

КОМПАС ДЖЕКА ВОРОБЬЯ ДЛЯ СТРОИТЕЛЬНОГО РЫНКА

Искусство прокладывать курс по интуиции

• текст | Сергей СЕМЕНОВ, директор по развитию ООО «Морстройтехнология»

*Реконструкция причалов № 1–4,
дноуглубление в порту Высоцк*



Регулирование строительной отрасли расцветает творческими идеями. К законодательной отмене СНиПов и отсутствию обновленной нормативной базы добавляются усовершенствования структуры проекта: увеличение глубины стадии проекта и специальные разделы ИТМ ГО и ЧС, декларации безопасности, СМИС. Как ни странно, в результате рынок теряет мобильность и конкурентоспособность.

Нет денег на науку

Что такое норматив? Это возможность использования более или менее стандартного решения. СНиП (строительные нормы и правила),

например, запрещают возведение высотных зданий в сейсмических условиях более 10 баллов. Но представим, что ситуация требует отойти от требований СНиП. Можно спро-

ектировать такой дом, разработать под него технологический регламент, получить особые технические условия и доказать их в экспертизе.

Теперь посмотрим, что происходит на строительном рынке. Широко применяются новые материалы, технологии и конструкции, которые не предусмотрены нормативами. То есть стандартное решение приобретает характер уникального. К примеру, в строительстве объектов ОАО «РЖД» применялись композит-

ные материалы. Фирма-изготовитель подготовила нормативы и получила согласование Росстроя на их использование при создании накладок между рельсами и переходных мостов. В гидротехническом строительстве эти материалы были бы тоже интересны — они легкие, достаточно просто монтируются, по прочности приближаются к стали. Но для того, чтобы их узаконить, нужно разработать профиль, который используется в причалах, провести испытания, создать норматив на применение композитных смол и пластиков, получить согласование в Росстрое. Это влечет за собой повышенные затраты на проектирование. Заказчик строительства должен заложить большой бюджет. Как можно его сократить? Выработать некие стандартные механизмы, заложить их в нормативы и дать возможность их использования не одной, а всем проектным организациям.

Понятно, что эти работы нужны всем участникам рынка и требуют финансирования. Насколько оправдано проводить их силами отдельной компании? Более разумный выход — привлечение средств Минрегиона, Минтранса или других профильных федеральных структур. Но их планы на НИР ограничены. Могу проиллюстрировать на примере тех же композитных материалов: по запросу ФГУП «Росморпорт» мы подготовили предложения по объемам финансирования трех первых НИР, но возможность выделения средств на них в 2010 году под вопросом.

Думаю, в советских условиях достаточно эффективной была система отраслевых институтов, хотя это и звучит ностальгически. Раньше в составе их работ, кроме заказов и проектов, которые выполнялись под конкретную цель и имели конкретный результат в виде спроектированного и построенного объекта, всегда был определен процент НИР, финансируемых государством. Они изучали поведение конструкций, создавали нормативную базу проектирования.

Между тем специалисты строительного рынка говорят об отсутствии регулярных научных исследо-

ваний. В последние годы практически не велось и не финансировались научные исследования в области совершенствования гидротехнических конструкций и технологий. Техническая база для таких исследований морально и физически устарела. Лотки и бассейны для моделирования, которыми располагает, например, Политехнический университет (ведущее учебное заведение, выпускающее специалистов-гидротехников), по мнению сотрудников университета, можно разве что использовать

• **Раньше отраслевые институты на средства государства разрабатывали НИР, которые изучали поведение конструкций и создавали нормативы. Сейчас не финансируются и не ведутся научные исследования в области совершенствования гидротехнических технологий**

в качестве музея истории гидротехнических исследований. В развитых европейских странах (Финляндия, Голландия, Германия) существует современная научная база, у нас финансирование для ее восстановления отсутствует. А без нее невозможно осуществить прорыв в совершенствовании гидротехнических конструкций, что это ведет к снижению конкурентоспособности российских ученых, проектировщиков, строителей, а в конечном счете и к неконкурентоспособности российской нормативной базы и экономики транспорта в целом.

Кроме современной технической базы, необходима регулярность в проведении исследований. Как показывает опыт, научные исследования — это не проект, в котором понятны задачи и принципы их достижения, а также всегда гарантирован результат. Научные исследования дают эффект при накоплении некоторой «критической массы» знаний, при этом получение результата имеет скачкообразный характер: различные продолжительные исследования — прорыв — постановка новых задач и новые исследования.

Показатели выше европейских

Заметили, о чем речь идет в принципе? О неэффективности регулиро-

вания строительного рынка. За счет отсутствия нормативной базы увеличиваются бюджет проекта и сроки проектирования. Но на этом список обременений (применим здесь юридический термин как метафору) не заканчивается. В последнее время структура проекта стала утяжеленной: добавились требования к проектной документации, которые подразумевают специализированные разделы. Например, глубокие разделы по различной безопасности, (ИТМ ГО и ЧС, СМИС, декларации безопасности

и другие). Эти специализированные разделы по объему, времени создания и стоимости превосходят раздел проектирования сути конструкции. Что, на мой взгляд, не совсем нормально. Понятно, что установленные требования надо выполнять, и любая проектная организация будет это делать. Но заказчик не понимает, почему из года в год растут сроки и стоимость проектирования. А специалистам это понятно. Помимо дополнительных сроков на создание специализированных разделов возникает следующий этап — согласования. Сначала общественные слушания, потом экологическая экспертиза, для портовых объектов это — минимум три месяца, потом Главгосэкспертиза — три. В среднем срок согласования — от 7 месяцев до года. Это значительный срок. Получается, что объект должен быть спроектирован в срок от полутора до двух лет с согласованиями и за два-три года построен. Это делает стройку достаточно дорогой.

Если помните, в трилогии Гора Вербински «Пираты Карибского моря» компас Джека Воробья никогда не указывал на север, а лишь задавал направление интуитивных прозрений капитана, которые оказывались верными. Создается впечатление, что мы все находимся под обаянием голливудского мастера, и по такому же

Развитие
контейнерного
терминала
ОАО «Нутеп»,
Новороссийск



принципу создаются правила функционирования строительного рынка. Только результат отличается: строительная отрасль теряет мобильность и конкурентоспособность.

Поясню на примере. В России кризисная ситуация, возникли проблемы в планировании поставок импортных легковых автомобилей. Произошло затоваривание, гото-

вую продукцию негде складировать в портах. Что в такой ситуации делает порт Силламяэ? Строит в минимально необходимом объеме площадку для хранения, использует причал и зарабатывает на хранении и перевалке избытка импортных в Россию автомобилей. Потому что в Эстонии довольно быстро можно среагировать на условия

рынка. У нас, чтобы это сделать, нужен год проектных работ, год согласований, а рынок к этому моменту уже уйдет.

К чему мы приходим в результате? Причалы строятся в минимально необходимом объеме, потому что гидротехника — дорогое удовольствие. У нас одни из самых высоких коэффициентов использования причалов и загруженность портовых мощностей достаточно высокая. О чем это говорит? Приведу еще пример. За рубежом компания может позволить себе иметь портовый терминал лишь для того, чтобы он обеспечивал ей комфортную логистику и создавал условия для ее клиентов. У нас это мало кто может себе позволить. Коэффициент использования наших портовых мощностей очень высок. Следствие — недостаточный запас производительности и, соответственно, сервиса и качества услуги для клиентов. Я думаю, со временем фактор наличия резервов пропускной способности терминалов будет одним из определяющих при выборе его клиентом. **TS**

комментарии

**Генеральный директор
ООО «ИСТ-Строй»
Сергей Ефремов:**



— Отсутствие обновленной нормативной базы вынуждает идти на финансовые уступки заказчикам, но, исходя из нашей практики, очень незначительно влияет на увеличение сроков проектирования. Применение новых материалов, технологий и конструкций не должно встречать препятствий при прохождении экспертизы.

Разработку единых для всех территорий государства СНиП нужно поручить специализированным организациям (НИИ) в области проектирования, безопасности,

экологии, санитарной гигиены. Разработанные документы должны носить законодательный, а не рекомендательный, как сейчас, характер. К разработке специальных нормативов для регионов должны привлекаться и аналогичные региональные структуры, имеющие опыт работы в конкретных регионах (Крайнего Севера, сейсмических районах и т. д.). Создание новой нормативной базы может потребовать изучения зарубежных стандартов, хотя их калькирование ограничено международным законодательством. Финансирование этих разработок должно осуществляться из федеральной казны, в том числе с привлечением региональных бюджетов. СРО могут организовать публичные обсуждения и сбор предложений по корректировке документов.

В 2012 году должны появиться технические регламенты для строительного рынка. Но в случае, если они не будут приняты законодательно, сложности, характерные

для сегодняшнего момента, перейдут на новый уровень. Учитывая постоянное развитие строительного производства, появление новых материалов и технологий, техрегламенты как инструмент регулирования этих процессов необходимы. Важный аспект — возможность своевременно вносить в эти документы изменения.

**Заместитель генерального
директора по проектным
работам ООО «КУБ-систем СПб»
Андрей Ларин:**



— Увеличение сроков и удорожание проектов, на мой взгляд, никак не связаны с отсутствием

обновленной нормативной базы. Нормативная продолжительность строительства определена СНиПом. Относительно экспертизы: если ваши технологии, материалы и конструкции подтверждены сертификатами, то проблем нет.

Что касается внесения изменений в СНиПы — это prerogative Госстроя, средства на эти работы должны выделяться из федерального бюджета. СРО может инициировать процесс, то есть выходить с предложением в Госстрой. Хотя несомненным достоинством СРО является возможность разработки собственных стандартов и правил ведения работ, эти нововведения должны находиться в рамках Федерального Закона 314 «Технический регламент о безопасности зданий и сооружений», принятого Государственной Думой 23 декабря 2009 года и одобренного Советом Федерации 25 декабря 2009 года.