

**Власть и бизнес**

Область остро нуждается в технологиях массового малоэтажного домостроения эконом-класса

**Экспертиза**

Всероссийское совещание руководителей экспертиз: тема авиационной безопасности в центре внимания

**Ресурсоснабжение и ЖКХ**

Саратовские УК объединяются, чтобы защищаться

*Аэропорт г. Саратова*

*Аэродром "Дубки"*

*Сабуровка*



*Аэродром "Сокол"*

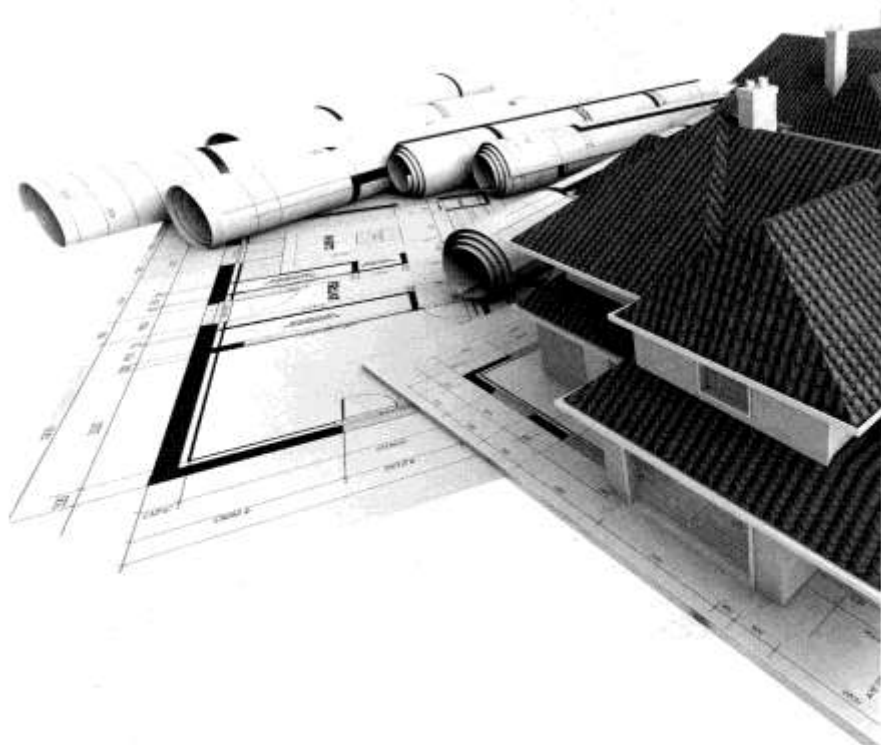
*Аэропорт в г. Энгельс*

Схема расположения зон радиусом 10 км и 30 км от существующих и проектируемых аэродромов и аэропортов в районе г. Саратова, подготовленная ГАУ «Саратовский региональный центр экспертизы в строительстве»

# ЭКСПЕРТИЗА

## Сергей Лазарев, директор ГАУ «Саратовский региональный центр экспертизы в строительстве»:

– Отсутствие экспертизы градостроительной документации крайне негативно сказывается на развитии городов. Города, в которых идет масштабное строительство, уже поняли, что многие будущие проблемы закладываются на стадии подготовки градостроительной документации. И если экспертиза не может высказать по поводу этих ошибок свое мнение, то они в документации консервируются, исполнительной властью легитимизируются и в результате становятся непреодолимыми. Представитель экспертного сообщества, который войдет в градостроительный совет Министерства регионального развития Российской Федерации, получит возможность, исходя из сложившейся практики, обозначать болевые точки. Тогда на уровне нормативной и законодательной базы можно будет более оперативно вносить коррективы и вводить в практику принятые решения.



# Сергей Лазарев: «Саратов раньше других городов начал заниматься проблемой авиационной безопасности»

В конце июня в Санкт-Петербурге прошло Межрегиональное совещание руководителей государственных экспертиз, посвященное перспективам развития института государственной экспертизы в современных условиях. Нашу область на этом профессиональном форуме представлял директор ГАУ «Саратовский региональный центр экспертизы в строительстве» Сергей Лазарев. О темах, которые обсуждались в экспертном сообществе, и решениях, принятых на совещании, Сергей Владимирович рассказал «ВСК».



— В секторе госэкспертизы постепенно вышло понимание, что поодиночке работать сложнее и менее эффективно. Необходим какой-то орган, который объединял бы сообщество, изучал проблемы, с которыми сталкиваются экспертизы в регионах, и находил пути их решения. В прошлом году этот процесс объединения начался. Прошло несколько организационных циклов, и теперь можно кон-

← *Сергей Лазарев:  
«Я предложил бы создать карту временного зонирования, в которой обозначить участки, безусловно не требующие согласований в рамках Воздушного кодекса, и участки, в которых застройщику в этот, переходный период времени все-таки придется проводить согласования. Конечно, это не решит проблему моментально, но снизит ее сегодняшнюю остроту».*

статировать, что образовалась дееспособная организация, которая имеет консолидированное мнение, может высказывать свои взгляды и представлять интересы государственных экспертиз, – говорит Сергей Лазарев.

Хотя Ассоциация экспертиз строительных проектов формально не является саморегулируемой организацией, фактически она идет по этому же пути: вырабатывает внутренние критерии, стандарты качества, единообразие подходов в ценообразовании. Например, в настоящий момент Ассоциация занимается формированием единого стандарта предоставления услуги «экспертиза проектной документации» и «экспертиза результатов инженерных изысканий». Также Ассоциация прорабатывает возможность формирования единого реестра заключений государственной и негосударственной экспертизы. Дело в том, что деятельность государственных экспертов контролируется Минрегионом РФ и органами исполнительной власти субъектов РФ. В то же время пока не определены органы, которые должны осуществлять надзор за организациями негосударственной экспертизы, не формализованы и соответствующие процедуры. Поэтому Ассоциация прорабатывает вопрос о возможности издания органами исполнительной власти субъектов правовых актов, регламентирующих порядок учета и хранения заключений негосударственной экспертизы и порядок ведения единого реестра заключений государственной и негосударственной экспертизы.

Одна из важных тем, поднятых на совещании, – делегирование полномочий кому-то из участников Ассоциации представлять ее в градостроительном совете Министерства регионального развития Российской Федерации. В докладе, который подготовил Сергей Лазарев, он изложил доводы, почему членам Ассоциации необходимо принимать участие в работе этого органа.

– Я один из немногих руководителей экспертиз, кто является в своем ре-

гионе членом градостроительного совета. И я попытался донести до коллег, какую пользу для субъектов, а с другой стороны, для своих организаций, членство в нем может принести. Дело в том, что отсутствие экспертизы градостроительной документации крайне негативно сказывается на развитии городов. Саратов не очень динамично развивается, поэтому эти процессы не так заметны. А вот города, в которых идет масштабное строительство в связи с различными крупными спортивными и культурными событиями, уже поняли, что многие будущие

●●● *В настоящий момент Ассоциация занимается формированием единого стандарта предоставления услуги «экспертиза проектной документации» и «экспертиза результатов инженерных изысканий». Также Ассоциация прорабатывает возможность формирования единого реестра заключений государственной и негосударственной экспертизы* ●●●

проблемы закладываются на стадии подготовки градостроительной документации. И если экспертиза не может высказать по поводу этих ошибок свое мнение, то они в документации консервируются, исполнительной властью легитимизируются и в результате становятся непреодолимыми. Проблема эта обсуждается достаточно давно, но в основном на уровне исполнительной власти Минрегиона, до уровня специалистов, которые в силу своей разобщенности не могли высказать общее мнение, она ранее не опускалась. Сейчас профессиональное экспертное сообщество объединилось, и эта тема получила должное внимание. В итоге мои доводы были услышаны, и решение делегировать своего представителя в градостроительный совет Минрегиона Ассоциация приняла. Этот человек получит возможность своевременно, исходя из сложившейся практики, обозначать болевые точки, и тогда на уровне нормативной и законодательной базы можно будет более оперативно вносить коррективы и вводить в практику принятые решения.

## Вылет из тупика

Еще одна острая тема, поднятая на совещании, которая волнует в том числе и саратовцев, это тема авиационной безопасности. Здесь Саратов вновь выступил хедлайнером, поскольку раньше других регионов начал заниматься данной проблемой. Как говорится, не было бы счастья, да несчастье помогло – ситуация с «Новостроем-XXI» высветила данную проблему, и «Саратовский центр региональной экспертизы в строительстве» начал искать пути выхода из этой, казалось бы, тупиковой ситуации.

– Такого же уровня проблемы есть абсолютно во всех городах, – пояснил Сергей Владимирович. – Причем если до совещания представители других регионов пребывали в уверенности, что требования Воздушного кодекса, противоречащие требованиям Градостроительного кодекса, для органов экспертизы не являются основополагающими, поскольку мы работаем в рамках градостроительного законодательства, то Саратов, столкнувшись с такой проблемой, начал вырабатывать более гибкую, более разумную тактику.

Разработчики Градостроительного кодекса не учли, что есть и другие кодексы, например Воздушный, со своими нормами и правилами. И эта фраза, что «никто не вправе требовать согласований за рамками Градостроительного кодекса», была прописана из благих побуждений, чтобы снять излишние бюрократические барьеры, но она вступила в противоречие с Воздушным кодексом. А поскольку все предприятия строительной отрасли опирают-

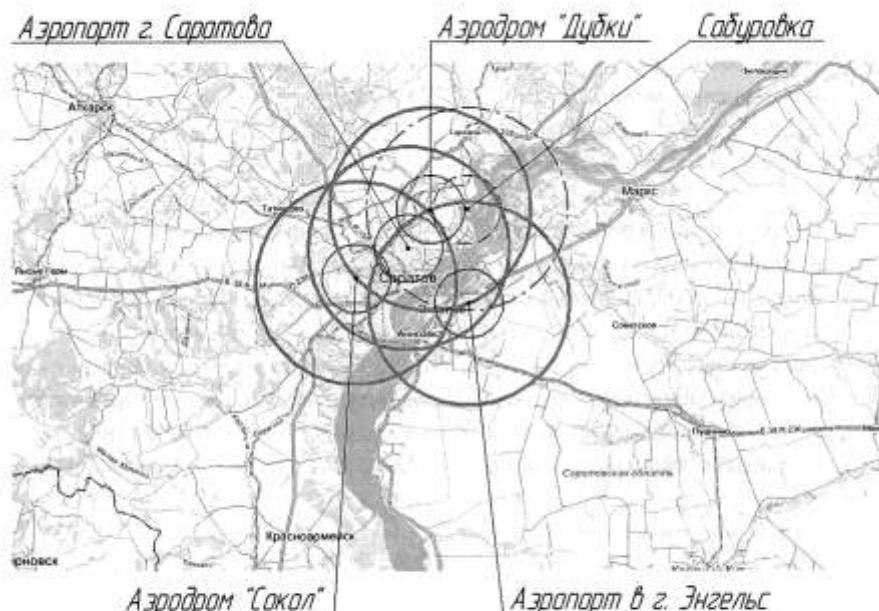
ся в своей работе в первую очередь на Градостроительный кодекс и действуют строго в соответствии с ним, к ним претензий быть не может. Но в истории с «Новостроем-XXI век» получилось, что в какой-то момент интересы Воздушного кодекса перевесили интересы Градостроительного кодекса и создалась эта правовая коллизия.

По мнению Сергея Лазарева, на федеральном, региональном и муниципальном уровнях необходимо разработать понятную и прозрачную систему согласований, которая обеспечит безопасность полетов и при этом не ляжет тяжелым бременем на строительные организации.

– Согласно Приложению 2 СНиП 2.07.01-89\*, которое обязательно для применения, «Требования к согласованию размещения объектов в районах аэродромов и на других территориях с учетом обеспечения безопасности полетов воздушных судов», предприятия и организации, с которыми необходимо согласование, определяет штаб объединения ВВС военного округа, в зоне ответственности которого предполагается строительство.

В данном СНиПе сказано, что согласованию подлежат размещение: всех объектов в границах полос воздушных подходов к аэродромам, а также вне границ этих полос в радиусе 10 км от контрольной точки аэродрома (КТА); объектов в радиусе 30 км от КТА, высота которых относительно уровня аэродрома 50 м и более; независимо от места размещения: объектов высотой от поверхности земли 50 м и более, линий связи, электропередачи, а также других объектов радио- и электромагнитных излучений, которые могут создавать помехи для нормальной работы радиотехнических средств;

●●● **В истории с «Новостроем-XXI век» интересы Воздушного кодекса перевесили интересы Градостроительного кодекса, и создалась эта правовая коллизия**



↑ *Схема расположения зон радиусом 10 км и 30 км от существующих и проектируемых аэродромов и аэропортов в районе г. Саратова.*

взрывоопасных объектов; факельных устройств для аварийного сжигания сбрасываемых газов; промышленных и иных предприятий и сооружений, деятельность которых может привести к ухудшению видимости в районах аэродромов.

При этом указанные согласования утрачивают силу, если в течение трех лет возведение соответствующих объектов не начато.

То есть в 10 км от аэродрома необходимо согласовывать любые объекты. Это может быть всё что угодно: от останочного павильона и заправки до деревянного туалета во дворе частного.

И если строго соблюдать букву закона, то получается, что даже на объект с незначительной стоимостью необходимо получать согласования. А любые

согласования стоят денег и занимают довольно много времени.

Разумеется, никто не говорит, что согласования нужно отменить. Но они должны проводиться иначе – комплексно, а не индивидуально по каждому объекту.

Для того чтобы облегчить положение застройщикам, представляется, что администрация города должна все эти зоны ограничений отразить в градостроительной документации. Я неоднократно об этом на совещаниях различных уровней говорил и каждый раз слышал в ответ: это мероприятие затратное, а в бюджете денег нет, и авиация не дает для этой работы нужной информации. Всё это имеет место быть, но чем раньше начнется системная работа в этом направлении, тем раньше будет результат и город получит четкую и ясную картину того, как можно строить.

Претензий к «Новострою-XXI», казалось бы, быть не может: компания

действовала строго по алгоритму, который определило федеральное законодательство. И не вина застройщика, что этот алгоритм дал сбой. А чтобы не было сбоев в дальнейшем, необходимо провести комплексную, системную работу по приведению всех нормативных актов и законов к единому знаменателю. Необходимо дать застройщикам карты, на которых наглядно будут указаны зоны, требующие согласований с авиационными функционерами. Необходимо, чтобы эти зоны были отмечены в правилах застройки и землепользования, с конкретным указанием ограничений высотности застройки. Однако, учитывая, что подготовка такой документации займет немалое время, я предложил бы создать карту временно-го зонирования, в которой обозначить участки, безусловно не требующие согласований в рамках Воздушного кодекса, и участки, в которых застройщику в этот, переходный период времени все-таки придется проводить согласования. Конечно, это не решит проблему моментально, но снизит ее сегодняшнюю остроту.

Но пока таких документов нет, мы для своих экспертов подготовили методические рекомендации с обозначением зон вокруг аэропортов, строительство на которых требует согласований со структурами авиационных служб, чтобы они эту информацию учитывали при проведении экспертизы проектной документации.

С этим подходом согласились все участники совещания и признали, что необходимо срочно стимулировать внесение изменений в градостроительную документацию субъектов, с тем, чтобы вопросы авиационной безопасности были в ней отражены, земли соответствующим образом размежеваны.

### Нулевое решение

Одна из тем, будораживших экспертное сообщество весь прошлый год, это возможная отмена государственной

экспертизы. По словам Сергея Владимировича, этот вопрос ушел с повестки дня.

– Сегодня не рассматриваются мероприятия ни по ужесточению экспертизы, ни по уменьшению ее роли. Ситуация законсервирована. И это, несомненно, успех Ассоциации, которой удалось донести до правительства мысль: чрезмерная поспешность может привести к большим неприятностям. Такие вопросы нельзя решать по принципу «до основания, а затем». Необходимо не революция, а эволюция. Есть несколько вариантов: модернизировать институт негосударственной

●●● *Представитель Ассоциации, который войдет в градостроительный совет, получит возможность своевременно, исходя из сложившейся практики, обозначать болевые точки. И тогда на уровне нормативной и законодательной базы можно будет более оперативно вносить коррективы и вводить в практику принятые решения* ●●●

экспертизы с целью его ужесточения, или, напротив, либерализовать этот рынок. Но каким путем пойдет экспертиза – этот вопрос на сегодняшний день открыт.

А вот о взаимодействии государственной и негосударственной экспертизы получился очень содержательный разговор.

– Имея аккредитацию государственной и негосударственной экспертизы, мы поняли, что между этими структурами нет непреодолимых противоречий. Мы всего лишь стороны одного процесса, и нас объединяет гораздо больше, чем то, что нас разъединяет. С точки зрения конкурентной борьбы у государственной и негосударственной экспертизы есть как плюсы, так и минусы. Жизнь сама откорректирует роль и место каждой структуры в этих процессах. Мое мнение: чрезмерное администрирование грозит всеми сопутствующими ему недостатками: ошиб-

ками, перегибами. Эволюция, может, и медленнее происходит, но зато застройка идет точнее. Поэтому я выступил с предложением принимать в Ассоциацию и негосударственные экспертизы. На эту тему у нас с одним коллегой разгорелась дискуссия, он был категорически против, но большинство эту идею поддержало. Ближайшее заседание Ассоциации, которое состоится осенью, покажет, готовы ли они к такому взаимодействию.

По словам Сергея Владимировича, участие в таких форумах позволяет понять местоположение организации среди коллег.

– Наша экспертиза выглядела очень неплохо. По количеству заключений мы крепкие середнячки. Мы очень хороши по срокам, по количеству отрицательных заключений, по соотношению государственных и негосударственных экспертиз. Многие наши коллеги из других регионов упустили рынок негосударственной экспертизы и потеряли хороший ресурс для развития. Нам его удалось удержать. При этом мы добиваемся высокой производительности труда при относительно небольших затратах для наших заявителей. Наши расценки значительно ниже, чем у коллег из других регионов. Возможно, с точки зрения работников я за это достоин приказания. Но для нас приоритет – инвестиционный процесс, и поэтому мы ставим задачу снизить среднюю стоимость экспертизы. Я считаю, что для динамичного развития нашего региона это полезно. □