитие аэропорта «Пулково».
2. Создание территории западной части Васильевского острова.
3. Строительство многофункционального комплекса объектов жилого, социального и общественно-делового назначения в Приморской юго-западной части Санкт-Петербурга («Балтийская жемчужина»).
4. Преобразование территории Апраксина двора.
5. Преобразование территории острова Новая Голландия.
6. Строительство административного и общественно-делового комплекса «Невская ратуша».
7. Развитие Ново-Адмиралтейского острова.
8. Создание Северо-Западного регионального центра (СЗРЦ) Концерта ПВО «Алмаз-Антей».
9. Программа развития гостиничной инфраструктуры в Санкт-Петербурге.
10. Строительство здания для второй сцены Государственного академического Мариинского театра.
11. Строительство Дворца искусств на Васильевском острове.
12. Строительство нового футбольного стадиона.
13. Создание города-спутника «Южный».
14. Преобразование территории зоны станции Московская-Товарная.
15. Строительство автомагистрали Западного скоростного диаметра.
16. Строительство линии легкорельсового транспорта, соединяющего центр города с аэропортом «Пулково».
17. Орловский тоннель.

64 тыс. Акцент выставки делается на технологиях строительства. В 2010 году из российских компаний её не посетил никто.

Есть также огромное количество относительно небольших мероприятий. Из ближайших – проходящая ежегодно в конце октября выставка BMR (Barcelona Meeting Point). В 2010 году BMR, ориентированная только на профессионалов отрасли, привлекла 250 компаний. Есть также выставка SIMA, проходящая в Мадриде. В последний раз её международная часть собрала около 140 участников. Кроме того, постепенно набирают популярность выставки, проходящие в Турции, ОАЭ и Египте.

Уважаемые коллеги!

Поздравляем вас с профессиональным праздником – Днем работника дорожного хозяйства.

Дороги строились еще в глубокой древности. Сегодня строительство автомобильных дорог – это динамичное развитие регионов, повышение уровня и качества жизни людей.

Желаем Вам, дорогие друзья, чтобы дороги, которые вы строите, были качественными и долговечными, чтобы люди понимали важность вашей работы. Пусть всегда и во всем вам сопутствует удача.

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



ИНВЕСТИЦИОННО-СТРОИТЕЛЬНАЯ
КОМПАНИЯ «СЭТЛ СИТИ»

ПРИОБРЕТЁМ

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

ПОД СТРОИТЕЛЬСТВО МНОГОКВАРТИРНОГО ЖИЛЬЯ

в административных границах Санкт-Петербурга

SetiGroup

investor@setlcity.ru

т.: 33-55-111
(доб. 3363)

Свидетельство о допуске к строительным работам № 0104.01-2009-7810212380-С-003 от 29.12.2010 г.

колонка редактора

Мюнхенская неувязочка

Валерий Грибанов / На прошлой неделе делегация Петербурга в очередной раз принимала участие в инвестиционной выставке EXPO REAL в Мюнхене.

Она традиционно считается любимой среди городских чиновников – на нее петербургские проекты возят так же упорно, как и на каннскую MIPIM, проходящую в марте.

Но в этот раз с мюнхенской экспозицией произошла неувязочка. Организаторы городской экспозиции заявили, что повезли в Мюнхен 17 инфраструктурных проектов. Однако перечислять их все поименно почему-то не стали. Перечислены были: проект развития аэропорта «Пулков», проект строительства Западного скоростного диаметра, проекты преобразования территории зоны станции Московская-Товарная, Апраксина двора, Новой Голландии, проекты создания города-спутника «Южный» и территории западной части Васильевского острова...

А дальше использовалась стыдливая формулировка: «и другие». Не нужно быть большим аналитиком рынка городского хозяйства, чтобы понять, что в «другие» попали проекты, которые губернатор Георгий Полтавченко уже успел «зарубить» – речь о линии легкорельсового трамвая и Орловском тоннеле. Корректировать экспозицию, видимо, уже было трудно – проект тоннеля, к примеру, был «похоронен» всего за несколько дней до начала EXPO REAL. В итоге в пресс-релизы попали лишь объекты, которые уже точно зарубить будет невозможно, потому что они-то всю реализуются. Ну, или проекты, которые реализуются на деньги инвесторов.

Примечательно, что на каннской выставке в этом году тоже случилось недоразумение. Город там представлял проект реконструкции комплекса зданий в Петроградском районе, на Сытнинской, 9-11. К тому моменту вокруг здания тянулся двухлетний шлейф судебных разбирательств. Спор шел за помещения на первом этаже: бывший собственник, ООО «Магазин «Элиас», доказывал в суде, что ими в 2007 году незаконно завладело ООО «Полесье-Дон», заплатив 630 тыс. рублей. Впоследствии помещения были проданы Фонду имущества Петербурга, который занимался расселением здания на Сытнинской, 9-11, по цене 5,5 тыс. USD за квадратный метр. Весной кассационная инстанция арбитражного суда приняла сторону городских властей. Однако выставлять проект в Каннах, как оказалось, было слишком рано – в сентябре 2011 года Высший арбитражный суд встал на сторону бывших владельцев. Судебные тяжбы вернулись к исходной точке.

Получается, что время и деньги на представление проектов (по крайней мере, этих трех – трамвая, тоннеля и дома на Сытнинской) были потрачены впустую. А может быть, их появление на выставках определенным образом даже сказалось отрицательно на имидже города. Ведь в глазах солидных инвесторов, вероятно, достаточно странно смотрится ситуация, когда город представляет проекты, реализовывать которые не намерен. Впрочем, организаторы экспозиции тут вряд ли виноваты. Пройдет год-другой, новые власти «увидят экономическую целесообразность» отложенных проектов и вдохнут в них новую жизнь.

«Лахта-центр» лучше видно из Москвы

Николай Волков / Московское ЗАО «Горпроект» выиграло конкурс на разработку проектной документации МФК «Лахта-центр». Эксперты оценивают сумму договора в 23-25 млн USD. ➔

Как рассказали в ЗАО «Общественно-деловой центр «Охта», реализующем этот проект, в конкурсе участвовали четыре компании – одна иностранная, две московские, и один петербургский проектировщик. Какие именно это были компании, а также стоимость контракта с победителем не разглашаются. Выиграло конкурс ЗАО «Городской проектный институт жилых и общественных зданий» (ЗАО «Горпроект»). Все проектирование пройдет в два этапа. На первом этапе, до весны 2012 года, спроектируют высотное здание со вспомогательными сооружениями, на втором этапе, летом 2012 года – два здания стилобатной части. За концептуальную часть, как и раньше, будет отвечать британский RMJM.

Как говорят эксперты, победа московской компании неудивительна – в Петербурге просто нет проектировщиков, имеющих опыт высотного строительства.

В компании отметили, что выбор подрядчика был осуществлен на основании всей совокупности предложенных участником условий исполнения договора, включая стоимость и детальный график выполнения работ. В целом при проектировании комплекса будет задействовано более 400 специалистов высочайшего класса, рассказали в ОДЦ «Охта».

Общая площадь «Лахта-центр» – 330 тыс. кв. м офисных, торговых и общественных площадей.

«В Петербурге есть компании, которые специализируются в проектировании высотных сооружений, например, КБ «ВИПС». Но аналогичных «Лахта-центру» реализованных проектов высотного строительства в Петербурге нет», – говорит Михаил Гушин, заместитель руководителя отдела стратегического консалтинга Knight Frank St Petersburg. С ним согласен Владимир Альев, первый заместитель генераль-

справка

➔ Институт «Горпроект» проектировал множество зданий в Москве, Московской области, Геленджике, Сочи, Петербурге, Туле, Хабаровске. Один из наиболее известных объектов – московская башня «Федерация», которую строила Mirax Group Сергея Полонского. Из-за кризиса строительство было приостановлено, но в этом году продолжилось. Ожидается, что высота шпиля «Федерации» достигнет 506 м, и здание станет самым высоким в Европе.

ного директора «Эдванс». «Выбор обоснован – у петербургских компаний просто нет реального опыта проектирования зданий такой высоты. За плечами московской компании такой объект есть – это башня «Федерация», – объясняет он. С учетом сложности проектных работ стартовая цена составила около 100 USD за кв. м проектируемых площадей.

Риэлторы получили свое национальное объединение



Алена Филипова / Создано национальное объединение саморегулируемых организаций участников рынка недвижимости (Национальная палата недвижимости). В планах объединения – способствовать созданию добровольных СРО агентств недвижимости по всей России.

О создании Национальной палаты недвижимости было объявлено в ходе Санкт-Петербургского Всероссийского жилищного конгресса. Учредителями некоммерческого партнерства выступили три из четырех существующих на сегодняшний день в России саморегулируемых организаций риэлторов: НП «Объединение агентств недвижимости» (Санкт-Петербург), НП «Содействие развитию сферы риэлторской деятельности «Профессиональные риэлторы Омской области» и НП «Ассоциация риэлторов Кемеровской области». Представители законодательных

и исполнительных органов власти также положительно отреагировали на образование новой общественной структуры.

«В Северо-Западном федеральном округе при участии аппарата полномочного представителя Президента проведена большая работа по координации усилий саморегулируемых профессиональных сообществ. Закономерным итогом этой работы стало создание национального объединения добровольных саморегулируемых сообществ в сфере недвижимости», – заявил заместитель полномочного представителя Президента РФ в СЗФО Сергей Зимин.

«Петербургские законодатели неоднократно предлагали различные варианты регулирования риэлторской деятельности. Сегодня на добровольной основе создано национальное объединение саморегулируемых организаций, которое на данный момент является оптимальной моделью», – отметил

Анатолий Костерев, депутат Законодательного собрания Санкт-Петербурга.

В свою очередь Алексей Белосусов, координатор НОСТРОЙ по Северо-Западу, депутат Законодательного собрания Санкт-Петербурга, считает, что новое сообщество саморегулируемых организаций должно найти точки соприкосновения с Национальным объединением строителей, поскольку сферы деятельности этих бизнес-сообществ в значительной мере пересекаются.

Созданию национального объединения предшествовали несколько серьезных шагов. Так, представители пятнадцати профессиональных сообществ регионов России еще в начале года договорились создать федеральную

структуру, которая будет координировать усилия региональных сообществ по созданию цивилизованных основ рынка недвижимости в России.

«Изначально была выбрана форма координационного совета по саморегулированию, которая сегодня претерпела закономерную трансформацию в саморегулируемое профобъединение», – сказал председатель правления Национальной палаты недвижимости Павел Созинов. – На сегодняшний момент соглашение подписано тремя добровольными саморегулируемыми организациями, но динамика рынка такова, что мы ожидаем увеличения состава Национальной палаты недвижимости в 10-15 раз в течение первого года работы».

мнение



Сергей Петров, депутат Государственной думы РФ

➔ «Саморегулирование в сфере агентской деятельности – достаточно новое явление, и требует дальнейшего совершенствования. Я понимаю, что по 315-ФЗ необходимо введение в состав органов управления СРО тех, кто не является членами объединения. Но, по моему мнению, этого недостаточно. Предлагаю на местах сформировать наблюдательные советы саморегулируемых объединений. Они должны заниматься координацией действий с исполнительными и законодательными органами власти. Аналогично стоит создать наблюдательный совет национального объединения для координации с федеральными органами власти и Государственной думой».

В НОСТРОЙ обсудили вопросы профессионального образования

В повестку дня были внесены вопросы: об основных направлениях совершенствования типовых программ повышения квалификации, рекомендуемых Национальным объединением строителей; о разработке профессиональных стандартов в строительной отрасли; о внесении образовательных учреждений в реестр Национального объединения строителей; об аккредитации центров по тестированию Единой системы аттестации руководителей и специалистов строительного комплекса (далее – Единая система аттестации); о ходе завершения формирования Единой системы аттестации.

По первому и второму вопросам повестки дня с докладами выступил председатель комитета Александр Ишин. Комитетом было принято решение к 1 ноября собрать информацию, касающуюся использования образовательными учреждениями, внесенными в реестр НОСТРОЙ, программ повышения квалификации, а также поручить управлению профессионального образования направить в саморегулируемые организации запрос об использовании учебными заведениями, с которыми сотрудничает СРО, программ повышения квалификации, рекомендованных НОСТРОЙ.

О внесении образовательных учреждений в реестр Национального объединения строителей с докладом выступил заместитель

Ольга Фельдман / 29 сентября 2011 года под председательством Александра Ишина состоялось заседание комитета по профессиональному образованию Национального объединения строителей. ➔



председателя комитета Александр Роботов. Комитетом было принято решение о включении в реестр Национального объединения строителей шести образовательных учреждений, остальные заявки будут рассмотрены на следующем заседании комитета при участии представителей образовательных учреждений.

По вопросу аккредитации центров по тестированию Единой системы аттестации руководителей и специалистов строительного комплекса с докладом выступила начальник управления профессионального образования Национального объединения строителей Надежда Прокопьева. После обсуждения данного вопроса было приня-

то решение аккредитовать 19 организаций как центры тестирования. Теперь в реестре центров тестирования 238 организаций.

Особенный интерес и активное обсуждение вызвал вопрос «О ходе завершения формирования Единой системы аттестации». С докладом по данному вопросу выступил первый заместитель руководителя аппарата Национального объединения строителей Кирилл Холопик, который рассказал членам комитета о динамике внедрения Единой системы аттестации. В докладе было отмечено, что активное применение Единая система аттестации нашла только в 25 СРО, еще более 100 СРО объявили о присоединении к системе, но начать активную работу планируют после завершения формирования всех видов тестов. В настоящее время еженедельно тестирование проходят более 200 человек. Процент положительных результатов – 75%. Активно используется режим учебного тестирования, которым строители воспользовались уже более 30 000 раз. Из 102 тестов загружены в базу вопросы-ответы только для 30. Однако к 1 ноября планируется завершить загрузку практически всех тестов.

В НОСТРОЙ состоялось заседание комитета по международным отношениям

Ольга Фельдман / 28 сентября 2011 года в НОСТРОЙ под председательством Азария Лапидуса состоялось заседание комитета по международным отношениям.

На заседании был рассмотрены вопросы внесения в программу стандартизации Национального объединения строителей работ по техническому редактированию и сопоставительному анализу еврокодов; согласования проектов технических заданий, потенциальных исполнителей и составов рабочих групп в целях выполнения работ по техническому редактированию и сопоставительному анализу еврокодов, и заслушан отчет о рабочих поездках НОСТРОЙ в Финляндию и Великобританию.

По первому и второму вопросам повестки дня с докладом выступил директор департамента технического регулирования Национального объединения строителей Сергей Пугачев. В результате обсуждения представленной информации комитет принял решение проголосовать за внесение в программу стандартизации Национального объединения строителей работ по техническому редактированию и сопоставительному анализу 14-ти частей еврокодов в том виде, в кото-

ром они были представлены аппаратом НОСТРОЙ; согласовать проекты технических заданий, головных исполнителей и составы рабочих групп в целях выполнения работ по техническому редактированию и сопоставительному анализу еврокодов. Особое внимание собравшихся привлек отчет о рабочей поездке в Великобританию, который озвучил Азарий Лапидус. Главной целью визита делегации НОСТРОЙ в Великобританию было налаживание контактов с Международной Федерацией инженеров-консультантов (FIDIC). Встреча с руководством и представителями FIDIC состоялась в офисе RIBA (Королевский институт британских архитекторов). Эта организация, основанная в 1834 году, является одним из первых СРО в мире. С приветственным словом к участникам встречи обратился президент FIDIC Джефф Френч. Он рассказал о возникновении и развитии системы контрактов в строительстве, которую в настоящий момент представляет FIDIC. Федерация была основана в 1913 году тремя национальными ассоциациями европейских стран. Сегодня членами FIDIC являются национальные ассоциации 75 стран. Главные за-

дачи организации лежат в области унификации договоров в различных сферах строительства.

Эксперт по контрактам FIDIC Аиша Надар подробно рассказала о типах контрактов, а также пояснила, каким образом различные контракты стыкуются друг с другом, какие положения в них записаны, как разрешаются споры между сторонами контракта. Представитель Европейского банка реконструкции и развития Алмаз Галиев с примерами и презентациями рассказал о взаимодействии ЕБРР и FIDIC. В настоящий момент между ними существует соглашение, что ЕБРР кредитует только те компании, которые работают по системе контрактов федерации.

Выступая с ответным словом, президент НОСТРОЙ Ефим Басин подчеркнул, что Национальное объединение строителей как аналитический и методологический центр строительной отрасли заинтересовано в продвижении контрактов FIDIC на российский строительный рынок. По словам Ефима Басина, он на личном опыте убедился, что качественные и выверенные контракты FIDIC позволяют снять очень многие проблемы фактически до их возникновения.



Особое внимание собравшихся привлек отчет о рабочей поездке в Великобританию, который озвучил Азарий Лапидус.

Президент НОСТРОЙ Ефим Басин и руководство FIDIC провели переговоры, результатом которых стало подписание протокола о дальнейшем сотрудничестве. В ходе проведенных переговоров стороны пришли к выводу, что введение проформ FIDIC в Российской Федерации имеет большие перспективы, поскольку единая типовая форма договоров делает систему взаимоотношений участников строительной отрасли куда более простой и прозрачной, а также

позволяет существенно сэкономить время и ресурсы. В результате встречи российская и английская организации пришли к важному соглашению о продвижении при помощи НОСТРОЙ в Российской Федерации типовых форм строительных контрактов, разработанных FIDIC, через организацию системы обучения по правилам и нормам FIDIC. После обсуждения основных вопросов повестки дня Сергей Пугачев сообщил о предстоящих поездках в республику Бе-

ларусь (г. Минск) и Финляндию (г. Хельсинки) на специализированные научно-практические семинары по вопросам технического регулирования в строительстве, а также о привлечении к участию в данных мероприятиях разработчиков стандартов и сводов правил. Также на заседании комитета было принято решение о создании рабочей группы по организации взаимодействия с представительством Еврокомиссии в России по вопросам технического регулирования.

Мевлуди Блиадзе:

«Я мечтаю увидеть, как на Дворцовой набережной будет закрыто автомобильное движение»

Троицкий мост, Софийская развязка, Западный скоростной диаметр (ЗСД), транспортная развязка у Литейного моста, набережная канала Грибоедова – это далеко не полный список важных транспортных объектов Санкт-Петербурга, которые строила или реконструировала компания «Пилон». Недавно организация выиграла тендер на возведение крупной переправы через Неву – Ново-Адмиралтейского моста. В преддверии Дня работников дорожной отрасли мы встретились с Мевлуди Блиадзе, генеральным директором ЗАО «Пилон», который рассказал нам свое видение инфраструктурных преобразований в городе на Неве, затронул темы развития центра Санкт-Петербурга и реформы законодательства в сфере госзаказа, а также поделился планами своей компании. ➔

Мевлуди Дарчоевич, компания «Пилон» уже 19 лет работает на строительном рынке Санкт-Петербурга. А с чего все начиналось?

Создание компании «Пилон» – не революция, мы ничего нового не придумали. Основное ядро нашей организации – это сотрудники треста «Ленмостстрой», где я возглавлял одно из четырех строительных управлений, СУ-2. Оно было ориентировано на капитальный ремонт мостовых сооружений и набережных в историческом центре Санкт-Петербурга. В начале своей деятельности ЗАО «Пилон» также сконцентрировался на выполнении этих работ. Работа в историческом центре требует повышенного внимания: рядом с реконструируемым объектом расположены здания и сооружения, которые находятся под охраной КГИОП. Наша задача была в том, чтобы отремонтировать мосты и набережные, и избежать негативного воздействия на объекты культурного наследия. На мой взгляд, нам это удалось. Кроме этого, в капитальном ремонте обязательно присутствуют реставрационные работы. «Пилон» – одна из немногих компаний в городе, работающая над восстановлением старого гранита. У нас есть замечательные специалисты – каменотесы гранитчики, которые преуспели в этом деле больше, чем другие. Наши мастера выполняют уникальные работы по воссозданию элементов каменного декора – облицовки гранитных набережных, тумб, парапетов.

Например, мы реконструировали Троицкий мост. Заменили 208 тысяч заклепок на высокопрочные болты, бережно реставрировали различные элементы моста – канделябры, опоры контактной сети, гранитные изделия. И мост засиял.

В 2010 году мы в рекордные сроки капитально отремонтировали обрушившийся



участок набережной канала Грибоедова, благодаря мастерству наших гранитчиков стенка набережной и перильные ограждения были восстановлены в их первоначальном виде.

С течением времени «Пилон» стал заниматься и новым строительством. Мы не могли оставаться в стороне от масштабных транспортных объектов. Мы реализовали крупный проект развязки на пересечении Софийской улицы и кольцевой автодороги (КАД) – построили более 4 км трассы и 2 км эстакад, также участвовали в создании внутригородской дорожной сети, прилегающей к транспортному обходу Санкт-Петербурга.

Среди недавно построенных объектов особо хочу отметить тоннель под Литейным мостом, работы по южному участку ЗСД от Благодатной улицы до набережной реки Екатерингофки. Также ведется строи-

тельство на участке Западного скоростного диаметра от улицы Савушкина до трассы «Скандинавия», протяженностью 8 км. Впереди нас ждет и морская часть ЗСД – от набережной реки Екатерингофки через Морской порт, Васильевский остров, стадион ЦПКиО им. Кирова, до улицы Савушкина. Компания обязательно будет участвовать в строительстве этого масштабного проекта. А недавно «Пилон» заключил государственный контракт на строительство очень важной для Санкт-Петербурга переправы – Ново-Адмиралтейского моста.

Кроме этого, мы начали работать в Новороссийске, где принимаем участие в строительстве грузового порта. Сложные морские условия в этом месте требуют применения инновационных технологий, современного оборудования – всем этим компания обладает сполна.

Насколько я понимаю, компании нравится работать на строительстве нестандартных, уникальных объектов транспортной инфраструктуры. За счет чего «Пилону» удается выигрывать тендеры?

Вы правы, ведь для «Пилона» строить объекты – это не самоцель. Нам действительно хочется возводить и реконструировать именно те объекты, которые принесут пользу городу и жителям. Поэтому сложные, нестандартные проекты для компании очень интересны. Но хочу отметить, что в условиях 94-го федерального закона нам с трудом удается выигрывать тендеры. А все оттого, что действующее законодательство позволяет принимать участие в конкурсах недобросовестным игрокам. Отсутствие квалификационного отбора приводит на рынок всяких авантюристов, которые заключают многомиллионные контракты и не выполняют свои обязательства. Пример компании «Флора» показал, как работает 94-й федеральный закон на практике. Эта ситуация сильно бьет по качественным игрокам.

Наконец мы были услышаны, и в настоящее время ведется работа по изменению законодательства. Я считаю, что обязательно нужно вести квалификационный отбор, а также требовать обоснование понижения цены контракта. Мне понятна ситуация, когда в единичных случаях компания может вкладывать собственные деньги в строительство объекта, для того чтобы закрепиться на рынке, получить опыт. Она может сработать в ноль, но не в убыток себе. Когда строительство стоит 100%, а компания берется построить за 70-80% от общей цены – это очень сильно настаивает. Если мы будем работать без прибыли, завтра и город, и страна в целом получат фирму, которая не развивается, теряет качество и не выдерживает сроки строительства.



Новый тоннель под Литейным мостом

цитата



Первое, что нужно сделать в Санкт-Петербурге, причем незамедлительно, – это проектировать и строить еще одну кольцевую автодорогу для транзитного грузового транспорта.

Мевлуди Блиадзе, генеральный директор ЗАО «Пилон»

цифра



1500

человек сегодня трудится
в компании «Пилон»

«Пилон» выиграл тендер на строительство Ново-Адмиралтейского моста. Когда начнутся работы по его сооружению?

Мы имеем действующий государственный контракт. Однако Верховный суд РФ постановил, что были допущены некоторые юридические неточности. Я считаю, что их нужно немедленно исправлять и приступать к строительству переправы. Сегодня мы продолжаем подготовку к строительству, например, проводим эксперимент по проводке судов смешанного (река-море) плавания в месте строительства Ново-Адмиралтейского моста. Специалисты компании установили имитаторы опор разводного пролета и смонтировали береговые технические средства мониторинга. Адмиралтейские верфи уже получили первые транши на переезд и не препятствуют строительству моста. Сейчас оформляется документальная часть: идут кадастровые съемки, согласования с КГИОП. Как только мы получим все нужные документы и будем находиться в правовом поле, то начнем строить. Ново-Адмиралтейский мост важен для Санкт-Петербурга, и должен быть построен к 2013 году. Только после этого можно отправлять Дворцовый мост на капитальный ремонт.

Я убежден, что, решив вопрос со строительством «Новой Голландии» и Ново-Адмиралтейского моста, мы получим совершенно другой центр Петербурга. Весь район получит новое развитие, станет более привлекательным для туристов, бизнеса, появятся новые рабочие места.

У ЗАО «Пилон» большой опыт работ в историческом центре города. По Вашему мнению, как можно сохранить набережные Санкт-Петербурга в их первозданном историческом виде и одновременно приспособить к нуждам мегаполиса?

В нашем красивейшем городе много разных мостов и набережных. Однако порой нам непонятно, почему так мало средств

выделяется на содержание и капитальный ремонт мостовых сооружений в историческом центре Санкт-Петербурга. Ждем, пока набережные обваливаться начнут, как это произошло на канале Грибоедова? Я считаю, что городу нужна целенаправленная, научно обоснованная программа содержания набережных рек и каналов. Наши предки построили их в тяжелейших условиях, без специальных средств производства – мы обязаны сохранить это наследие для наших потомков. В Санкт-Петербурге налицо рост потока туристов. А мосты, набережные – это визитная карточка нашего города. Я мечтаю когда-то увидеть, как на Дворцовой набережной будет закрыто автомобильное движение, – это придаст неповторимый шарм городу. Я хочу, чтобы Дворцовый мост получил то убранство, которое было изначально заложено в его проекте, но так и не воплощено в жизнь из-за Первой мировой войны.

Оцените, пожалуйста, перспективы развития транспортной инфраструктуры Санкт-Петербурга. На Ваш взгляд, как правительству города быстрее и качественнее решить проблему пробок на городских магистралях?

Проблемы, существующие в Санкт-Петербурге, – пробки, постоянный рост численности автомобилей, отсутствие парковочных мест – давно известны. Я не говорю, что власти сидят, сложа руки, и ничего не предпринимают, развитие инфраструктуры идет постоянно. Однако финансовые возможности не позволяют в полном объеме осуществлять те программы, которые намечены.

Важно постоянно работать над созданием движения без светофоров по набережным реки Невы – от Вантового моста до трассы «Скандинавия»



Восстановленный участок Набережной канала Грибоедова после обрушения в июле 2010 года

На мой взгляд, первое, что нужно сделать в Санкт-Петербурге, причем незамедлительно, – это проектировать и строить еще одну кольцевую автодорогу для транзитного грузового транспорта. Второе, важно постоянно работать над созданием движения без светофоров по набережным реки Невы – от Вантового моста до трассы «Скандинавия». Устройство подобного движения по правому берегу Невы намного облегчит жизнь города.

Благоприятным для транспортной инфраструктуры Санкт-Петербурга является строительство ЗСД, возведение мостов,

тоннелей через Неву. Считаю, что в городе нужно создавать внутренние диаметры, по которым можно быстро добраться из центра на периферию.

Я уверен, что сегодня между Володарским мостом и мостом Александра Невского нужно сооружать еще одну переправу, а то и две. Вскоре к Васильевскому острову подойдет ЗСД. И если сегодня транзитным районом Санкт-Петербурга является Петроградская сторона, то потом им станет Васильевский остров. Пока же это место тупиковое.

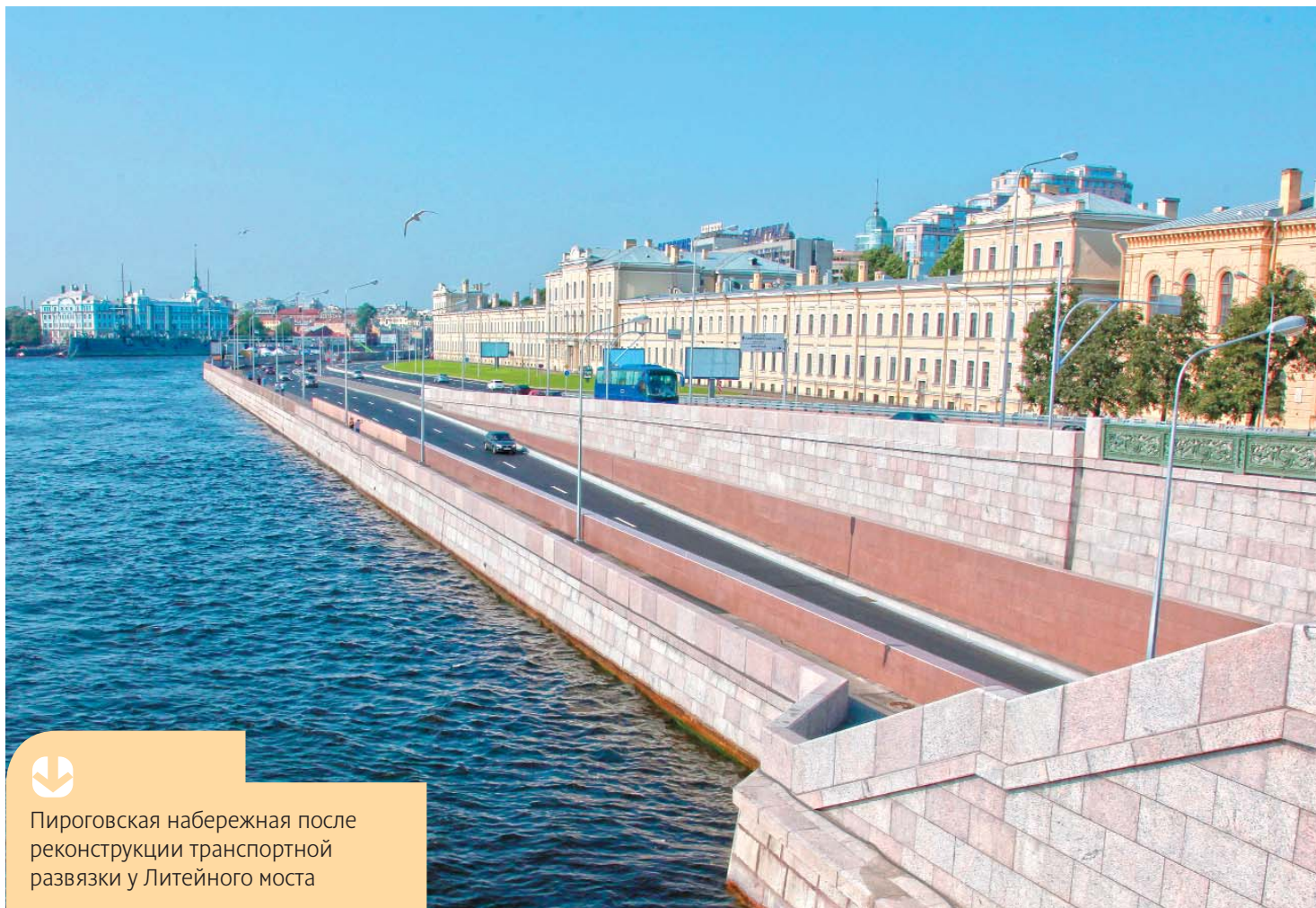
В городе много достойных программ по развитию инфраструктуры, их нужно только претворить в жизнь.

Расскажите, какие планы компания «Пилон» собирается осуществить в ближайшее время?

«Пилон» сегодня – это многогранная компания, которая постоянно развивается, осваивает новые виды работ. Какой компанией будет «Пилон» через 2-3 года, предсказать можно, но сложно угадать все нюансы. Сегодня нам 19 лет: начинали мы с 7 человек, а сегодня в стенах «Пилона» трудится уже 1500 человек, и их число постоянно растет. Мы дорожим каждым своим работником. Потому что я убежден – бизнес должен быть социально ориентированным. С первого дня работы «Пилон» – социально направленная компания, которая заботится о своих сотрудниках. В чем это выражается? Поверьте, не только в своевременной выплате зарплаты. Например, мы сохранили пособие по выслуге лет, у нас есть фонд мастера, пособие к отпуску (13-я зарплата), а при необходимости мы оказываем материальную помощь. У нас работают целые семьи, формируются династии сотрудников, и мы гордимся этим.

В целом мы хотим принимать активное участие, в первую очередь, в сооружении транспортных объектов в Санкт-Петербурге, а также постепенно выйти на общероссийский рынок. Сегодня энергично развиваются Сибирь, Урал, Калининград. Наша цель – выполнять такой же объем работ по строительству транспортных объектов в других городах России, как и в Санкт-Петербурге, а может, даже больше.

Система управления объектами на дальних расстояниях имеет свою специфику. Это потребует существенного расширения штата сотрудников, парка техники, открытия филиалов в городах России. Отмечу, что этот опыт мы сейчас оттачиваем на примере Новороссийска.



Пироговская набережная после реконструкции транспортной развязки у Литейного моста



Участок строительства ЗСД, 3-я очередь

**Александр Букин,** заместитель технического директора ЗАО «Пилон»

Мне вспоминаются времена, когда все современные технологии по бурению только приходили в Россию, и их нужно было осваивать. В то время у нас не было такого мощного Управления механизации, но благодаря профессионализму и напористости наших сотрудников нам удалось всегда быть в русле новых технологий. На мой взгляд, «Пилон» сплотил людей неравнодушных, преданных своему делу, патриотов своей организации.

**Константин Кожин,** начальник отдела субподрядных работ ЗАО «Пилон»

Когда мы были небольшой организацией, то работали на субподряде у крупных компаний. Реконструкция Троицкого моста стала для «Пилона» гранью между прошлым и будущим. Радует то, что коллектив в нашей компании разносторонний и не банальный. Каждый из нас, являясь частью коллектива, не теряет «свое лицо» и вкладывает в общее дело свой кирпич. Не могу не отметить тот факт, что «фишкой» «Пилона» является наличие отдела гранитчиков и каменотесов. Думаю, что они у нас самые-самые.

**Александр Скорик,** заместитель финансового директора ЗАО «Пилон»

На мой взгляд, «Пилон» действительно одна из самых интересных организаций на строительном рынке Санкт-Петербурга. Сегодня в «Пилон» приходит много молодежи, и у них есть возможность плечом к плечу работать с настоящими асами мостостроения, перенимать у них драгоценный опыт. К тому же компания создает все условия для карьерного роста.

комментарии сотрудников

**Анатолий Бойцов,** директор по производству ЗАО «Пилон»

У нас происходит постоянное развитие, движение вперед. За 19 лет компания из группы единомышленников превратилась в организацию, в которой работает более полутора тысяч человек. Управление механизации из отдела, в котором было несколько механизмов, превратилось в мощную структуру. У нас есть уникальные образцы машин, например, буровая установка WIRTH, которых меньше сотни единиц в мире.

**Марина Трухина,** финансовый директор ЗАО «Пилон»

Кризис 2009 года мы выдержали стойко: разумное планирование помогло нам преодолеть трудности. До 2008 года «Пилон» создал хорошую базу, благодаря которой компании удалось пережить мировые финансово-экономические проблемы без сокращения заработной платы и числа сотрудников.

**Юрий Баранов,** руководитель проекта ЗАО «Пилон»

Считаю, что наша компания очень ответственная, так как ей доверяют самые важные объекты дорожной инфраструктуры. Имея достойный коллектив, обладая необходимым опытом, техникой и технологиями, мы строим и реконструируем поистине неповторимые, значимые и очень сложные в исполнении дорожные объекты: Троицкий мост, путепроводы, Софийскую развязку, тоннель под Литейным мостом и другие.



НА ПРАВЫХ РЕУСАХ

ЗАО «Пилон»
198095, Санкт-Петербург,
ул. Маяковского, 36-38, пом. 12
Тел.: (812) 273-52-13, факс 275-86-37
e-mail: info@pylon.ru, www.pylon.ru

УВАЖАЕМЫЕ КОЛЛЕГИ!

ОТ СВОЕГО ИМЕНИ И ОТ ИМЕНИ КОМПАНИИ «ПИЛОН» ПОЗДРАВЛЯЮ ВАС С ПРОФЕССИОНАЛЬНЫМ ПРАЗДНИКОМ – ДНЕМ РАБОТНИКОВ ДОРОЖНОГО ХОЗЯЙСТВА!

Дорожный комплекс Санкт-Петербурга создавался в тяжелейшие времена – в 90-х годах прошлого века. Тогда был определен кодекс чести дорожников на нашем рынке. Я с гордостью скажу, что и компания «Пилон» принимала участие в этом процессе. Меня радует, что сегодня мы имеем цивилизованные отношения между коллегами и конкурентами.

Уже многое сделано в дорожно-мостовом хозяйстве Санкт-Петербурга. Но нельзя останавливаться на достигнутом. Мы постоянно должны совершенствовать технологии, у нас на вооружении должны быть надежные современные механизмы, которые позволят нам решать любые масштабные задачи, помогут качественно и в срок выполнять большие объемы работ, и тем самым увеличат срок эксплуатации наших объектов.

Дорогие друзья, желаю счастья и здоровья вам, вашим коллегам и близким людям. Процветания и успехов!

С уважением,
генеральный директор ЗАО «Пилон» М.Д. Блядзе

Скромные перспективы доступного жилья

Александр Пирожков / После кризиса 2008 года на рынке недвижимости заметно расширилось предложение дешевого жилья. Однако квадратный метр должен подешеветь до 20-25 тысяч рублей, чтобы резко увеличился спрос. Это маловероятно. В долгосрочной перспективе жилье будет дорожать. ➔

Такие мысли излагали эксперты на конференции «Анализ и прогноз развития рынка недвижимости и строительства», прошедшей в рамках Гражданского жилищного форума.

Елена Иванкина, декан факультета «Экономика недвижимости» Академии народного хозяйства и управления (Москва), назвала настоящим подарком кризиса появление в продаже малогабаритных квартир-студий. «Этот вид жилья необходим рынку, он очень распространен во всем мире. Появление в продаже московских квартир стоимостью 1-1,2 млн рублей значительно расширило доступность жилья», – полагает она.

Еще до того, как застройщики стали менять свои проекты, добавляя в них дешевые малогабаритные квартиры, кризис заставил их снизить цены на обычную жилплощадь.

«Цены на московское жилье упали на 30%. Начал этот процесс «Дон-Строй», объявив о дисконте в 30%. У нас в академии учились директора отдела продаж «Дон-Строя», они говорили, что компания переживет и двукратное снижение цен, но не переживет остановки продаж. Подобная

Объемы строительства жилья в России, млн кв. м

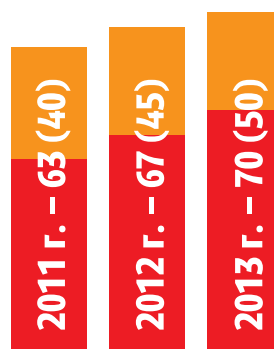


Источник: Росстат

ситуация была во всех крупных компаниях», – рассказывает Елена Иванкина.

В пригороде Москвы после кризиса появились предложения жилья по цене 43 тысячи за метр малогабаритного жилья. Правда, в Москве таких цен не было. Самое дешевое жилье в Москве в кризис стоило 70 тысяч рублей за кв. м с отделкой.

Планируемые объемы строительства в России, млн кв. м (в том числе эконом-класса)



Источник: RWAY

Два микрорайона были проданы за три дня, вспоминает Елена Иванкина. В июле 2011 года московская квартира эконом-класса стоила в среднем 126 тысяч рублей за метр.

В результате кризиса, по мнению эксперта, российский рынок недвижимости перестал быть рынком продавца и стал рынком

покупателя, то есть приблизился к нормальной ситуации, характерной для развитых стран.

Несмотря на существенное падение цен на жилье в России, доступным его считать по-прежнему нельзя, считает Елена Иванкина. Даже 10% самых богатых российских домохозяйств должны копить в среднем 4,8 года, не тратя деньги ни на что иное, чтобы купить квартиру площадью 54 кв. м. Однако с учетом серых доходов этот срок сокращается до 2,8 года. Между тем, по международным методикам оценки доступности жилья этот показатель должен составлять три года.

Доступным жилье в России станет при стоимости 24-28 тысяч рублей за кв. м. С учетом только официальной зарплаты, на такое жилье за три года смогут накопить 40% домохозяйств. А реальной – до 60%.

По данным, которые привел Александр Крапин, генеральный директор аналитического агентства RWAY, большинству домохозяйств в России доступно стандартное улучшение жилищных условий, то есть добавление к имеющейся жилплощади комнаты площадью 18 кв. м путем альтернативной сделки. На покупку 18 кв. м за три года могут накопить 60% населения. Однокомнатная квартира площадью 36 кв. м доступна 30% населения.

Таким образом, приобретение отдельной квартиры доступно лишь небольшой части населения. «По нашему мнению, маловероятно, что ситуация кардинально изменится в ближайшие годы, несмотря на планы властей по увеличению строительства нового жилья в 1,5 раза в ближайшее время, – констатирует эксперт. – При стоимости квадратного метра в районе 20 тысяч рублей, что вполне достижимо для жилья эконом-класса, такое жилье будет доступно. Для этого нужно убрать из стоимости жилья стоимость земельного участка и подключения к инженерным коммуникациям».

От сердца к сердцу «Строительный трест» проводит уроки милосердия

Более тысячи детей из 16 школ и детских домов Санкт-Петербурга приняли участие в акции «Миллион алых сердец». Главным вдохновителем и организатором акции стала компания «Строительный трест», хорошо известная в городе своими некоммерческими проектами.

Что такое милосердие? Почему необходимо заботиться о близких? Кто и как может помочь больным, пожилым людям, животным? На простые вопросы найти ответы бывает очень непросто. Особенно ес-

ли тебе 10-12 лет, а вокруг обилие не всегда позитивной информации. Воодушевить детей на добрые дела – такую задачу поставили перед собой волонтеры-сотрудники компании «Строительный трест» совместно со специалистами благотворительного фонда AdVita, помогающего людям с онкологическими заболеваниями.

На уроках милосердия в игровой форме, с помощью мультиков и импровизаций, школьникам рассказывают об очень серьезных вещах. Например, о том, что для успешного выздоровления их свер-

стников, которые сейчас проходят лечение в онкологических клиниках города, искреннее доброе слово значит порой не меньше, чем лекарства и процедуры. В знак своей поддержки участники уроков милосердия вырезают из бумаги разноцветные сердечки, пишут на них послания больным ребятам, желая скорейшего выздоровления. Волонтеры компании «Строительный трест» передадут эти сердечки подопечным фонда AdVita, которые создадут из них оригинальные объемные аппликации. Вторым этапом акции стали мастер-классы по рисованию для воспитанников детских домов, также организованные сотрудниками «Строительного треста» с помощью студентов и преподавателей кафедры искусств Института телевидения, бизнеса и дизайна. Все работы, полученные в результате акции, будут представлены на итоговой выставке в холле I этажа центрального офиса компании «Строительный трест» по адресу Кондратьевский пр., д. 62, корп. 4, в ноябре.



«Большой положительный резонанс, который вызвала акция «Миллион алых сердец», еще раз убедил нас в том, что мы делаем хорошее, нужное дело, – рассказывает Неля Измозик, директор по рекламе и PR компании «Строительный трест». – Нам уже предложили провести подобные уроки милосердия среди старшеклассников, к акции подключаются другие компании и средства массовой информации. Мы видим, как идея

доброты и взаимопомощи передается буквально от сердца к сердцу. От всей души благодарю всех, кто искренне откликнулся и принял активное участие в этом проекте». В акции «Миллион алых сердец» сотрудники «Строительного треста» выступили не только как основные инициаторы мероприятия. На средства компании были закуплены материалы для работы, сувенирные значки для участников акции, обес-

печивается трансфер, организуется итоговая выставка. Проведение акции приурочено к двум юбилеям: 20-летию ЗАО «Строительный трест» и 75-летию со дня рождения ее основателя и генерального директора Евгения Георгиевича Резвова – человека, чей личный пример, искреннее неравнодушие и огромная позитивная энергия многие годы вдохновляют сотрудников компании на добрые дела.

НОВОСТИ

Земля по новым правилам

Никита Кулаков / Фонд имущества начал продавать землю под строительство коммерческой недвижимости в собственность. До сих пор по такой схеме продавали только участки под индивидуальное жилье, а землю под все прочие проекты застройщики получали в аренду на инвестиционных условиях.

Фонд имущества Петербурга впервые продал участок под строительство торгового комплекса в Петербурге в собственность. До сих пор можно было покупать лишь права аренды земли под такие проекты. Как пояснила начальник пресс-службы Фонда имущества Алина Куберская, до сих пор в собственность в Петербурге продавали только участки под строительство индивидуального жилья.

«Решение о продаже в собственность земли под коммерческое строительство правительство Петербурга приняло в 2010 году, поскольку участки на условиях аренды застройщики покупали плохо», – сообщила она. Превышение формы торгов не отменена и будет использоваться параллельно с новой. В Фонде имущества считают, что инвесторы будут активно покупать участки в собственность, поскольку это даст им возможность брать кредиты в банках на строительство под залог земли. «А бюджет при этом получит деньги от продаж сразу, а не с рассрочкой, что тоже выгодно», – пояснили в фонде.

Торгов по новой схеме будет много. Причем среди лотов будут участки, которые город долгие годы безуспешно пытался реализовать в аренду. Первый актив, который удалось продать по новой схеме – участок площадью 0,63 га на пересечении Богатырского пр. и Туристической ул., – тоже выставлялся на аукцион повторно, после неудачного аукциона в 2006 году. Торги прошли 5 октября. За актив боролись 7 претендентов. Победило ООО «ИнвестПроект», которое превысило стартовую цену почти в три раза, до 71,7 млн рублей. По условиям договора, собственник в течение 30 месяцев должен построить торговый комплекс с парковкой. По оценке менеджера проектов отдела стратегического консалтинга Knight Frank St Petersburg Игоря Кокорева, на участке можно построить торговый объект площадью от 3 до 10 тыс. кв. м. Руководитель отдела консалтинга ASTERA Андрей Старков считает, что потенциальный размер инвестиций в проект составит от 5 млн USD, не включая стоимость земли, и окупится за 5-7 лет. «По соседству есть крупные комплексы «Меркурий», «Атлантик Сити», «Питерлэнд». Но они не составят конкуренцию микрорайонному ТК, который будет наполнен другим пулом арендаторов», – считает он. В свою очередь, старший консультант отдела стратегического консалтинга Jones Lang LaSalle в Санкт-Петербурге Владислав Николаев считает, что опорную группу арендаторов нового ТК составят продуктовый супермаркет, товары для детей, бытовая техника. «Там были бы актуальны 2-3 демократичных ресторана и пивной бар. Остальным группам арендаторов проект будет не интересен из-за его небольшого формата, удаленности от метро и высокой конкурентной среды», – считает эксперт.

Тоннель зарыли в землю

Екатерина Брындина / Смена власти в Смольном привела к пересмотру крупнейших инфраструктурных проектов в Петербурге, инициированных при Валентине Матвиенко, на общую сумму почти 100 млрд руб. ➔



Фото: Владимир Тилес



Прошлая администрация города уже даже определилась с оборудованием, которое могло бы использоваться для проходки Орловского тоннеля. Но новый градоначальник поставил на проекте крест из-за «сложных грунтов»

Новый губернатор Георгий Полтавченко занялся ревизией этих проектов, настаивая на сокращении бюджетных трат. Город уже готов отказаться от строительства Орловского тоннеля, под вопросом строительство Ново-Адмиралтейского моста, Надземного экспресса, моста в районе острова Серный и другие проекты.

В конце сентября губернатор Петербурга Георгий Полтавченко заявил, что власти пересмотрят необходимость реализации в городе целого ряда крупных инфраструктурных проектов, инициированных еще прежним губернатором Валентиной Матвиенко. Из наиболее масштабных проектов под ревизию попали Орловский тоннель, Ново-Адмиралтейский мост, Над-

земный экспресс, новый мост в районе острова Серный. Общая стоимость только этих проектов оценивается почти в 100 млрд руб., половину из которых должен был предоставить городской бюджет.

Инициатором ревизии стал новый вице-губернатор Петербурга Сергей Вязалов, возглавивший финансово-экономический блок Смольного после прихода на губернаторский пост Георгия Полтавченко. Впрочем, о полном отказе от всех указанных проектов речь еще не идет. По сути, предложения господина Вязалова пока сводятся к пересмотру принципов государственно-частного партнерства (ГЧП), на основе которых большинство этих проектов должно быть реализовано. Прежние принципы, считают в Смольном, обременительны, так как они имеют много скрытых и не учтенных в смете трат со стороны бюджета.

Георгий Полтавченко заявил, что власти пересмотрят необходимость реализации в городе целого ряда крупных инфраструктурных проектов

Поэтому Сергей Вязалов предлагает расторгнуть госконтракты, заключенные ранее в рамках ГЧП, новые условия которого, вероятно, сперва должны претерпеть изменения. В частности, вице-губернатор настаивает на расторжении концессионного соглашения о строительстве и эксплуатации Орловского тоннеля под Невой с ООО «Невская концессионная компания». НКК контролируется компанией First Quantum, аффилированной с депута-

том Госдумы Виталием Южилиным. Подрядчик выиграл концессионный конкурс на строительство и эксплуатацию тоннеля в прошлом году. Проект, который был инициирован администрацией Валентины Матвиенко еще в 2006 году, оценивается в 45-47 млрд руб., которые в равных долях должны предоставить НКК, городской бюджет и Инвестиционный фонд РФ.

Строительство тоннеля длиной 1,7 км должно было начаться в конце этого года и закончиться в конце 2015 – начале 2016 годов. Председатель совета директоров НКК Шавкат Кары-Ниязов заявил, что компания уже вложила часть своих средств в разработку проекта и изыскательские работы. По разным оценкам, объем вложений достигает 1 млрд руб. Кроме того, подрядчик проавансировал покупку проходческого щита (его стоимость оценивается в 4 млрд руб.) для строительства тоннеля.

Орловский тоннель – самый дорогостоящий проект из пересматриваемых администрацией Георгия Полтавченко. Инспектируя 4 сентября строительную площадку, губернатор заявил, что город готов совсем отказаться от Орловского тоннеля. «При ведении изыскательских работ выяснилось, что грунты сложные и тяжелые», – объяснил причину такого решения господин Полтавченко. Господин Вязалов, в свою очередь, предлагает экономные на тоннеле деньги в 2012 году направить на проекты социальной сферы и ЖКХ. Напомним, одна из главных задач нового губернатора – это не допустить в городе проблем с сосульками, с которыми не смогла справиться Матвиенко.

Кроме Орловского тоннеля под вопросом оказалось и строительство Ново-Адмиралтейского моста, который должен соединить Ново-Адмиралтейский и Васильевский острова. Весной этого года генподрядчиком по его строительству было выбрано ЗАО «Пилон», с которым заключен госконтракт на сумму 3,9 млрд руб. Мост должен быть сдан в 2013 году. В «Пи-

лоне» утверждают, что уже потратили на проектные и подготовительные работы около 30 млн руб., которые, в случае расторжения контракта, компания намерена истребовать из бюджета города.

Впрочем, о перспективах строительства моста Георгий Полтавченко пока высказывается менее категорично, чем об Орловском тоннеле. «Самое главное здесь не ошибаться», – заявил губернатор 4 сентября, посещая место строительства моста. По его словам, есть опасения, что итоговая стоимость строительства превысит 3,9 млрд руб. и достигнет 5 млрд руб., что обременительно для бюджета. Однако с окончательным решением губернатор спешить не стал.

Вопросы у губернатора вызывают и планы по строительству Надземного экспресса (легкорельсового трамвая), который должен соединить аэропорт Пулковское с Московским вокзалом. Комитет по инвестициям и стратегическим проектам (КИСП) Петербурга оценивает проект в 20 млрд руб. Его реализацией должна заниматься компания «Наземный экспресс», которая на 100% принадлежит городской администрации. Планировалось, что бюджет оплатит строительство трассы и депо, что составит около 40% от общих затрат, а покупкой подвижного состава и управлением перевозками займется частный инвестор, выбранный по конкурсу. Экспресс должен быть пущен в конце 2013 года одновременно с окончанием строительства нового терминала аэропорта Пулковское. Чтобы проект был реализован по ранее согласованной схеме финансирования, в середине сентября КИСП попросил Георгия Полтавченко внести в уставный капитал «Наземного экспресса» 3 млрд руб. бюджетных средств. Но губернатор отказался. При этом о полном замораживании проекта пока не сообщалось.

Наконец, Сергей Вязалов также предлагает отказаться от строительства моста и сопутствующих развязок в районе острова Серный. Этот проект предполагает траты городского бюджета в объеме около 18 млрд руб. Строительство моста было запущено еще до кризиса, но в 2008 году стройку приостановили. Ее возобновление ожидалось в 2012 году. Мост должен был пройти через промышленные территории. Он не решит транспортных проблем города, а выгоден лишь девелоперам, застраивающим прилегающие территории коммерческой недвижимостью, считают новые власти Смольного.

Есть и менее масштабные проекты, которые после ревизии могут быть заморожены. Среди них, по словам председателя Комитета экономического развития, промышленной политики и торговли (КЭРППиТ) Петербурга, Евгения Елина, «Дворец искусств» на Васильевском острове (проект предполагалось реализовать в рамках ГЧП), а также проект по строительству водопроводной станции, в реализации которого, кстати, тоже собирались принять участие структуры Виталия Южилина.

справка



Проект Орловского тоннеля был инициирован администрацией Валентины Матвиенко еще в 2006 году. Оценивается в 45-47 млрд руб. Строительство тоннеля длиной 1,7 км должно было начаться в конце этого года и закончиться в конце 2015 – начале 2016 годов.

Остров выставят на торги и без моста

Екатерина Брындина / Земля Ново-Адмиралтейского острова может быть выставлена на торги под застройку летом следующего года. Ее стоимость во многом будет зависеть от проекта по строительству одноименного моста на Васильевский остров, реализация которого с приходом нового губернатора оказалась под угрозой. ➔

Но снижение инвестиционной привлекательности острова для частных инвесторов увеличивает шансы по его освоению со стороны петербургского Университета, который также объявил о желании развиваться на освобождаемой территории «Адмиралтейских верфей».

Конкурс по выбору инвестора, который станет осваивать Ново-Адмиралтейский остров после переноса отсюда мощностей завода «Адмиралтейские верфи», состоится летом 2012 года, сообщил в конце сентября президент «Объединенной судостроительной корпорации» (ОСК, владеет «Адмиралтейскими верфями») Роман Троценко. Как уже сообщалось ранее, вырученные от конкурса средства планируется потратить на перенос «Адмиралтейских верфей» в Кронштадт, где ОСК собирается построить новое судостроительное предприятие.

Завод «Адмиралтейские верфи» занимает в центре Петербурга около 65 га. Эта земля принадлежит городу. Планируется, что в долгосрочной перспективе верфи освободят свою площадку целиком, полностью переехав в Кронштадт. Но в первую очередь верфи должны съехать с Ново-Адмиралтейского острова площадью 16,8 га. Об этом городские власти и ОСК договорились еще летом 2010 года. Ново-Адмиралтейский остров тогда понадобился городу в срочном порядке для строительства одноименного моста через Неву на Васильевский остров.

В июне на Петербургском экономическом форуме Смольный и ОСК определили

сроки и сумму компенсаций за освобождение этой площадки. Согласно договоренностям, до конца осени госкорпорация должна освободить в центре острова 2,8 га, чтобы город смог начать строительство моста. За это ОСК получит компенсацию из бюджета в размере 560 млн руб. За осво-

Снижение инвестиционной привлекательности острова для частных инвесторов увеличивает шансы по его освоению со стороны петербургского Университета

бождение всего острова город обещает 3,5 млрд руб., большую часть которых планируется выручить в ходе торгов.

Ранее вице-губернатор Петербурга Юрий Молчанов говорил, что если земля уйдет с торгов дешевле оговоренной с ОСК суммы, то недостаток город покроет из бюджета. Сам господин Молчанов оценивает землю острова не менее, чем в 3 млрд руб.

В Комитете по инвестициям и стратегическим проектам Петербурга говорят, что форма конкурса и его сроки еще не определены. Прежде городские чиновники утверждали, что участок может быть продан как целиком, так и по частям. Официально о своем интересе к этому активу пока не заявлял ни один инвестор. Но летом Роман Троценко говорил, что среди интересантов

такие компании, как ЛСР, «Новатэк», фонды Capital Partners и Meridian Capital. Как уже сообщал «СЕ», свой мастер-план по застройке Ново-Адмиралтейского острова имеет и компания «ЛенСпецСМУ».

Кроме того, интерес к территории острова проявляет Санкт-Петербургский госу-

дариственный университет. О том, что остров может быть отдан под развитие вуза, в июле этого года заявила бывшая тогда вице-губернатором Петербурга Алла Манилова. В начале сентября о желании застроить остров новыми университетскими корпусами заявил и ректор СПбГУ Николай Кропачев. Идею публично поддержал первый вице-премьер РФ Дмитрий Козак. При этом университет не хочет покупать землю, а настаивает на ее целевом выделении. Впрочем, детально вопрос еще не обсуждался, и городские чиновники, которые отвечают за продажу острова, эту идею публично хоть и не критикуют, но пока называют «фантазией».

Превращения этой фантазии в реальность, вероятно, не хотят и застройщики. Свободной земли в таком объеме под строительство жилья в городе почти не осталось. По расчетам Смольного на территории Ново-Адмиралтейского острова можно построить 500 тыс. кв. м жилой и коммерческой недвижимости. И при строительстве моста инвестиционная привлекательность этого участка существенно возрастет. Однако в сентябре проект по строительству моста оказался под угрозой.

Так, в середине сентября выяснилось, что из проекта городского бюджета на 2012 год исключили выплаты ОСК за освобождение первых 2,8 га острова, необходимых городу для строительства моста. А спустя неделю Верховный суд РФ и вовсе запретил строить мост, из-за того, что он должен пройти через охраняемую ЮНЕСКО территорию, противоречит генплану и не согласован с Министерством культуры. Чуть позже стало известно, что команда нового губернатора Георгия Полтавченко намерена пересмотреть ряд крупных инфраструктурных проектов, финансируемых за счет городского бюджета.

цифра

16,8 га –

площадь Ново-Адмиралтейского острова

БЭСКИТ®
18 лет
экспертной деятельности

- Обследование технического состояния зданий и сооружений:**
 - строительные конструкции
 - нижесредние ести
 - фундаменты и грунты основания
- Экспертиза промышленной безопасности в соответствии с требованиями Ростехнадзора**
 - зданий и сооружений, в т.ч. дымовых труб, резервуаров
 - проектной документации
- Экспертиза проектно-сметной документации и выполненных строительно-монтажных работ**
- Технический надзор за качеством строительно-монтажных работ**
- Разработка проектно-сметной документации, в т.ч. раздел ИТМ ГО ЧС**
- Геотехнический мониторинг состояния зданий и сооружений при строительстве (реконструкции):**
 - геодезические измерения вертикальных осадок
 - измерение крена зданий (отклонений от вертикальности)
 - измерение горизонтальных смещений (сдвигов)
- Испытания строительных материалов неразрушающими методами**
- Тепловизионное обследование ограждающих конструкций зданий и сооружений**
- Вибродинамические исследования**
- Определение длины свай прибором «ИДС-1»**

СПб, Кирочная ул., 19, оф. 13Н
тел.: 272-44-15, 272-54-42
e-mail: beskit@mail.ru
www.beskit-spb.ru

ЖКХ РОССИИ
выставка и конференция

19-21 ОКТЯБРЯ 2011

ЖКХ РОССИИ
ВОСЬМАЯ МЕЖДУНАРОДНАЯ
СПЕЦИАЛИЗИРОВАННАЯ
ВЫСТАВКА И КОНФЕРЕНЦИЯ

С-Петербург
Ленэкспо

Директор выставки
Сметанина Лариса Михайловна
+7 812 321 2630/32
L.Smetanina@lenexpo.ru
www.gkh.lenexpo.ru

генеральные информационные партнеры: **КОНСЕРВЪ**, **ЖКХ**, **ЭНЕРГОАДЗОР**

информационные партнеры: **СТРОИТЕЛЬНЫЙ**, **ДИФ**, **ИНФОРМ**

Инфраструктурное бремя застройщиков

Ярослава Задорина / Новые кварталы на окраинах Санкт-Петербурга появляются с завидным постоянством. Проекты комплексного освоения являются основными драйверами развития жилищного строительства. Однако главная проблема КОТов никуда не исчезла – отсутствие дорожно-транспортной и социальной инфраструктур по-прежнему самый острый вопрос для девелоперов. Успевают ли город со строительством детских садов, поликлиник, дорог в активно осваиваемых пригородах? Этот вопрос газета «Строительный Еженедельник» переадресовала ведущим застройщикам Санкт-Петербурга и области на круглом столе «Социальная и транспортная инфраструктура спальных районов», который прошел в рамках «Жилищного проекта». ➔



Модератор:
Валерий Грибанов, главный редактор газеты «Строительный Еженедельник»



Лариса Окунь, заместитель генерального директора по маркетингу и продажам ИСК «Отделстрой»



Алексей Бушуев, руководитель группы менеджеров отдела продаж компании «Строительный трест»



Михаил Духовный, директор департамента корпоративных коммуникаций ЗАО «Управляющая компания «Эталон-ЛенСпецСМУ»



Светлана Аршинникова, руководитель отдела маркетинга ГК «Балтрос»



Ольга Карпова, директор АН «Вариант»



Валерий Грибанов, главный редактор газеты «Строительный Еженедельник»:

– Как решается проблема «чистого поля», успевают ли город обеспечить необходимой инфраструктурой новые проекты?

Лариса Окунь, заместитель генерального директора по маркетингу и продажам ИСК «Отделстрой»:

– Мы создавали дорожно-транспортную и социальную инфраструктуру параллельно с процессом строительства своих первых домов, для того, чтобы новоселы сразу получили все необходимое для жизни. Вместе со сдачей первой очереди на 1000 квартир был построен садик с бассейном, сейчас ведется его отделка. Он начнет работать в 2012 году. Предусмотрены еще три садика и две школы. Проложены 12 км дорог различного назначения и 35 км инженерных сетей, обеспечивающих жизнедеятельность не только первой очереди, но и всего квартала. Сегодня на территории «Нового Оккервиля» функционирует продовольственный магазин площадью 900 кв. м, аптека. Школу будем строить позже, потому что острой необходимости, такой, как в садике, в ней пока нет.

Мы расчистили и расширили русло реки, организовали пляж, построили 5 км асфальтированных велосипедных и прогулочных дорожек, два мостика через реку с коваными решетками, установили уличные фонари, высадили деревья разных пород.

Валерий Грибанов:

– Насколько активно в городе развивается социальная инфраструктура?

Алексей Бушуев, руководитель группы менеджеров отдела продаж компании «Строительный трест»:

– Градостроительная политика города нацелена на полноценное развитие территорий, особенно это касается проектов комплексного освоения территорий (КОТ). Согласно современным правилам землепользования и застройки застрой-

щик, выходя на какой-то проект, обязан предусмотреть в необходимом количестве все объекты инфраструктуры: магазины, детские сады и образовательные учреждения, парковки, зеленые насаждения и т.д. Если не учесть все перечисленное, то проект такого жилого комплекса не будет согласован. Другое дело, что строительство социальной инфраструктуры – это задача не застройщика, а городских или областных властей. Хорошо, когда эти вопросы удается решать совместными усилиями. Например, застройщик может построить детский сад или школу за счет собственных средств, а потом городские власти могут принять эти объекты на свой баланс, выкупив по себестоимости. Согласитесь, мало кому интересно жить в чистом поле, даже если такое жилье будет в разы дешевле.

Совместно с ИСК «Отделстрой» мы осваиваем большую территорию в Кудрово. На-

Мы ставим в пример Европу. Микрорайон должен уметь существовать самостоятельно, чтобы человек мог все свои потребности реализовать внутри

чиная с 2008 года, наши компании потратили на создание инфраструктуры вокруг жилого комплекса порядка 1 млрд рублей. Однако мы уверены, что эти затраты окупятся.

Валерий Грибанов:

– Насколько плотно приходится работать застройщику с администрацией города или области в плане стимулирования властей по созданию инфраструктуры? Этот процесс подконтролен, или, если застройщик не будет постоянно держать руку на пульсе, процесс затянется?

Михаил Духовный, директор департамента корпоративных коммуникаций ЗАО «Управляющая компания

«Эталон-ЛенСпецСМУ»:

– Без работы с городом в принципе сделать ничего невозможно. Не секрет, что уплотнительная застройка давно закончилась, и застройщики выходят на периферию, где чистые поля. Вопрос, насколько быстро город готов строить новые дороги, школы и детские сады, остается открытым. Нам описали схему: администрация выбирает застройщика, платит за строительство социальной инфраструктуры, потом принимает школы и детские сады на свой баланс. Нас такое развитие ситуации устраивает, но комплексы построены, а проблемы те же. Там давно уже живут, а садиков и школ не предвидится. Город не успевает быстро реагировать на потребности новых микрорайонов. Хотелось бы изменить эту ситуацию.

Что касается развития территории в целом, то мы всегда сами планируем комплексную инфраструктуру: садики, школы,

магазины. Мы понимаем, что людям надо нормально себя чувствовать. Наша стратегия – строить город в городе, не отдельные дома, а целые комплексы, где можно жить, не выходя за пределы.

Валерий Грибанов:

– Сначала появляется проект жилого квартала, а потом проект развития дорожно-уличной сети и план ее финансирования, или, наоборот, застройщик предварительно пытается ознакомиться с планами города по развитию тех или иных территорий?

Михаил Духовный:

– Эти процессы параллельны, пока застраиваются мало-мальски подготовлен-

ные территории. Существует генплан, в рамках которого мы живем, разработаны планы дорог... Может, лет через 5-7, когда не останется таких земель, проект застройщиков будет первичен.

Лариса Окунь:

– В силу того, что по административному делению мы относимся к области, процедура взаимодействия с властью совсем другая. В Санкт-Петербурге схема строительства социальных объектов в составе крупных комплексов уже отработана. Город неохотно ее использует, но она есть. Все дело в финансировании, которого всегда не хватает. Что касается объектов, расположенных в Ленинградской области, здесь процедура не отработана. Хотя застройщики готовы выделить участок, построить социальные объекты и подключить их к инженерным сетям. Мы ждем, что область хотя бы примет их на свой баланс и возместит малую долю затрат. Но и это не делается, потому что деньги в бюджет не заложены. Не дожидаясь, пока эта ситуация прояснится, мы самостоятельно построили детский садик на 230 мест.

Валерий Грибанов:

– Весной много говорилось о том, что социальная инфраструктура будет строиться с использованием механизмов ГЧП. В чем принципиальные отличия работы по этой схеме?

Светлана Аршинникова, руководитель отдела маркетинга ГК «Балтрос»:

– Разница заключается в управлении объектами социальной инфраструктуры. Отношения, выстроенные между нашей компанией и городом, заключаются в следующем. На собственном участке земли за собственный счет мы возводим объекты социальной инфраструктуры. Сегодня построена школа на 825 мест и два детских сада с бассейнами по 120 мест каждый. В рамках конкурса, который провел город, была выбрана компания-партнер, ей стала наша дочерняя организация УК «Перемена». Ее функция заключается в том, что она обслуживает переданный объект, а город в течение 10 лет выкупает школу и детские сады с учетом той стоимости, которая заложена на эксплуатацию этих объектов.

Валерий Грибанов:

– Такая схема приемлема для всех застройщиков? Другие компании готовы по ней работать, или это уникальный опыт? Хочется понять, насколько он применим на практике?

Алексей Бушуев:

– Любой опыт приемлем и применим застройщиками. Главное, чтобы инфраструктура появлялась в результате взаимодействия властей и застройщиков.

Светлана Аршинникова:

– Время покажет, насколько такая схема работы экономически выгодна и может

Фото: Игорь Букстин



быть применима к другим застройщикам. Нам сотрудничество с городом позволило реализовать планы достаточно быстро. Мы построили школу, она откроется в начале 2012 года, сейчас идет комплектация классов, сформирован педагогический состав. Также в «Славянке» запланировано строительство еще 3 школ на 825 мест каждая и 7 детских садов. В настоящее время построено 8 тысяч квартир, ведется заселение. Поэтому мы максимально заинтересованы в том, чтобы добиться результатов.

Михаил Духовный:

– Мне кажется, что каждый должен заниматься своим делом. Мы строим квартиры и дома, задача городских властей – обустроить жизнь горожан. Эти процессы должны идти параллельно. В конце концов налогообложение никто не отменял, поэтому обеспечение инфраструктурой не должно быть нашей проблемой. То, что мы изобретаем какие-то способы, неправильно.

Валерий Грибанов:

– Строительство дорог и создание новых маршрутов тоже ложится бременем на застройщиков?

Михаил Духовный:

– Жилой комплекс «Юбилейный квартал» в Приморском районе – крупнейший из построенных в последнее время. Он находится на окраине, где заканчивается Командантский проспект. Проспект Королева разделяет наш проект ровно пополам. Там должна проходить городская дорога, которая нужна жителям. Наша компания разработала проектную документацию, заплатила за нее деньги и готова отдать городу для того, чтобы он выполнил свою часть работы по строительству дороги.

Валерий Грибанов:

– Какой процент строящегося или вводимого жилья обеспечен всей необходимой транспортной и социальной инфраструктурой? Сколько времени проходит, пока она появляется?

Ольга Карпова, директор АН «Вариант»:

– Мне проще рассказать, как распределяются предпочтения покупателей. Под каждый проект мы находим своего клиента, потому что являемся брокерами строительных компаний. Нам проще это сделать. «Юбилейный квартал» выбирают за относительно низкие цены, это новый микрорайон на севере города, но он далеко расположен от метро. Жилье на «Парнасе»

Не секрет, что уплотнительная застройка давно закончилась, и застройщики выходят на периферию, где чистые поля

рядом с метро, но приходится ждать, когда там до конца сформируется необходимая инфраструктура. Квартиры в «Новом Оккервиле» покупают за воссозданную среду для жителей. Кто-то выбирает Колтуши и надеется, что там будет решен транспортный вопрос.

Валерий Грибанов:

– В последнее время активно застраивается юг города, там было заявлено несколько крупных проектов, например, малоэтажный комплекс УК «Старт-Девелопмент». Не создаст ли дополнительная нагрузка на дорожную сеть транспортный коллапс на юге?

Светлана Аршинникова:

– Безусловно, мы отслеживаем эту ситуацию. Пока ресурсов по транспортной доступности, которые существуют на данный момент, хватает. Ситуация на юге лучше, чем, например, на севере, где всего одна дорога. «Новую Ижору» и «Славянку» связывают с «большой землей» четыре альтернативные трассы. Появление новых проектов на юге усложнит транспортную ситуацию, могут возникнуть проблемы с выездом в центр и обратно. Но мы изучали генеральный план города, к 2015 году закончится строительство новой трассы Москва – Санкт-Петербург, она станет пятой альтернативной дорогой.

Что касается транспортного обеспечения наших микрорайонов, то на данный момент это решенный вопрос. «Славянка» и «Новая Ижора» обеспечены городским транспортом, курсируют регулярные рейсы. К моменту сдачи кварталов существовала договоренность с городом.

Валерий Грибанов:

– Много времени потребовалось, чтобы согласовать этот маршрут с городом?

Светлана Аршинникова:

– Этот вопрос удалось решить еще в процессе реализации «Новой Ижоры», то есть в 2008 году. К моменту запуска «Славянки» мы уже были подготовлены.

Безусловно, сегодня от активности застройщиков зависит многое. Рынок ведет себя по-другому. Еще в 2008 году мы продавали только квартиры и дома, теперь

предлагаем людям определенную среду для проживания. Ни один застройщик не может себе позволить не сделать то, что нужно человеку: парковочные места, велосипедные дорожки, парки. Например, в «Славянке» на 12 га из 220 разбит основной парк, который в 1,5 раза больше Летнего сада. Созданы торговые центры на территории, рекреационные зоны, закрытые двory. Мы ставим в пример Европу. Микрорайон должен уметь существовать самостоятельно, чтобы человек мог все свои потребности реализовать внутри. Продукт, который мы сегодня предлагаем, безумно многогранен. Тот путь, который сегодня проходят застройщики, правильный. Взаимодействие с городом является несомненным преимуществом. Еще недавно не было опыта и правовой базы для создания подобных проектов. Сейчас все появилось, и мы готовы двигаться дальше.

Валерий Грибанов:

– Что касается торговых центров, операторы охотно идут в новые районы, или застройщикам приходится заманивать и убеждать?

Михаил Духовный:

– Есть «сладкие» места, за которыми выстраивается очередь, и стандартное предложение во встроенных помещениях жилого комплекса. Успех прихода новых операторов зависит от двух вещей – удачных планировок коммерческих площадей и скорости возведения комплекса и ввода его в эксплуатацию.

Не могу сказать, что на наши помещения выстраиваются дикие очереди, но определенный спрос есть. У нас уже стоит «К-Раута», через некоторое время будет открыт «О'Кей». Но они пришли тогда, когда половина «Юбилейного квартала» была уже продана.

Алексей Бушуев:

– Коммерческие операторы, которые приходят в новые микрорайоны, хорошо считают деньги, они понимают привлекательность месторасположения и будущую окупаемость. Коммерческие помещения пользуются большим спросом, когда объект введен в эксплуатацию.

Валерий Грибанов:

– Получается замкнутый круг – с одной стороны, необходимая инфраструктура в виде коммерческих объектов не появится, пока нет наполнения квартала, с другой стороны, жильцы хотят, чтобы все было сформировано сразу.

Алексей Бушуев:

– На самом деле не совсем так. Люди бизнеса заботятся о выборе коммерческих помещений заранее. Купить их в сданном доме практически нереально. К моменту сдачи комплекса почти все коммерческие помещения имеют своих обитателей.

Лариса Окунь:

– Что касается «Нового Оккервиля», то мы пошли другим путем. И не стали продавать коммерческие помещения, а заранее просчитали, что понадобится людям в первую очередь – это продовольственные и хозяйственные магазины, аптеки, салоны красоты. Мы спроектировали коммерческие помещения специально под необходимые виды деятельности и стали сдавать их в аренду. Потому что если ты продаешь, то уже не владеешь ситуацией, и не факт, что площади будут использованы по назначению.

Валерий Грибанов:

– Помимо всего перечисленного, есть такое понятие, как имиджевая составляющая объекта. Какие инструменты используются для создания имиджа места? Прямого возврата инвестиций от вложений, например, в парк дожидаться невозможно. Но будут косвенные дивиденды. Как скоро они вернуться?

Светлана Аршинникова:

– Наша практика показывает – чем сильнее район нравится людям, тем больше квартир в нем продается. Клиенты обращают внимание на ширину улиц в квартале. Например, ул. Ростовская в «Славянке» шире Московского проспекта. Подъездные пути к домам такой же ширины, как и проспект Стачек.

Также для людей важно, чтобы рядом находилась зеленая зона, в нашем случае это Пушкинские, Павловские парки, которые в десяти минутах езды. Что касается озеленения, то мы купили голландские шаровидные клены фирмы «Крона», которых в Санкт-Петербурге вообще нет. 25 тысяч рублей – стоимость одного дерева. Мы высадили 4 тысячи таких деревьев и 40 тысяч кустарников, в районе за зиму не погиб ни один саженец. Для «Славянки» выбрали новое световое оформление, использовали не привычные фонари, которые сейчас встречаются в городе, а фонари-торшеры. Вернулись к стандартам советской эпохи – к принципу построения территории закрытого двора, без сквозных проездов. В домах широкие парадные, колясочные...

Михаил Духовный:

– Пойду с коллегами вразрез насчет важности имиджа в продажах. Практика показывает, что все эти вещи, которые мы делаем, у людей примерно на 7-8 месте по значимости. Первое место – это цена, второе – расположение, третье – бренд компании. Что касается имиджа, то это не требования клиентов, а собственные желания застройщиков, которые стремятся отстроиться от конкурентов.

Светлана Аршинникова:

– Мы тоже провели исследование. По нашим данным, первые три места занимают цена, условия продажи, место, а вот дальше идут имиджевые составляющие.

Лариса Окунь:

– Есть люди, которым нужно дешевое жилье, они ограничены в деньгах и не смотрят на дополнительные преимущества. Другая категория обращает внимания на комфортные условия проживания. Поэтому эмоциональная составляющая всегда была, есть и будет.

НОВОСТЬ

«Ижорец» открылся

Денис Кожин / В конце прошлой недели в Колпинском районе после капитального ремонта и реконструкции был открыт первый крытый плавательный комплекс «Ижорец».

В комплексе разместились три плавательных бассейна: большой бассейн с чашей 21х50 метр, средний (6х12,5 метров) – для обучения плаванию детей до 10-12 лет и проведению спортивно-оздоровительной работы, а также чаша «Мать и дитя», приспособленная для купания и плавания грудных детей. Кроме того, в большом бассейне предусмотрено восемь вышек для прыжков в воду высотой от 1 до 10 метров.

Реконструированное здание оборудовано кардиотренажерным залом, залом сухого плавания, тренерскими комнатами, раздевалками, душевыми. В комплексе предусмотрены административные, вспомогательные и технические помещения, медицинский пункт, а также зимний сад.

Кроме того, подрядчиком была осуществлена замена кровли. В результате реконструкции нагрузка на крышу и помещения спортивного комплекса уменьшилась на 650 тонн. Таким образом, новая кровля станет легче в 7-8 раз. Для этих целей применялись современные утепленные, водонепроницаемые сэндвич-панели, которые укладывались взамен старых, пришедших в негодность железобетонных перекрытий.

В общей сложности «Ижорец» после открытия сможет принять около 600 посетителей в смену: спортсменов практически всех водных видов спорта, таких как прыжки в воду, синхронное плавание, водное поло и, конечно, представителей спортивного плавания.

Одновременно в воде смогут находиться до 145 человек, в том числе и дети. Зрительские трибуны, предусмотренные в водноспортивном комплексе, рассчитаны на 275 человек. Обслуживать «Ижорец» будут 184 сотрудника, среди них 7 тренеров.

Бассейн предназначается для широкого использования, будет доступен для людей с ограниченными возможностями и станет одним из лучших современных водноспортивных и оздоровительных комплексов не только Колпинского района, но и Санкт-Петербурга. Напомним, реконструкция здания водноспортивного комплекса «Ижорец» 1984 года постройки началась в декабре 2008 года. В качестве подрядчика выступило ООО «ВолСпецСМУ». Однако строительная организация не выполнила взятых на себя обязательств, и государственный контракт с ней в мае 2010 года был расторгнут. В ноябре того же года реконструкция объекта была возобновлена новой подрядной организацией – ЗАО «РосСтройИнвест».

Работы по реконструкции выполнялись по заказу Комитета по строительству. Площадь здания составляет 7 937,34 кв. метров, площадь земельного участка – 10,123 га. Этажность здания – 4 этажа, включая технический этаж. Согласно Закону Санкт-Петербурга «О бюджете на 2011 год» в целом на работы по реконструкции «Ижорца» предусмотрено выделение 343,368 млн рублей. На этот год объем финансирования предусмотрен в размере 122,687 млн рублей. Однако, как сообщили в пресс-службе вице-губернатора, реальная стоимость работ составила около 600 млн рублей.

Деньги на дороге валяются

Елена Велигжанина / Второе дорожное кольцо вокруг Петербурга нужно строить посередине между существующей КАД и трассой А-120 («бетонкой»), а стоимость проезда на Западном скоростном диаметре снижать до 30 рублей. К таким выводам пришли участники конференции «Реализация инфраструктурных проектов как механизм развития регионов», прошедшей в Санкт-Петербургском Государственном университете путей сообщения, организованной «Союзпетростроем» и СРО НПП «Союзпетрострой-Проект».



Участники конференции решали, как выйти из ситуации, которая сложилась: количество автомобилей в городе за последние 20 лет выросло в 4 раза, в то время как протяженность дорог увеличилась всего на 90 км

Если исходить только из количественного анализа докладов, прозвучавших на мероприятии, то дорожный вопрос, или развитие транспортной инфраструктуры, по-прежнему является одним из самых больных для страны. В рейтинге Всемирного банка по состоянию дорог Россия сейчас находится на 111 месте после африканского государства Лесото. Нас также опередили Армения, Грузия, Казахстан.

Из 50 тысяч километров федеральных дорог за год было отремонтировано только 6%. Таким образом, реальный межремонтный срок составляет 16 лет вместо 4-6 по существующим нормам. Если исходить из такого объема выполняемых ремонтных работ, срок службы существующих федеральных дорог составит 46 лет.

Судя по данным, озвученным на конференции вице-президентом, директором «Союзпетростроя» Львом Капланом, ситуация с территориальными дорогами обстоит еще хуже: из 493 тыс. км за год отремонтировано 5844 км. То есть в этом случае межремонтный срок составляет 84 года. В среднем по России эта цифра достигает 70 лет.

Вместе с тем, по данным, предоставленным председателем Общественного совета при ФДА Олегом Скворцовым, вопрос стоимости трассы нередко сопряжен с проблемой грамотного проектирования магистрали, стоимости строительных материалов и их доставки до места назначения, техническими условиями строительства.

«Мне известен случай, когда прокладка пяти километров трассы была сопряжена с переустройством 12 км линий электропередач. Поступить по-другому, по словам проектировщиков, в той ситуации было нельзя: или проект не выпускать, или принимать кабельные условия энергетиков. К сожалению, такая практика сложилась в дорожном строительстве: обновление коммуникаций происходит за счет дорожников», – отмечает эксперт.

Таким образом, подлинная стоимость строительства автобанов в стране при определенных условиях могла бы быть существенно ниже.

Даже если взять строительство «второго кольца» вокруг Петербурга, существующие два основных варианта сильно отличаются по цене. Так, по данным, которые привел на конференции главный инженер ЗАО «Петербургдорсервис» Евгений Медрес, пер-

вый вариант, предполагающий строительство дороги посередине между существующей КАД и трассой А-120 («бетонкой») потребует 6-8 лет. Прокладка 190 км дорожного полотна в этом случае обойдется приблизительно в 260 млрд рублей.

В то же время, если проложить магистраль максимально близко к А-120, то на ее реализацию потребуется от 8 до 11 лет, при этом 325 км дороги будут стоить почти в полтора раза дороже, чем в первом случае.

Если исходить из этих данных, то понятно, что первый вариант – более предпочтительный. Вместе с тем окончательное решение можно будет принять только в процессе детального проектирования.

Необходимость проектирования трассы, по словам господина Медреса, давно очевидна. К 2015 году нагрузка восточной и южной части КАД станет почти предельной. А к 2030 году движение на отдельных участках КАД из-за перегрузок может просто прекратиться.

Оптимальный вариант реализации КАД-2, утверждает специалист, возможен только на основе государственно-частного партнерства. При этом государство должно обеспечить создание транспортной инженерной инфраструктуры, в то время как представителям бизнеса имеет смысл вкладываться в строительство придорожной инженерной сети. Для ее создания, по словам эксперта, необходимо порядка 270 млрд рублей. Вместе с тем структура, которая может быть создана на базе КАД-2, способна дать региону дополнительно

50 000 рабочих мест. Грамотная эксплуатация придорожной структуры может обеспечить концессионеру 20-30% совокупного денежного потока, и за счет этого – сжатый срок окупаемости проекта.

Создание эффективной транспортной инфраструктуры внутри Петербурга – проект не менее трудный, нежели КАД-2. Согласно данным, озвученным на конференции проректором по развитию и дополнительному образованию Санкт-Петербургского Государственного архитектурно-строительного университета Александром Солодским, количество автомобилей в городе за последние 20 лет выросло в 4 раза, в то время как протяженность дорог возросла на 90 км. «Если по уровню автомобилизации населения мы отстаем от Европы где-то на 35 лет, то по скорости строительства дорог – еще сильнее», – отметил эксперт.

По его словам, в настоящий момент в городе существует порядка 200 точек, где регулярно образуются автомобильные пробки. Одна из причин такой ситуации – дисбаланс в расселении петербуржцев по территории города. Из-за этого несколько сотен тысяч человек ежедневно вынуждены добираться на работу на другой конец города, обеспечивая таким образом дополнительную «нагрузку» на центр. А между тем о необходимости его освобождения от излишнего транспорта эксперты говорят последние несколько лет.

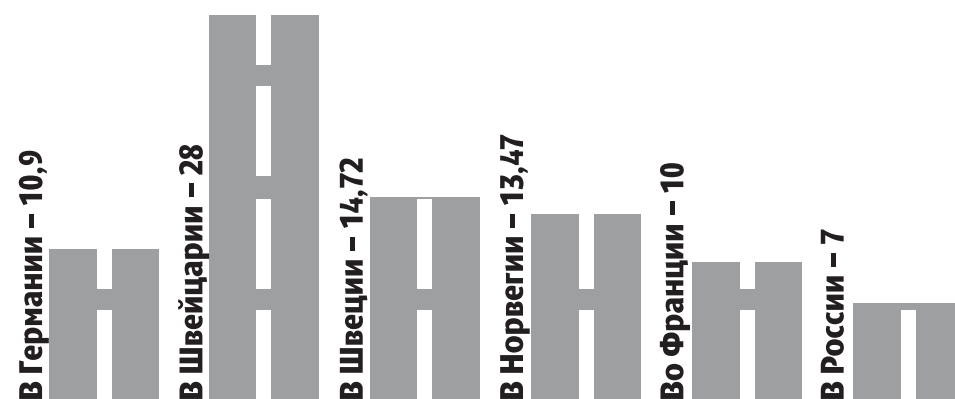
«Создание платных парковок способно снизить количество легкового и грузового транспорта в центре города», – советует господин Солодский. Кроме того, развитие сети внеуличных парковок также может дать центру дополнительные свободные метры.

Этому же должно способствовать интенсивное внедрение в городскую инфраструктуру пассажирского транспорта. При этом ставку, отмечает эксперт, нужно делать на скоростные виды – метро и легкорельсовые трамваи. Если последние смогут двигаться по городу со скоростью 25-30 км в час, то они также станут важной частью городского пейзажа уже в ближайшем будущем.

Отметим, вопрос платных дорог и парковок становится все более актуальным – на конференции он поднимался не однажды. В частности, стало известно, что проезд по Западному скоростному диаметру в ближайшее время будет стоить не 40 рублей, а 30. Что, впрочем, по прогнозам специалистов, не отразится ни на количестве автомобилей на платном участке дороги, ни на доходах ОАО «ЗСД».



Средняя цена одного километра многополосной автомагистрали (млн EUR за 1 км)



Продолжаем публикацию Отраслевого тарифного соглашения по строительству и промышленности строительных материалов Санкт-Петербурга на 2011-2014 годы, начало в №38(483) от 03.10.2011 года

1.7. Прекращение членства в организациях работодателей строительного комплекса Санкт-Петербурга не освобождает работодателя от выполнения Соглашения, заключенного в период его членства. Коллективные договоры и индивидуальные трудовые договоры, заключаемые с работодателем, не могут ограничивать или снижать уровень прав, гарантий и компенсаций работников, предусмотренных законодательством Российской Федерации, настоящим Соглашением независимо от организационно-правовых форм, форм собственности и ведомственной принадлежности работодателей.

В случае отсутствия в организации коллективного договора Соглашение имеет прямое действие.

1.8. Работодатель, вступивший в организации работодателей строительного комплекса Санкт-Петербурга в период действия Соглашения, обязан выполнять обязательства, предусмотренные настоящим Соглашением.

В случае реорганизации работодателя выполнение обязательств по настоящему Соглашению возлагается на его правопреемника.

1.9. Соглашение вступает в силу с даты подписания в 2011 году и действует до заключения нового Соглашения, но не более 3-х лет.

1.10. В случае принятия в период действия настоящего Соглашения законов и иных нормативных правовых актов Российской Федерации, Санкт-Петербурга в сфере трудовых отношений, соответствующие пункты данного Соглашения действуют с учетом вновь принятых правовых норм.

1.11. В текст Соглашения по взаимному согласию Сторон могут быть внесены изменения и дополнения в порядке, установленном соответствующими нормами Трудового кодекса Российской Федерации. Ни одна из сторон, заключивших Соглашение, не может в течение установленного срока его действия в одностороннем порядке прекратить выполнение принятых на себя обязательств.

II. Права и обязанности сторон

2.1. Работодатели обязуются:

2.1.1. Принимать локальные нормативные акты, содержащие нормы трудового права, по согласованию с соответствующим выборным органом профсоюза, членами которого являются работники.

2.1.2. Принимать меры, направленные на обеспечение:

- достойной и справедливой заработной платы;
- роста реальной заработной платы в соответствии с вкладом работников в конечные результаты деятельности соответствующих работодателей;
- здоровых и безопасных условий труда;
- занятости работников;
- повышения квалификации и профессионального роста работников;
- корпоративных социальных гарантий, учитывающих реформирование социальной сферы.

2.1.3. При заключении, изменении настоящего Соглашения, иных соглашений в сфере социально-трудовых отношений уведомить работников о заключении и содержании соглашений (в т.ч. об условиях труда, компенсациях за вредные, опасные и иные особые условия труда, гарантиях при увольнении и т.д.).

2.1.4. При приеме на работу новых работников знакомить их с действующими соглашениями в сфере социально-трудовых отношений, коллективным договором и приложениями к нему, иными локальными нормативными актами, имеющими отношение к социально-трудовым правам и функциям работников.

2.1.5. Работодатели обязаны по запросу представителей работников (Территориальная организация профсоюза и первичные профсоюзные организации) представлять полную и достоверную информацию, необходимую для заключения и подведения итогов выполнения коллективных договоров и соглашений, для разрешения коллективных и индивидуальных трудовых споров, обращений членов профсоюза и первичных профсоюзных организаций.

2.2. Работники обязуются:

2.2.1. Способствовать повышению эффективности производства, улучшению качества продукции, росту прибыли, как факторов, от которых зависят размеры заработной платы и выплат социального характера.

2.2.2. Воздерживаться от объявления забастовок в период действия Соглашения при условии выполнения работодателями принятых на себя обязательств.

2.2.3. Соблюдать требования охраны труда.

2.2.4. Соблюдать дисциплину труда.

2.2.5. Бережно относиться к имуществу работодателя.

2.3. Территориальная организация профсоюза:

2.3.1. Представляет и координирует деятельность первичных профсоюзных организаций на основе законодательства и Устава Профсоюза по защите коллективных социально-трудовых прав и интересов работников независимо от их членства в профсоюзе.

2.3.2. Ведет коллективные переговоры по разработке, заключению и изменению Отраслевого тарифного соглашения с организациями работодателей строительного комплекса Санкт-Петербурга и с Комитетом по строительству, осуществляющим функции по реализации государственной политики в области строительства и промышленности строительных материалов, организует контроль за его выполнением.

2.3.3. Осуществляет в порядке, установленном законодательством, силами правовой и технической инспекций труда общественный контроль за состоянием охраны труда в строительном комплексе, осуществлением работодателями мероприятий по улучшению условий и охраны труда, устранению причин несчастных случаев, профессиональных заболеваний, предотвращению аварий на опасных производственных объектах, принимает уча-

стие в расследовании несчастных случаев на производстве и профессиональных заболеваний, проводит независимую экспертизу условий труда. Согласовывает правила и инструкции по охране труда у работодателей, контролирует их исполнение.

2.3.4. Оказывает консультационную помощь своим членам в реализации их права на безопасные и здоровые условия труда, социальные льготы и компенсации за работу во вредных, опасных и иных особых условиях труда, представляет их интересы в органах государственной власти, в суде и правоохранительных органах; предоставляет членам профсоюза бесплатные консультации и юридическую помощь по коллективным и индивидуальным трудовым спорам, режиму рабочего времени и времени отпуска, по оплате труда, социально-правовым вопросам; оказывает материальную помощь членам профсоюза в случаях стихийных бедствий и других чрезвычайных обстоятельств.

2.3.5. Обобщает и систематизирует информацию первичных профсоюзных организаций о состоянии и развитии системы социального партнерства у работодателей (о проведении коллективных переговоров, заключении или изменении коллективного договора, осуществлении контроля за его выполнением, реализации права на участие в принятии решений работодателем, рассмотрении трудовых споров работников и т.д.).

2.3.6. Доводит до организаций работодателей строительного комплекса Санкт-Петербурга, Комитета по строительству Санкт-Петербурга поступившую от первичных профсоюзных организаций информацию о возникших трудовых спорах (конфликтах), массовых сокращениях, забастовках, иных обстоятельствах, имеющих существенное значение для оценки состояния системы социального партнерства.

2.3.7. Направляет представителя для согласования с Комитетом по строительству Санкт-Петербурга позиции по проектам нормативных правовых актов в сфере трудовых и иных непосредственно связанных с ними отношений, затрагивающих строительный комплекс: строительство и производство строительных материалов.

2.3.8. Обеспечивает первичные профсоюзные организации методическими материалами по вопросам защиты социально-трудовых прав работников, информирует их об изменениях в законодательстве, принятии новых нормативных актов в социально-трудовой области.

2.3.9. Организует подготовку, переподготовку, повышение квалификации профсоюзных кадров, ежемесячно проводит семинары для представителей первичных профсоюзных организаций строительного комплекса по вопросам защиты социально-трудовых прав и интересов членов профсоюза.

2.3.10. Обобщает и распространяет практику работы первичных профсоюзных организаций и коллективов работников строительного комплекса в решении социально-экономических интересов работников.

2.3.11. Вносит в органы исполнительной власти Санкт-Петербурга предложения по социально-трудовым вопросам.

2.3.12. Оказывает помощь и поддержку по вопросам обеспечения работников и их детей путевками в санатории, пансионаты, дома отдыха, детские оздоровительные лагеря.

2.3.13. Выдвигает на премию, присуждение звание «Лауреат премии профсоюза работников строительства и промышленности строительных материалов Российской Федерации» работников, принимающих активное участие в развитии социального партнерства, укреплении отраслевого профсоюза, и за высокие результаты в труде.

2.3.14. Для осуществления деятельности в соответствии с Уставом Профсоюза получает информацию от работодателей и их объединений о численности, составе работников, системе оплаты труда, среднемесячной заработной плате по категориям работников, задолженности по выплате заработной платы, показателях по охране труда, проведении мероприятий по массовому сокращению численности (штатов) работников и др..

2.3.15. Добивается от своих членов профсоюза: добросовестного исполнения своих трудовых обязанностей, возложенных трудовым договором; соблюдения требований внутреннего трудового распорядка, утвержденного работодателем; соблюдения трудовой дисциплины; выполнения установленных норм труда; соблюдения требований по охране труда и технике безопасности и др., осуществляет контроль за соблюдением первичными профсоюзными организациями настоящего Соглашения.

2.3.16. Способствует снижению социальной напряженности и обеспечению прибыльной работы работодателей строительного комплекса Санкт-Петербурга.

2.4. Организации работодателей строительного комплекса Санкт-Петербурга:

2.4.1. Объединяют и координируют деятельность членов организаций работодателей, направленную на:

- обеспечение устойчивой работы работодателей строительного комплекса в условиях развития саморегулирования;
- развитие и формирование производственных связей и кооперации отечественных работодателей с целью обеспечения в необходимых объемах сырья, материалов, изделий из Санкт-Петербурга, Ленинградской области и Северо-Западного федерального округа для строительного комплекса города;
- укрепление и развитие материально-технической базы строительного комплекса Санкт-Петербурга, повышение конкурентоспособности строительных компаний города по сравнению с зарубежными фирмами, по стабилизации финансовой деятельности работодателей и улучшению их экономического положения.

Продолжение в следующем номере



Мостостроители Санкт-Петербурга понесли невосполнимую утрату. 6 октября 2011 года ушел из жизни Ефим Михайлович Иголинский, генеральный директор ОАО «Мостоотряд №19»

Ефим Михайлович родился 3 апреля 1954 году в Ленинграде. В 1976 году он окончил Ленинградский институт инженеров железнодорожного транспорта (ныне ПГУПС) по специальности «Мосты и тоннели» и пришел на работу в Мостоотряд №19 Мостостроя №6 Министерства транспортного строительства СССР (сейчас ОАО «Мостоотряд №19»). За 35 лет трудовой деятельности Ефим Михайлович прошел путь от строительного мастера до генерального директора (с 2006 г.).

Коллеги Ефима Михайловича знали его как талантливого руководителя, инженера, менеджера. Энергичность, инициативность, умение творчески мыслить и воплощать в жизнь самые сложные и смелые проекты, новаторские идеи делали его Профессионалом.

Возглавляемое им ОАО «Мостоотряд №19» по результатам рейтинга 150 лучших строительных организаций России ежегодно входит в первую десятку. За выдающиеся трудовые успехи Ефиму Михайловичу присвоено звание «Заслуженный строитель Российской Федерации», он награжден нагрудными знаками «Почетный транспортный строитель», «Почетный строитель России», «Почетный работник транспорта России», «За заслуги в транспортном строительстве» I-й степени, «Строителю Санкт-Петербурга» I-й степени, имеет Высший Орден общественного признания «Почетный Гражданин России».

Невозможно поверить, что этого прекрасного человека нет с нами. Мы скорбим вместе с его коллегами, всеми людьми, которые знали Ефима Михайловича, которые будут помнить его. Выражаем глубочайшие соболезнования родственникам и близким, коллегам и друзьям Ефима Михайловича.

Ассоциация предприятий
дорожно-мостового комплекса Санкт-Петербурга

Соболезнования в связи со смертью Ефима Михайловича Иголинского выражает Администрация Санкт-Петербурга.

Вклад Ефима Михайловича Иголинского в развитие транспортного строительства отмечен государственной наградой «Заслуженный строитель Российской Федерации», высшим Орденом общественного признания «Почетный Гражданин России», нагрудными знаками «Почетный транспортный строитель», «Почетный строитель России», «Почетный работник транспорта России», «За заслуги в транспортном строительстве» I-й степени, «Строителю Санкт-Петербурга» I-й степени.

Мы будем помнить Ефима Михайловича не только как уникального профессионала и талантливого руководителя, но и как человека редких душевных качеств – мудрого, искреннего и отзывчивого.

Глубоко скорбим в связи с утратой и выражаем искренние соболезнования родным и близким покойного.

Г.С. Полтавченко, М.Э. Осеевский, Ю.В. Молчанов, Р.Е. Филимонов,
Б.М. Мурашов, В.А. Шмидт

Выражаем глубокие соболезнования родным, близким и коллегам в связи со скоропостижным уходом из жизни

Ефима Михайловича Иголинского.

Нам будет не хватать такого надежного, порядочного товарища и партнера, замечательного, отзывчивого человека, прекрасного профессионала, каким он навсегда останется в нашей памяти.

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



НОВОСТИ

Охтинский завод остался с производством

Сергей Соколов / Арбитражный суд признал недействительным договор займа, заключенный между банком «Санкт-Петербург» и одной из ювелирных компаний Северной столицы. Как оказалось, в обеспечение выданного кредита были заложены производственные площади Охтинского завода строительных машин, руководство которого не знало об этом факте.

Еще в конце 2007 года ООО «Альфа» (торгует ювелирными украшениями) получило заем от банка «Санкт-Петербург» в 200 млн рублей. Кредит предоставили под залог золотых изделий, а поручителем по нему стало ОАО «Охтинский завод строительных машин». Эта компания предоставила в залог земельный участок площадью 25 тыс. кв. м и расположенные на нем производственные объекты на пр. Металлистов, 9.

Два года спустя «Альфа» перестала гасить кредит. В банке заявили, что требуют досрочной выплаты средств, но «Альфа» этого не сделала. Как выяснилось, к тому времени у компании не было достаточного количества ювелирных изделий для погашения займа. Таким образом, как утверждалось в судебных материалах, «Альфа» нарушила обязательство «по поддержанию необходимого объема товарных запасов, из-за чего произошла частичная утрата предмета залога».

После чего банк «Санкт-Петербург» потребовал взыскать с Охтинского завода его объекты недвижимости – продать их с торгов по начальной цене в 72,4 млн рублей.

Пикантность ситуации заключалась в том, что руководство предприятия даже не знало, что его имущество находится в залоге. Сей факт обнаружили лишь после того, как банк прислал заводу соответствующее уведомление. После чего завод обратился в арбитражный суд с требованием признать недействительным договор займа. На судебных заседаниях юристы предприятия утверждали, что их руководство никаких бумаг не подписывало. Представители завода пояснили, что договор попросту подделан, после чего написали заявление в правоохранительные органы. И попросили провести почерковедческую экспертизу, которая показала: директор ОАО «Охтинский завод строительных машин» Игорь Гольденштейн и правда не подписывал никаких соглашений о поручительстве.

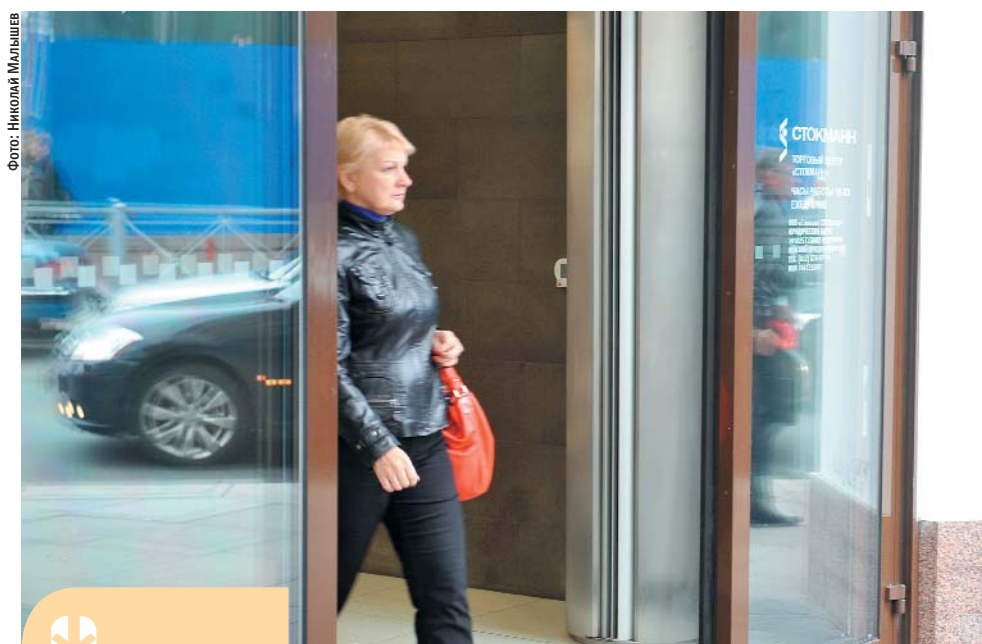
К тому же на одном из заседаний директор предприятия заявил, что он даже не обсуждал с руководством финансового учреждения никаких условий предстоящей сделки.

Суд первой инстанции согласился с доводами представителей Охтинского завода: договор займа признали недействительным. Тем не менее, в банке «Санкт-Петербург» собираются обжаловать это решение в апелляционной инстанции. Как заявила пресс-секретарь финансового учреждения Анна Бархатова, банк будет защищать свои права всеми способами, которые позволяет нынешнее законодательство.

ОАО «Охтинский завод строительных машин» специализируется на проектировании, производстве, поставке, аренде и сервисном обслуживании вибрационной техники для строительной и промышленной индустрии.

Девелоперы заряжают пушки

Даша Гилёва / Одним из самых популярных видов прогрева бизнес-центров как на стадии строительства, так и во время их эксплуатации является установка тепловых пушек и тепловых завес. Первые очень быстро нагнетают горячий воздух в помещение, чем выручают строителей в момент возведения объекта или ожидания запуска коммуникаций в нем, вторые создают теплые воздушные потоки и блокируют попадание холода, что очень удобно для арендаторов бизнес-центров. ➔



Чаще всего в готовом объекте используются тепловые завесы, а не пушки, так как они способны не только обеспечить горячим воздухом входную зону, но и помешать попаданию холодных потоков внутрь

Когда все контуры конструкции бизнес-центра готовы и уже необходимо приступать к внутренним отделочным работам, но коммуникации, в том числе центральное отопление, не запущены, для обогрева объекта чаще используются тепловые пушки. По словам Валентина Каверина, директора департамента эксплуатации объектов NAI Vesag в Санкт-Петербурге, тепловые пушки при необходимости устанавливаются на этапе финишной отделки

ровке. Состоит тепловая пушка из корпуса, вентилятора и нагревательного элемента.

Основу любой тепловой пушки составляет теплообменник. Через него прогоняется воздух, который, нагреваясь, отапливает помещение. Источников тепла для теплообменника может быть несколько. Если строители не успели смонтировать систему отопления в здании, но теплотрасса к объекту уже подведена, то тепловые пушки будут работать на горячей воде. Если теплотрассы

Нет принципиальной разницы, когда данное оборудование будет установлено – до запуска объекта или на стадии эксплуатации

или заливки полов. В таком случае стоимость обеспечения теплом здания площадью, например, 5000 кв. м обходится подрядчикам в 70-110 тыс. рублей в месяц.

«Применение пушек обусловлено тем, что необходимо не заморозить здание и соблюсти сроки строительства, так как многие работы идут параллельно, – комментирует эксперт. – Также существуют инфракрасные обогреватели, но они рассчитаны на небольшие объемы помещений, так что для БЦ применяются именно тепловые пушки».

В среднем, по оценке Максима Петухова, коммерческого директора компании Greason, использование при строительстве тепловых пушек незначительно увеличивает стоимость проекта – всего на 3-5%.

Средняя стоимость тепловых пушек в зависимости от их размера и мощности варьируется в пределах 3-15 тыс. рублей. Везят они немного и потому удобны в транспорти-

касается дизельного топлива, используемого для работы тепловой пушки, то помимо финансовых моментов здесь еще возникают проблемы экологического характера, а также пожароопасности», – говорит Александр Головачев.

Использование тепловых пушек и завес в эксплуатируемом здании бизнес-центра в основном происходит на входных зонах. Чаще всего в готовом объекте используются тепловые завесы, а не пушки, так как они способны не только обеспечить горячим воздухом входную зону, но и помешать попаданию холодных потоков внутрь.

Стоимость тепловых завес определяется для каждого бизнес-центра индивидуально. Цена установки и эксплуатации данного оборудования зависит от количества устанавливаемых тепловых завес, их мощности и размера. В свою очередь, характеристики завес определяются размерами самого входного пространства, размерами и количеством дверных проемов, а также желаемым количеством потребляемой мощности. По словам Максима Петухова, средняя стоимость такого оборудования для небольшой входной зоны может составить порядка 10-13 тыс. рублей.

«При этом нет принципиальной разницы, когда данное оборудование будет установлено – до запуска объекта или на стадии эксплуатации, – добавляет эксперт. – Все зависит лишь от решения и пожеланий заказчика».

Тепловые завесы разделяют воздушные массы внутри и снаружи помещения, создавая в помещении благоприятный климат. Устанавливать их можно над окнами, дверями или воротами. Бывают горизонтальными (над проемом) и вертикальными (сбоку от проема).

По словам Александра Головачева, часто встречаются ситуации, когда тепловая завеса является обязательным элементом в бизнес-центре, но при этом ее все-таки нужно дополнять тепловыми пушками.

«Речь идет, например, о входных группах, где тепловая завеса является барьером для холодного воздуха, – говорит эксперт. – В таком случае это оборудование изначально закладывается в проектное решение, которое «вписывает» ее в дизайн входных групп. Однако сегодня нередки ситуации, где тепловые пушки – вынужденная мера, связанная с проектными и/или строительными ошибками, в результате которых в вестибюлях БЦ приходится устанавливать дополнительное оборудование, чтобы хоть как-то обеспечить необходимый температурный режим».

цифра

70-110

тыс. рублей в месяц будет стоить обогрев 5 тыс. кв. м при помощи тепловых завес

По словам эксперта, тепловая пушка, работающая на электричестве, проще в монтаже, но в эксплуатации она дороже. «Что

Энергетика встала на рельсы инноваций

Алена Филипова / Энергетический комплекс Петербурга медленными шагами идет по пути инновационного развития. По данным экспертов, этот процесс крайне необходим, так как порядка 25% объема первичных энергоресурсов теряется, не достигнув потребителя, а изношенность основных мощностей, возраст которых зачастую превышает 40 лет, уже не всегда может гарантировать стабильность и энергетическую безопасность в регионе. ➔

Фото: Владимир Тилес



Энергетическая стратегия России на период до 2030 года предполагает, что научно-техническая и инновационная политика в энергетическом секторе должна основываться на современных достижениях и прогнозе приоритетных направлений фундаментальной и прикладной отечественной и мировой науки, обеспечивая создание и внедрение новых высокоэффективных технологий.

Согласно прогнозам, изложенным в стратегии, в СЗФО к 2030 году значительно возрастет энергоэффективность экономики за счет реализации структурного и технологического потенциала энергосбережения, повысится степень обеспе-

чения энергетической безопасности вследствие диверсификации структуры топливно-энергетического баланса и развития нетопливной энергетики.

В местном масштабе

Для того чтобы реализовать такие правительственные планы, необходимо участие энергетических компаний региона в процессе внедрения инноваций.

Так, в настоящее время во все крупные проекты по реконструкции котельных ГУП «ТЭК СПб» закладывает технологию совместной выработки тепло- и электроэнергии (когенерация). «Совместная вы-



По планам правительства страны, альтернативная энергетика займет более или менее заметное место в энергетическом балансе страны лишь через 20 лет

работка не только повышает надежность и экологичность работы объектов топливно-энергетического комплекса и экономит ресурсы, но в перспективе снизит себестоимость тепловой энергии», – говорит Александр Лопатовский, начальник управления по связям с общественностью и СМИ ГУП «ТЭК СПб».

В 2011 году после комплексной реконструкции в эксплуатацию будет введена

котельная «Парнас-4». На объекте уже установлены и будут запущены 4 турбины совокупной производительностью 14 МВт. Турбины будут «питаться» как сама котельная, так и один из крупнейших теплоисточников предприятия – «Парнас-1».

В рамках реализации проекта по реконструкции системы теплоснабжения Малой Охты на котельной «3-я Красногвардейская» также будут установлены турбины для выработки электроэнергии. «Еще одним важным шагом, направленным на повышение энергоэффективности, является модернизация теплосетевого комплекса с применением новых материалов. Другим значимым направлением работы компании в области энергоэффективности является автоматизация управления объектами и их диспетчеризация», – рассказывает Александр Лопатовский.

«В целом для мировой энергетики эти решения трудно назвать новаторскими или инновационными, но для котельных и теплотрасс Петербурга эти шаги новы и зададут вектор развития на ближайшие годы», – поясняет господин Лопатовский.

ОАО «Ленэнерго» первой среди электросетевых распределительных компаний в России разработала комплексный подход к проведению испытаний и диагностики кабельных линий неразрушающими методами. «Разработка выгодна как по временным ресурсам, так и по экономическим: после оценки состояния кабельной линии можно выдавать рекомендации, например, по замене кабельного участка, не тратя при этом средства на перекладку всей линии целиком», – сообщают в пресс-службе компании.

До 2015 года специалисты компании модернизируют и установят более 100 тыс. точек учета электроэнергии. Приборы учета, которые устанавливает ОАО «Ленэнерго», имеют цифровой интерфейс, энергонезависимую память. Счетчики адаптированы к перепадам температур и сложным погодным условиям. Для создания автоматизированной системы дистанционного съема показаний с приборов учета устанавливается каналобразующая аппаратура, обеспечивающая дистанционный сбор и передачу информации.

цифра

1,8 млрд

рублей составляет стоимость программы по реконструкции котельных и тепловых сетей Малой Охты

Возобновляемые источники все еще малоинтересны

Алена Филипова / Инновационное развитие российской энергетики может пойти и по пути применения возобновляемых источников энергии (ВИЭ). Но это направление рынка сегодня не очень интересно, так как традиционные энергоресурсы – нефть и газ – все еще остаются ведущими источниками энергии, несмотря даже на существенный рост их стоимости.

Государство, по словам участников энергетического рынка, пока не стремится заметно под-

держивать субсидиями и налоговыми льготами компании, развивающие проекты с привлечением ВИЭ. Однако в планах города есть задача довести к 2020 году вклад ВИЭ в производство тепловой энергии в Петербурге до 4-6%, а в производство электрической энергии – до 1-2%. На сегодняшний день, по данным экспертов, доля альтернативных источников энергии на Северо-Западе составляет менее 1% от общего объема генерации энергии. Вопрос альтернативной энергетики в последнее время волнует многих и становится все

более актуальным. «Эффективность солнечных батарей пока крайне низка: так, заряжаемая в течение пяти дней солнечная батарея позволит по вечерам в выходные включить две-три светодиодные лампы. Ситуацию могло бы изменить устройство слежения за солнцем, но для домохозяйств бытовых потребителей такое оборудование пока не выпускается. В настоящий момент специалистами компании проводятся испытания портативного устройства слежения за солнцем собственной разработки. По предварительным

данным, эффективность зарядки аккумуляторной батареи вырастет на 30%», – рассказывает Владимир Резниченко, директор по развитию энергосбытовой компании «ЭНЕРГИЯ ХОЛДИНГ». По мнению Юлии Слюсарь, начальника отдела нефтегазового оборудования ОАО «ЗВЕЗДА-ЭНЕРГЕТИКА», одним из наиболее перспективных направлений развития энергетики Петербурга и Ленобласти является строительство электростанций, работающих на биогазе. «Специалисты компании ведут разработки в облас-

ти создания электростанций на биогазе на базе двигателей ведущих мировых производителей, специализирующихся на создании газовых двигателей, предназначенных для работы на топливе сложного состава. В рамках данных разработок большое внимание уделяется богатому опыту изготовителей в эксплуатации газопоршневых двигателей на газе мусорных свалок и сточных вод (первые такие модели начали работать почти 100 лет назад на газе сточных вод)», – поясняет госпожа Слюсарь. С хорошими перспективами развития биогазовой энергетики в Ленобласти согласен Станислав Черница, генеральный директор AEnergy.ru. «Сырья в Ленобласти достаточно, поэтому в ближайшие годы здесь ожидается стремительное развитие этого сегмента. Получе-

ние биогаза и производство электроэнергии и тепла из него позволит не только повысить энергобезопасность региона, но и существенно уменьшить экологическое давление мощного агропромышленного комплекса. Биогазовая установка является не только объектом энергетики, но и выполняет другую очень важную функцию – полностью утилизирует опасные органические отходы, превращая их в чистую воду и минеральные удобрения. Наиболее активным игроком на Северо-Западе в отношении биогазовых технологий является совместная российско-люксембургская группа компаний Агробиотех-Landco-Biogaz Energy, в планах которой строительство сразу нескольких крупных биогазовых комплексов общей мощностью свыше 20 МВт», – говорит господин Черница.



РАЗМАХ

Технологии. Инновации. Возможности.

www.raz-max.com

ТРОТУАРНАЯ ПЛИТКА ОТ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

высокое качество и низкие цены



Промзона Парнас, 5-й Верхний, д. 16, тел.: 318-31-05, 318-31-06, www.lensdet.ru