неса, то клиент чаще отказывается от текущей сделки, особенно малорентабельной или не обещающей стабильного притока денежных средств.

«Рост неплатежей, очевидно, тенденция на ближайшую перспективу. Реальная просроченная задолженность по рынку может составить 10% и более,— предупреждает Роман Фролов, заместитель генерального директора страхового дома ВСК.— Тем не менее нужно отметить оздоравливающую роль кризиса. Уверен, теперь лизинговые компании пересмотрят системы риск-менеджмента, свое отношение к необходимости страхования и защиты собственных имущественных интересов».

Реструктуризация, платежи с опозданиями для любой лизинговой компании все же гораздо лучше, чем судебная процедура и реализация предмета лизинга. Нынешний год, очевидно, станет временем проверки устойчивости лизинговых компаний в части правильности формирования портфеля сделок, рационального распределения рисков при осуществлении финансирования клиентов разных отраслей и регионов, отсутствия узкой специализации. Очевидно, что лизинговые компании, специализирующиеся, к примеру, на строительном оборудовании и спецтехнике, испытывают те же проблемы, что и вся строительная отрасль.

ГОСПОДДЕРЖКА Строительной отрасли, и лизингу строительной техники в частности, в связи с кризисом оказывается государственная поддержка. Правда, программы господдержки распространяются только на лизинг отечественной техники. К примеру, планируется поддержка машиностроительной отрасли России через Государственную транспортную лизинговую компанию (ГТЛК), управление которой передано Министерству транспорта. В частности, предполагалось, что государство внесет в уставный капитал ГТЛК 40 млрд рублей, которые в дальнейшем будут направлены на закупку автомобильной и дорожно-строительной техники, производимой на территории РФ. По предложению Минфина и Минэкономразвития из этой суммы пока внесено только 3 млрд рублей.

Рынок, впрочем, с недоумением отнесся к этой инициативе. По мнению лизингодателей, использование ГТЛК не решит имеющихся вопросов — нужен комплексный подход к решению проблем машиностроительной и дорожно-строительной отрасли. Тем более что ни для кого не секрет — подавляющее большинство строительной техники закупается за границей. Отечественная техника не выдерживает конкуренции с импортной.

Кроме того, на рынке автотехники и дорожно-строительного оборудования, на котором, как предполагается, будет работать Государственная транспортная лизинговая компания, до лета 2008 года вполне успешно функционировало множество независимых лизинговых компаний — по оценкам «Эксперт РА», не менее 200 (в условиях снижения спроса и отмены ускоренной амортизации автомобилей их число, очевидно, несколько уменьшится). Таким образом, острая потребность в наличии именно государственной структуры, занимающейся лизингом автотранспорта и дорожной техники, неочевидна.

Сама идея субсидировать развитие отрасли машиностроения и дорожного строительства через лизинг представляется весьма позитивной, однако настораживает факт «назначения» лизинговой компании. По мнению участников рынка, это может привести к огромным потерям из-за злоупотреблений, которые наверняка будут. Более предпочтительным было бы поддержать в целом программы лизинга автотранспорта и дорожно-строительной техники, выработать правила игры (определить перечень поддерживаемой продукции и предприятий) и установить контролирующие показатели, то есть по возможности исключить влияние человеческого фактора (который не всегда объективен) на принятие решений. ■

тельные компании опасаются, что скоро им не удастся перекладывать расходы, связанные с получением банковских гарантий и страховок, на заказчиков — придется платить самим, лишь бы получить объект. Что негативно повлияет на рентабельность.
Участники рынка пессимистично обсуждают сейчас готовящиеся поправки к ФЗ №94, которые ужесточат и подробно пропишут процедуру исполнения банковских гарантий. Ожидается, что среди обязательных условий их предоставления скоро появится такой пункт, как обеспечение — депозит, имущество и т. д.

СПОРТИВНЫЙ ИНТЕРЕС

МНОГОЛЕТНИЙ ОПЫТ ВЕДЕНИЯ МАСШТАБНЫХ РАБОТ И ВЛАДЕНИЕ УНИКАЛЬНЫМИ СОВРЕМЕННЫМИ ТЕХНОЛОГИЯМИ ПОЗВОЛЯЮТ ТРАНСПОРТНЫМ СТРОИТЕЛЯМ РЕАЛИЗОВЫВАТЬ ПРОЕКТЫ В РАЗНЫХ ОТРАСЛЯХ. ПРЕКРАСНЫЙ ПРИМЕР ТОМУ СТАДИОН ИМЕНИ КИРОВА В САНКТ-ПЕТЕРБУРГЕ. ОЛЬГА МЕЛЬНИКОВА

К концу 2008 года, когда на объекте сменился главный строитель, «на финансовом поле» оставалось 18 млрд бюджетных рублей. Новый генподрядчик корпорация «Трансстрой» пообещала уложиться в 13 млрд рублей и пока за пределы скорректированной сметы не вышла.

К работе над проектом «Трансстрой» приступил сразу после победы на конкурсе по выбору генподрядчика. К этому времени работы уже были развернуты прежним строителем стадиона — были построены причалы для приемки грузов и разобрано основание старого стадиона. Начали с подготовки свайного поля для фундамента из 3 тыс. буронабивных свай и проектных работ. Весь проект должен быть реализован в рекордные сроки — всего за два года — к 31 декабря 2010 года генподрядчик сдаст объект заказчику «под ключ».

Генподрядчиком спортивной арены корпорация стала в декабре минувшего года, выиграв тендер мэрии Санкт-Петербурга. В нем участвовало несколько конкурентов, но всех обошел «Инжтрансстрой», предложив снизить стартовую цену на 30% и построить стадион за 13 млрд рублей вместо 18,6 млрд.

«Мы победили потому, что предложили наименьшую стоимость работ,— рассказывает Иван Кузнецов, глава холдинга „Трансстрой“.— Стоимость просчитана, и дело тут в том, что у нас есть определенное преимущество перед другими участниками конкурса в плане стоимости материалов, которые мы можем применить. Например, у нас свои, пусть и непростые, отношения с металлургическими кампаниями, которые готовы снижать для нас цены. А металл — определяющий материал на данном объекте. То есть большая часть стоимости стадиона зависит от цен на металл».

Нужно сказать, что работы над проектом начались в 2004 году (предполагалось, что затраты на строительство возьмет на себя ОАО «Газпром» — главный спонсор спортивного клуба «Зенит», для которого стадион «Петровский» станет домашней ареной). В августе 2006 года на конкурсе был выбран проект японского архитектора Кисе Курокавы, который предложил модель стадиона на 60 тыс. зрителей в виде… «космического корабля».

Первоначально завершить работы предполагалось к концу 2008 года. Но выяснилось, что реализовать проект в задуманном виде невозможно. Японский архитектор не учел местных условий, в частности слабой несущей способности питерских грунтов. Проект усложнился, потребовались нестандартные инженерные решения, и это затянуло сроки его реализации. А кроме того, привело к значительному его удорожанию. В результате пришлось объявлять новый конкурс, победителем которого и стал «Инжтрансстрой».

ТРАНССТРОЙ

31 ДЕКАБРЯ 2010 ГОДА ГЕНПОДРЯДЧИК СДАСТ ОБЪЕКТ ЗАКАЗЧИКУ «ПОД КЛЮЧ»

«Куросава сделал только дизайн-проект арены, а проектирование стадии „П“ (этап подготовки предпроектной и проектной документации.— **BG**) вели Werner Sobek Ingenieering, немецкие разработчики, расчет которых основывался на немецких марках стали и узлах металлоконструкций,— объясняет Иван Кузнецов.— Поэтому мы сегодня разрабатываем рабочую документацию, меняя сам подход — ориентируемся на российских производителей. Проект, который мы реализуем, ничем не отличается от первоначального. Есть только один нюанс: сейчас, в условиях кризиса, нужно искать оптимальные инженерные решения с точки зрения применения материалов, и мы это делаем. Мы планируем заменить немецкие металлоконструкции на более дешевые российские и только на этом сэкономим 30%. После тщательного изучения проектной документации мы пришли к выводу, что 60 тыс. тонн металлоконструкций на монтаж арены явно избыточно — достаточно 18 тыс. тонн, которые будут использованы при монтаже выдвижной крыши диаметром 286 м. А остальной объем дорогого металла без ущерба качеству и безопасности конструкции «Инжтрансстрой» планирует заменить на более экономичный железобетон.

По мнению экспертов, стадион на Крестовском острове станет самым грандиозным спортивным сооружением за последние десять лет. Он спроектирован с учетом всех международных требований и по инженерной сложности не имеет сегодня аналогов в России. В такие короткие сроки, на таких грунтах, в таких широтах подобные сооружения еще никогда не строились. Но принимая во внимание профессиональный опыт корпорации (в частности, строительство в условиях вечной мерзлоты), в соблюдении сроков и качестве работ сомневаться не приходится. Есть у «Трансстроя» и опыт строительства спортивных сооружений — возведение конькобежного стадиона в подмосковной Коломне.

Сооружение на Крестовском будет во многом уникально. В России появится первый стадион с раздвижной крышей над игровым полем. «Это позволит спортивному сооружению работать при любой погоде — как в открытом, так и в закрытом состоянии,— рассказывает Иван Кузнецов.— Это, конечно, не космический корабль, но с точки зрения строительства объект достаточно сложный. Впрочем, у нас есть опыт работы на очень непростых объектах. Когда мы за них брались, они тоже казались очень сложными. Однако все они работают. Так что глаза боятся — руки делают».

Проектом предусмотрен на арене и натуральный газон. Выдвижное поле позволит содержать газон в естественных условиях. Кстати, в мире насчитывается всего несколько стадионов с выдвижным полем. Кроме того, аналогичные сооружения чаще всего не имеют кровли и не вмещают больше 60 тыс. человек. Предполагается что новый стадион для «Зенита» будет одним из лучших в мире.

Стадионы элитного класса немногочисленны, к ним будет относиться и строящийся в Санкт-Петербурге «Зенит». Такие стадионы могут принимать у себя матчи любого уровня — от чемпионата России до финалов Лиги чемпионов. Но помимо этого «Зенит» станет многофункциональным спортивно-развлекательным комплексом, где можно будет проводить любые массовые мероприятия — соревнования по биатлону, фристайлу и автошоу. ■

НОВЫЙ ГЕНПОДРЯДЧИК КОРПОРАЦИЯ «ТРАНССТРОЙ» ПООБЕЩАЛА УЛОЖИТЬСЯ В 13 МЛРД РУБЛЕЙ И ПОКА ЗА ПРЕДЕЛЫ СКОРРЕКТИРОВАННОЙ СМЕТЫ НЕ ВЫШЛА

ТЕХНИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ

Стадион «Зенит» будет располагаться в западной части Крестовского острова в Санкт-Петербурге. Автор проекта — японский архитектор Кисе Курокава (1934–2007). Генеральный проектировщик — Kisho Kurokawa architects & associates.

Конструктивное решение объекта выполнено в соответствии с современными требованиями к спортивным сооружениям. Так, чаша трибун будет перекрываться раздвижным куполом диаметром 286 м, опирающимся на восемь мачт.

Основные технико-экономические показатели:

Вместимость стадиона — 62 тыс. зрителей.
Высота здания — 56,6 м.
Количество этажей — 7
Количество лестнично-лифтовых блоков — 4
Площадь помещений — 105,8 тыс. кв. м
Площадь футбольного поля — 9840 кв. м
Вес выдвижного поля — 11,4 тыс. тонн.
На полное перемещение поля требуется четыре часа при скорости 0,6 м/с.
Свайное поле: 30 тыс. свай

При возведении стадиона сохранятся внешние габариты холма и павильоны работы архитектора А. С. Никольского. После реконструкции павильонов их назначение изменится: там разместятся магазины и билетные кассы.