

МОБИЛЬНАЯ НЕДВИЖИМОСТЬ ЧТО ТАКОЕ СОВРЕМЕННЫЕ ИНДУСТРИАЛЬНЫЕ ЖИЛЫЕ ДОМА, В БОЛЬШИНСТВЕ РЕГИОНОВ РОССИИ НЕ ВЕДАЮТ. СЕЙЧАС ТАМ ВОЗВОДЯТ В ОСНОВНОМ БОЛЕЕ ДОРОГИЕ И ДЛИТЕЛЬНЫЕ ПО СРОКАМ МОНТАЖА КИРПИЧНЫЕ И МОНОЛИТНЫЕ ЖИЛЫЕ СТРОЕНИЯ. НЕ ОТ ОБИЛИЯ ИНВЕСТИЦИЙ, КОНЕЧНО ЖЕ. ЗАВОДЫ КРУПНОПАНЕЛЬНОГО ДОМОСТРОЕНИЯ, КОТОРЫЕ ДОЛГОЕ ВРЕМЯ ФАКТИЧЕСКИ ПРОСТАИВАЛИ И ЗА ЭТО ВРЕМЯ ОТСТАЛИ ОТ НЫНЕШНИХ ТЕХНОЛОГИЙ НА ДВА-ТРИ ПОКОЛЕНИЯ, ТАМ ТОЛЬКО НАЧИНАЮТ РЕАНИМИРОВАТЬ. СКОЛЬКО ВРЕМЕНИ И КАПИТАЛОВЛОЖЕНИЙ ЗАЙМЕТ ЭТОТ ПРОЦЕСС, ПРОГНОЗИРОВАТЬ ТРУДНО. НО ЕСТЬ И АЛЬТЕРНАТИВНЫЙ ПУТЬ РЕШЕНИЯ ПРОБЛЕМЫ.

НАТАЛИЯ ПАВЛОВА-КАТКОВА

В ТУНДРУ СО СВОИМ САМОСВАЛОМ

Общезвестный факт: при сохранении объемов строительства жилья в России на нынешнем уровне (то есть немногим более 40 млн кв. м в год) решение жилищного вопроса в стране займет 40 лет. Такой длительный срок мало кого устраивает. Неудивительно, что в жилищной программе России намечено к 2007 году увеличить количество строящегося жилья до 56 млн, а к 2010-му — до ежегодно возводимых 80 млн кв. м. Весь вопрос лишь в том, за счет чего этого роста можно достичь. Самым простым выходом — и, видимо, единственным — могло бы стать строительство панельного жилья, которое современные технологии позволяют монтировать быстрее домов любых других типов. Тем более что современные индустриальные серии по своим потребительским качествам не уступают иным вариантам жилья. Но сделать это практически невозможно.

«Причина в том, что такие дома в России взять попросту неоткуда, — поясняет глава правления корпорации „С. Холдинг“ Алексей Шепель. — Те несколько сотен ДСК, которые были созданы в нашей стране во времена Хрущева, остановились в своем развитии на стадии десятиэтажек. После этого из-за отсутствия средств и спроса домостроительное производство встало. Технологическое развитие шло лишь в Москве и в некоторых крупных городах-миллионниках. В столице высотность панельных домов дошла до 17–25 этажей, а теперь уже и до возможности строительства 35-этажных промышленно изготавливаемых домов. В большинстве же регионов домостроительные комбинаты или вообще не работают, или перешли на выпуск панелей для малоэтажных домов».

Существует несколько вариантов выхода из ситуации. Самый очевидный, но при этом и самый затратный как по временным, так и по финансовым ресурсам — полная модернизация домостроительных заводов с внедрением новых технологий, а также строительство новых. Суммарный объем инвестиций для осуществления этих идей оценивается в \$20 млрд. По этому пути пытаются идти все регионы, но быстрая отдача, на которую рассчитывают федеральные программы, привязанные к решению жилищного вопроса, при этом едва ли возможна. Впрочем, даже если финансирование вдруг пойдет в полном объеме, проблему это не решит. ДСК имеет смысл создавать, если есть постоянный спрос на его продукцию. В небольшом городке (до 100 тыс. жителей) комбинат удовлетворит платежеспособный спрос за несколько лет и после этого будет простаивать.

Второй вариант — возить в регионы готовые изделия, произведенные домостроительными комбинатами в городах-миллионниках. Когда-то московские ДСК именно так и поступали, транспортируя по железной дороге панели для своих экипов в Тольятти или, например, на БАМ. Но такая схема экономически невыгодна: стоимость дома возрастет в разы. Максимальное транспортное плечо, при

котором перевозка панелей рентабельна, — 100–150 км. У нас же огромное количество городков и поселков городского типа, от которых до ближайшего областного центра тысячи километров.

Кое-что на дальние расстояния все же возят. Например, 11-этажный бизнес-центр в Новосибирске, построенный пять лет назад, полностью произвели по частям в Финляндии, а на месте лишь собрали готовый каркас. Но это исключение из правила, да и к жилью не имеет никакого отношения.

ДОСТАВКА НА ДОМ

Есть, наконец, и третий вариант — везти по железной дороге не составные части будущего дома, а саму технологию вместе с мобильным заводом. Идея на самом деле не так уж и нова. Когда осваивали целину, придумали завод-поезд из множества вагонов. Была целая программа, но первым экспериментальный поездом она и закончилась. Он был очень дорогим, но иначе в то время не получалось. Сейчас другие времена, технология строительства изменилась, что дало возможность уменьшить и сам завод, и его стоимость. Поэтому забытую было идею и решили возродить.

«Идея создания мобильного завода возникла из-за относительной простоты строительной технологии, — рассказывает генеральный директор компании „Руспроект“ Дмитрий Касперчик. — Для производства элементов дома требуется бетоносмесительный узел (БСУ). Все это вместе, поставленное на железнодорожные платформы, и будет представлять из себя мобильный завод. Сырье же для производства (цемент, песок, щебень, вода) или берется на месте, если оно есть, или привозится отдельно».

Чтобы возить за собой такой завод было рентабельно, ежегодно он должен производить 50 тыс. кв. м жилья (иными словами, десяток 10-этажных односекционных домов). Для того чтобы обеспечить такой объем производства, мобильный завод разместят на пяти платформах. Одну отведут под БСУ, две — под кассетные установки, еще две — под столы-стенды (по два на каждой платформе). Поскольку такой завод построен по модульной системе, при необходимости его мощность легко наращивается.

РАЗРЕШИТЕ РАЗМЕСТИТЬСЯ

«Главное достоинство такого подхода — в высокой мобильности, — продолжает господин Касперчик. — В любой момент

РЖД ГОТОВЫ ДОСТАВИТЬ ПОЧТИ ВСЕ

Транспортировкой нестандартных грузов в РЖД занимается отдел спецперевозок. Они готовы доставить практически все что угодно, лишь бы масса груза не превышала 500 тонн, а габариты — установленных норм (он должен быть не длиннее 60 м и выступать за пределы платформы не более чем на 2,3 м). Кстати, самый распространенный из негабаритных

грузов — строительные краны. Одним из наиболее интересных случаев в своей практике сотрудники отдела спецперевозок РЖД считают транспортировку 305-миллиметровой артиллерийской установки из-под Санкт-Петербурга в московский музей на Поклонной горе. Орудие пришлось разбирать, отрезать от него ствол, который потом приварили обратно, и везти отдельно от ходовой части.

можно перевезти завод на другое место. Чтобы начать работу, в зимний период достаточно завезти такой завод в любой ангар, летом же и вовсе можно работать под открытым небом. Однако у платформенной системы есть и свои недостатки — она довольно сложна и дорогостояща. Поэтому проработан и еще один вариант. В любом городе есть бывшие производственные цеха, которые сейчас не работают или работают не в полную силу. На базе этих цехов с их крановым хозяйством, подъездными путями можно поставить привезенное с собой точно такое же оборудование и начать выпускать продукцию. В этом случае на монтаж оборудования требуется около месяца, столько же — на его настройку, и максимум через полгода начнется выпуск продукции. Понятно, что и на демонтаж оборудования в последующем тоже потребуются около месяца, и в целом такой способ менее мобилен. Однако, когда речь идет о больших объемах строительства и длительном присутствии компании в регионе, он себя вполне оправдывает».

Сейчас эта технология внедряется в Ярославле компанией «С. Холдинг» и частично уже реализована. «Начиналось с того, что у нас в Ярославле был цех, где и была поставлена одна кассетная установка, — поясняет Дмитрий Касперчик. — Но мы там совместили сразу две технологии, то есть применили поточную технологию, которая там была и раньше, немного ее дооснастили — и получили в принципе все тот же 50-тысячный завод. А заодно обкатали и кадровый вопрос, когда на место временной стоянки мобильного завода приезжают из Москвы несколько специалистов, а основной состав набирается и обучается уже на месте. После чего специалисты могут ехать на место дислокации следующего мобильного завода, когда в этом появится необходимость».

«Необходимость в этом уже появилась, — добавляет Алексей Шепель, — потому что мобильные заводы нужно рассматривать не сами по себе, а с привязкой к сегодняшней ситуации, к программе „Доступное жилье“, которая предусматривает большие объемы строительства, но не предусматривает соответствующего финансирования этих объемов. Мобильные же заводы, с которыми можно прийти во все простаивающие пока по всей России ДСК, могут стать тем толчком, с которого начнется восстановление панельного домостроения. Для нас же, как для строительной компании, этот подход интересен еще и тем, что он полностью укладывается в выстроенную нами стратегию бизнеса. У нас нет сотни заводов, но есть технология, позволяющая делать мобильные заводы. У нас нет планов массово закупать оборудование под них, но есть договоренности на хороших условиях с Московской лизинговой компанией, по которым это оборудование можно получить. Есть, наконец, четыре собственных современные серии домов (одна из которых в стадии разработки), которые бла-

Самый тяжелый и объемный груз, доставленный в последнее время через РЖД, — парогенератор, изготовленный по заказу китайских энергетиков. Он выходил за допустимые габариты по всем возможным параметрам. В рамках того же заказа транспортировали корпус ядерного реактора. Чтобы исключить возможные происшествия, пришлось предварительно провести релетицию — на специальном вагоне по мар-

шруту провезли контрольную раму, в точности имитировавшую корпус реактора. На Калининградскую ГРЭС недавно были отправлены несколько 200-тонных турбин. Рейс пришлось просчитывать специалистам нескольких железных дорог, чтобы тяжеловесный груз не повредил строения вдоль железнодорожных путей. Специальные вагоны для нестандартных грузов в России не

годаря мобильным заводам можно будет монтировать по всей стране, причем довольно дешево. Пока у нас нет лишь одного — понимания со стороны традиционных ДСК, ориентированных на стационарные заводские мощности».

УСЛОВИЯ, ПРИБЛИЖЕННЫЕ

К ПОЛЕВЫМ Действительно, «оседлым» домостроительным комбинатам принять мобильную идеологию трудно.

«Возможность практического воплощения идеи передвижных заводов панельного домостроения мне кажется довольно сомнительной, — высказывает свою точку зрения главный инженер ДСК-1 Роман Шурер. — По-моему, это нонсенс. Вот мобильный бетоносмесительный узел — это реальность. Теоретически, конечно, можно представить себе и поезд, который будет возить оборудование для панельного производства. Но изготавливать панели для дома в железнодорожном вагоне невозможно, все равно потребуется предприятие, которое и могло бы использовать всю эту перевозимую оснастку. Поэтому наладить мобильное производство в чистом поле, на мой взгляд, едва ли удастся, а говорить о высоком качестве дома, произведенного в полевых условиях, — это выдавать желаемое за действительное. Что же касается идеи размещать такие передвижные заводские элементы в бездействующих сейчас региональных ДСК, то это тоже не слишком удачная идея. Во-первых, для того, чтобы иметь возможность сравнительно невысокими усилиями наладить производство, предприятие не должно сейчас „лежать на боку“. Пока таких, к сожалению, большинство. А во-вторых, восстанавливающимся же производствам, думаю, экономически более выгодно идти по стандартному пути, когда есть четкое понимание того, что завтра привозную технологию и оборудование под нее у них не отнимут и не увезут в неизвестном направлении».

В Московском институте типового и экспериментального проектирования (МНИИТЭП) считают, что ничего неожиданного в «полевом» подходе нет. Например, во Франции (откуда, к слову, в свое время Никита Хрущев привез в нашу страну идею панельного домостроения) при возведении полносборных домов только так и поступают — небольшие мобильные заводы размещают по соседству со стройплощадкой. Правда, вовсе не ради уменьшения себестоимости строительства, а для того чтобы каждое здание получалось индивидуальным. Поэтому о дешевизне подобного подхода речь не идет. «Речь не идет о дешевизне лишь на этапе обкатки технологии, — уточняет Алексей Шепель. — В свое время, когда строили первые панельные девятиэтажки, они тоже были очень дороги по сравнению с хрущевками. Зато когда эти и последующие индустриальные серии становились массовыми, затраты существенно снижались. Это обычный закон развития». ■

строят: это невыгодно с экономической точки зрения. Единственная разработка за последние пять лет — вагоны для перевозки отработанного ядерного топлива, строительство которых было профинансировано американским правительством в рамках международной программы.



ТЕОРИЯ И ПРАКТИКА