



**РОССИЙСКО-КИТАЙСКИЙ
СТРОИТЕЛЬНЫЙ КОНГРЕСС**
ОТЕЛЬ LE ROYAL MERIDIEN SHANGHAI

НАЗВАНИЕ:

Российско-Китайский строительный конгресс «East Connect»

ДАТА И МЕСТО ПРОВЕДЕНИЯ:

26 ноября 2012 года, Китай, Шанхай, отель Le Royal Meridien Shanghai

ОРГАНИЗАТОРЫ:

Национальное объединение строителей (НОСТРОЙ)

Национальное объединение участников строительной индустрии (НОСИ)

Научно-методологический центр «Стратегия»

Научно-технический фонд «Сертификационный центр «КОНТСТАНД»

ЦЕЛИ КОНГРЕССА:

Внешние цели:

- ✓ Анализ технологических тенденций на строительных рынках РФ и КНР.
- ✓ Обсуждение ценовых и качественных параметров, предъявляемых к материалам, технологиям, оборудованию, произведенным в КНР.
- ✓ Обсуждение рабочей модели выстраивания эффективного механизма взаимовыгодного сотрудничества в научно-технической, кадровой, производственной и торговой сферах.
- ✓ Определение и оценка перечня основных проблем и рисков, препятствующих полноценному развитию сотрудничества в строительном секторе.
- ✓ Определение технологического пула для перспективных территориальных зон на территории РФ, реализации инвестиционных проектов и создания СП.
- ✓ Необходимость перехода к формированию дорожной карты развития российско-китайского сотрудничества в строительном секторе.

Внутренние цели:

- ✓ Проведение комплексного анализа современного состояния строительной отрасли и отрасли производства строительных материалов, изделий и конструкций двух стран.
- ✓ Определение и анализ потребностей российского рынка в современных, энергоэффективных, доступных и экологичных строительных технологиях и возможностей их удовлетворения в рамках российско-китайского отраслевого сотрудничества.
- ✓ Консолидация и выработка единой позиции участников строительного рынка и строительной индустрии по вопросам внутреннего и внешнего взаимодействия.
- ✓ Консолидация участников строительного рынка и строительной индустрии по вопросам совершенствования нормативно-технического регулирования отрасли с выработкой единой стратегии поэтапных действий.
- ✓ Выработка системного и последовательного подхода к решению проблем в современной строительной индустрии.

ЗАДАЧИ:**Создать для участников рынка ежегодную, эффективную коммуникативную площадку для:**

- ✓ Обсуждения самых острых и актуальных вопросов в сфере двустороннего взаимодействия строительного сообщества РФ и КНР.
- ✓ Привлечения инвестиций и трансфера новых строительных технологий в экономику регионов РФ.
- ✓ Развития инвестиционного и технологического сотрудничества в рамках реализации «Стратегии промышленности строительных материалов и индустриального домостроения на период до 2020 г.».
- ✓ Развития инвестиционного и технологического сотрудничества в рамках реализации «Стратегии развития транспорта Российской Федерации на период до 2030 г.».
- ✓ Объединения усилий представителей строительного комплекса и строительной индустрии с целью преодоления накопившихся внутренних и внешних противоречий между промышленниками, проектировщиками и строителями.
- ✓ Содействия созданию условий по внедрению инновационных материалов и технологий и по повышению их эффективности, финансового обеспечения модернизации.
- ✓ Обсуждения законодательных и процедурных вопросов строительного комплекса, в том числе для выработки понимания особенностей работы на российском рынке у зарубежных компаний.
- ✓ Демонстрации продукции, работ, услуг и технологий.
- ✓ Демонстрации и изучения практики применения инновационных технологий, обмена опытом.
- ✓ Предоставления информационных, консультационных услуг российским и зарубежным участникам.

О КОНГРЕССЕ:

Сегодня строительная отрасль Китая благодаря грамотной стратегии поэтапных действий, направленных на развитие и технологическую модернизацию строительной индустрии демонстрирует ежегодное наращивание объемов и темпов жилищно-гражданского и транспортного строительства и развития промышленности стройматериалов. За последние пять лет Китай обогнал весь мир по темпам жилищного строительства. На сегодняшний день КНР - единственная страна, которая всерьез занимается своей транспортной инфраструктурой, инвестируя рекордные средства в технологическое развитие дорожно-транспортного комплекса, данная политика технологических инноваций и инвестиций, по оценкам Всемирного банка, уже сейчас дает 6%-ый прирост ВВП. Китай обладает огромным управленческим и технологическим опытом реализации крупномасштабных инфраструктурных проектов. Сегодня России, как никогда, нужен подобный опыт для строительства и модернизации внутренней инфраструктуры.

Российско-китайские отношения в сфере строительства до настоящего момента складывались не лучшим образом ввиду наличия большого количества внутренних и внешних противоречий, несогласованности действий участников рынка, отсутствия прозрачной структуры и отлаженного механизма взаимодействия. Развитие отношений России и Китая в строительной сфере является важным элементом перехода российской строительной отрасли на новую ступень инновационно-технологического развития, а построение качественно новой системы коммуникаций в области развития сотрудничества в строительной индустрии, индустриальном домостроении и дорожно-транспортной отрасли - станет уверенным шагом на пути к модернизации и технологическому развитию производственной базы российского строительного комплекса, развитию высокотехнологической базы по производству современного оборудования, материалов, изделий и конструкций. Объединение усилий представителей строительного комплекса и стройиндустрии двух стран в рамках переговорного процесса позволит преодолеть накопившиеся внутренние и внешние противоречия и проблемы.

Реализация федеральной и региональных стратегий социально-экономического развития невозможна без модернизации и развития промышленности строительных материалов, увеличения объемов и темпов жилищно-гражданского и инфраструктурного строительства, формирования регионального технологического пула наилучших доступных технологий (НДТ) и улучшения инвестиционного климата. Одной из приоритетных задач Конгресса «East Connect» является комплексный отбор НДТ, разработанных на базе современных научных и технологических достижений в строительной индустрии и их дальнейшее внедрение на территории РФ. Применение НДТ на новых или модернизируемых российских предприятиях позволяет устойчиво удерживать ликвидность продукции за счет обеспечения низкой стоимости при высоких технических и физических показателях продукции. Проводя системную модернизацию отрасли в рамках реализации проектов на территории РФ через политику технологических трансферов с использованием лучшей практики применения управленческих и технических решений КНР, в совокупности с российским научным потенциалом и выстраиванием оптимальной системы коммуникаций на внутреннем и внешнем рынках - мы формируем основу эффективной работы строительной индустрии в целом.

Российско-китайский Конгресс «East Connect» поможет выстроить эффективный механизм взаимовыгодного сотрудничества в научно-технической, технологической, производственной, кадровой и

торговой сферах. В ходе Конгресса участники смогут обсудить самые острые и актуальные вопросы двустороннего взаимодействия, развития инвестиционного и технологического сотрудничества, в том числе в рамках реализации Стратегии развития промышленности строительных материалов и индустриального домостроения на период до 2020 года, подпрограммы «Стимулирование программ развития жилищного строительства субъектов РФ» ФЦП «Жилище», Стратегии развития транспорта Российской Федерации на период до 2030 года. Давно назрела необходимость разработки дорожной карты развития двустороннего сотрудничества в строительном секторе путем проведения комплексного анализа состояния строительной индустрии России и Китая, определения потребностей российского рынка в современных энергоэффективных, экологичных, доступных технологиях и возможностей их удовлетворения китайской стороной, преодоления существующих внутренних и внешних противоречий, обсуждения законодательных и процедурных вопросов строительного комплекса, в том числе для выработки понимания особенностей работы на российском рынке у китайских компаний, демонстрации и изучения практики применения инновационных технологий и систематического обмена опытом. Программа Конгресса сформирована оптимально для построения прозрачной структуры дальнейшего взаимодействия и формирования дорожной карты. «East Connect» станет ежегодной коммуникативной площадкой и значимым местом встреч строительного сообщества РФ и КНР, результатом которых станет долгосрочное сотрудничество, способствующее инвестиционно-инновационному и технологическому развитию строительной отрасли РФ.



ПРОГРАММА КОНГРЕССА

от 13.08.2012

08:00-09:00	<p>Регистрация, приветственный кофе-брейк</p> <p><i>Место проведения: Conference hall, фойе зала Paris Ballroom</i></p>
<p>ПЛЕНАРНАЯ ДИСКУССИЯ</p> <p>МЕСТО ПРОВЕДЕНИЯ: ЗАЛ PARIS BALLROOM</p>	
09:00-12:00	<p>Основные вопросы дискуссии:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Технологические тенденции на строительных рынках РФ и КНР; • Ценовые и качественные параметры, предъявляемые к материалам, технологиям, оборудованию, произведенным в КНР. Сервисный вопрос; • Рабочая модель выстраивания эффективного механизма взаимовыгодного сотрудничества в научно-технической, кадровой, производственной и торговой сферах; • Определение и оценка перечня основных проблем и рисков препятствующих полноценному развитию сотрудничества в строительном секторе; • Определение технологического пула в рамках перспективных территориальных зон на территории РФ для реализации инвестиционных проектов. Перспективы партнерства в области создания совместных предприятий по производству стройматериалов, изделий и конструкций с высокой степенью энергоэффективности и машиностроительных заводов по изготовлению оборудования для предприятий стройиндустрии; • Поэтапный переход к формированию дорожной карты развития сотрудничества в промышленности строительных материалов и строительном секторе и между РФ и КНР.
12:00-13:00	<p>Деловой обед;</p>
<p>СТРАТЕГИЧЕСКАЯ СЕССИЯ № 1</p> <p>МЕСТО ПРОВЕДЕНИЯ: ЗАЛ PARIS BALLROOM</p>	
13:00-18:00	<p>Секция № 1: «Стратегия развития промышленности строительных материалов и индустриального домостроения на период до 2020 года»</p>

Модератор: *Лощенко Александр Леонидович, Президент Национального объединения участников строительной индустрии (НОСИ), Председатель Комитета НОСТРОЙ по строительным материалам, изделиям и конструкциям, Член Совета НОСТРОЙ, ответственный секретарь Координационно-экспертного совета Министерства регионального развития Российской Федерации по контролю за реализацией Стратегии развития промышленности строительных материалов и индустриального домостроения на период до 2020 года, Президент Союза Стройиндустрии Свердловской области.*

Основные вопросы секции:

- Стратегия развития промышленности строительных материалов и индустриального домостроения на период до 2020 года, как основной инструмент решения технологических и сырьевых проблем в промышленности строительных материалов.
- Основные положения, цели и задачи Стратегии развития промышленности строительных материалов и индустриального домостроения на период до 2020 года. Механизм и инструменты поэтапной реализации;
- Проблема территориальной неравномерности размещения предприятий стройиндустрии в РФ и меры, необходимые для ее решения;
- Новые тенденции в создании конкурентной среды в промышленности строительных материалов. Процесс создания специализированной биржевой площадки рынка строительных материалов в РФ и СНГ. Механизмы сертификации качества продукции;
- Замещение использования минерального сырья вторичными ресурсами, полученными из отходов производства и потребления для отрасли промышленности строительных материалов, изделий и конструкций;
- Современные условия для реализации «пилотных» проектов в рамках реализации Стратегии развития промышленности строительных материалов и индустриального домостроения на период до 2020 года в РФ.
- Наилучшие доступные технологии: Оборудование по производству ячеистых бетонов. Технологии и оборудование для производства изделий из сборного железобетона. Поточные линии для промышленного производства сборных железобетонных изделий с электронной, магнитной опалубкой и армирующими роботами. Технологические системы производства гипса. Оборудование для производства извести. Заводы по производству фиброцементных плит. Строительные технологии с использованием модульных панелей из армированного вспененного полистирола, обеспечивающие теплоизоляцию сейсмостойкость. Мусороперерабатывающие заводы с технологией гидросепарации. Технологии строительства и производства быстровозводимых зданий. Оборудование для производства пеностекла.

15:00-15:20	Кофе-брейк;
15:20-18:00	<p data-bbox="337 205 1502 237">Секция № 2: «Кластерное развитие в региональных индустриальных парках (РИП)»</p> <p data-bbox="337 268 1502 430">Модератор: <i>Желяев Николай Николаевич, Директор департамента развития Национального объединения участников строительной индустрии (НОСИ), Заместитель Председателя Комитета НОСТРОЙ по строительным материалам, изделиям и конструкциям.</i></p> <p data-bbox="337 506 719 537">Основные вопросы секции:</p> <ul data-bbox="386 558 1502 772" style="list-style-type: none">• Инвестиционная политика в процессе формирования РИП;• Стратегия и перспективы формирования архитектуры РИП с учетом окружающих агломераций;• Механизмы государственной поддержки РИП;• Китайский опыт, политика технологических трансферов.
	<p data-bbox="337 831 1544 905">Секция № 3: «Совершенствование нормативной правовой базы и системы технического регулирования в строительной отрасли»</p> <p data-bbox="337 926 1544 1356">Модератор: <i>Шалин Алексей Петрович, Член федерального межотраслевого совета Общероссийской общественной организации Деловая Россия, Руководитель комитета по совершенствованию системы технического регулирования Общероссийской общественной организации Деловая Россия, Президент Научно-технического Фонда «Сертификационный центр «КОНТСТАНД», Член Общественного Совета по техническому регулированию при Министерстве промышленности торговли РФ, Член экспертных Советов при Министерстве экономического развития РФ, Федеральном агентстве по техническому регулированию и метрологии, Агентстве стратегических инициатив, Министерстве труда и социальной защиты РФ.</i></p> <p data-bbox="337 1430 719 1461">Основные вопросы секции:</p> <ul data-bbox="386 1482 1544 1829" style="list-style-type: none">• Роль стандартизации в обеспечение промышленной и экологической безопасности, охраны труда в строительной отрасли;• Аспекты взаимодействия институтов стандартизации и оценки соответствия;• Взаимодействия профессиональных институтов, сообществ, бизнес-ассоциаций в области оценки безопасности и качества продукции;• Пути взаимного признания результатов испытаний и инспекции;• Экологическая и промышленная безопасность в области строительства и производства строительных материалов.

СТРАТЕГИЧЕСКАЯ СЕССИЯ № 2

МЕСТО ПРОВЕДЕНИЯ: ЗАЛ PARLOUR II

13:00-18:00

Секция № 4 «Дорогу инновациям-инновации дорогам!»

Спикеры:

Li Fang, Директор Международного дивизиона, инженер Chengdu XINZHU Road & Bridge Machinery Company (Xinzhu Corporation);

Zeng Huayang, Технический директор Chengdu XINZHU Road & Bridge Machinery Company, Кандидат технических наук Шведской королевской академии наук (Kungliga Vetenskapsakademien);

Shiyi Guan, Заместитель генерального директора Sichuan Xinzhu Tonggong Automobile Company (Xinzhu Corporation);

Jin Shi Hu, Президент Heilongjiang Shijia International Trade Company (Zoomlion);

Максим Ли, Генеральный директор Zoomlion Capital Rus (Zoomlion Heavy Industry Science & Technology Development Company).

Основные вопросы секции:

- Роль технологической модернизации в повышении эффективности вложений в развитие дорожной и транспортной инфраструктуры. Китайский опыт.
- Инвестиционное и технологическое сотрудничество в рамках реализации «Стратегии развития транспорта Российской Федерации на период до 2030 года»;
- Технологический опыт Китая;
- Перспективы создания региональных «Центров трансфера технологий»;
- Строительство, содержание и ремонт автомобильных дорог, мостов и других искусственных сооружений, аэродромных покрытий;
- Проектирование дорог и инженерных сооружений;

15:00-15:20

Кофе-брейк;

- Китайский опыт структурирования проектов в области автодорожного строительства. Увеличение объемов строительства за счет использования возможностей внебюджетного финансирования.
- Стратегия дальнейшего развития и поддержки инвестиционных проектов: Эффективные механизмы финансирования инфраструктурных проектов в современных российских условиях. Стандарты и требования к подготовке проектов. Оценка и финансирование инфраструктурных проектов. Опыт Китая. Управление проектами по строительству автодорог в формате контрактов жизненного цикла (КЖЦ);

18:00-18:30

Кофе-брейк, формирование итогового группового протокола Конгресса;

18:30-19:00

ИТОГОВОЕ ПЛЕНАРНОЕ ЗАСЕДАНИЕ

Подписание группового протокола и двусторонних меморандумов;

Место проведения: зал Paris Ballroom

19:00-21:00

Торжественный ужин;

За последние 5 лет Китай обогнал весь мир по темпам жилищного строительства.

В 2011 году в Китае годовой объем жилищного строительства составил 3882 млн. м², в одном только Шанхае, отличающимся тотальным дефицитом свободных площадей, за год было введено в эксплуатацию 79,95 млн. м² жилья. В течение последних 10 лет в КНР ежегодно возводится от 5 до 10 млн. новых квартир, отечественные показатели куда более скромные – около 788 тыс. квартир. В России за 2011 год было построено 62.3 млн. м². По данным Министерства регионального развития РФ, прогнозируемый ввод в эксплуатацию составит не менее 67 млн. квадратных метров жилья в 2012 году. Годовых объемов жилищного строительства, сопоставимых с «шанхайским», нашей стране удастся достичь лишь в 2014 году.



Достичь таких немыслимых показателей Китаю удалось не столько за счет финансовых вливаний в строительный сектор и политики ипотечного кредитования, сколько за счет грамотной стратегии поэтапных действий, направленной в первую очередь на развитие и технологическую модернизацию строительной индустрии, для достижения наилучших стоимостных показателей квадратного метра в совокупности с показателями качества, энергоэффективности, экологичности и быстровозводимости жилья. В результате выверенных поэтапных действий Китаю удалось совершить стремительный технологический рывок, установить не один десяток мировых рекордов по быстровозводимости жилья с применением исключительно отечественных технологий и материалов. Сегодня Китай удовлетворяет реальный спрос на жилье всех слоев населения за счет приемлемой стоимости м², достижение которой было бы невозможно без технологического развития строительной индустрии.

Опыт Китая интересен тем, что в Поднебесной удалось решить нерешенную сегодня в России задачу: строить столько, чтобы удовлетворить реальный спрос всех слоев населения. Изучение этого технологического опыта является одной из задач визита. Строители Поднебесной повсеместно возводят огромные, современные жилые комплексы в современной архитектурной стилистике и с современной социальной инфраструктурой. В Шанхае с 2010 года строительные компании ежегодно увеличивают коэффициент количества парковочных мест на семью, тем самым стимулируют быстрые продажи квартир. Благодаря налаженному коммуникативному процессу между строителями, государственными структурами и финансовыми институтами удалось упростить процедуру получения разрешительной документации. Взамен государственные органы получают от строителей гарантии выполнения проектов в точно оговоренные сроки и разрешают продажи на рынке только после полного окончания строительства.

Для решения проблемы ипотечного кредитования в Китае был учрежден государственный фонд, куда производятся отчисления с каждой заработной платы, таким образом, граждане Поднебесной оплачивают покупку своими накоплениями, а недостающие средства на покупку жилья граждане заимствуют в этом же фонде под 2-3% годовых сроком до 25 лет. Такой подход позволяет властям страны стимулировать спрос.

В центральной китайской провинции Хунань было возведено пятиэтажное здание в течение 9 дней с помощью системы сборных модулей. Новостройка не только построена, но и готова к введению в эксплуатацию. И это еще не рекорд. Строительная компания Broad Group планировала построить новостройку в течение суток, однако, планам помешали сильные дожди и праздничные дни, в которые доставка стройматериалов была затруднена. Broad Group - китайская строительная компания, основной сферой деятельности которой является строительство экологически безопасных и энергоэффективных зданий, а также объектов из модулей заводского изготовления, крепящихся на стальных конструкциях. Материалы из, которых построено здание энергоэффективны, экологически безопасны и намного дешевле традиционных.

В прошлом году дочерняя компания Broad Group - Broad Sustainable Building, занимающаяся сооружением энергоэффективных зданий, - возвела 30-этажный отель в течение 15 суток. Здание обладает повышенной сейсмической устойчивостью и устоит при землетрясении магнитудой 9,0 балла. Пятизвёздочный отель Ark в провинции Хунань строился из компонентов-полуфабрикатов, заранее произведённых на заводе. Строительство началось 2 декабря прошлого года и завершилось через 360 часов, то есть, ровно через 15 суток. Отель, общей площадью 17000 квадратных метров, включает в себя 350 номеров, ресторан, бар, тренажёрный зал, бассейн на верхнем этаже, подземный паркинг и вертолётную площадку на крыше здания. Все комнаты имеют окна, разделённые рамой на четыре части, внешнюю защиту от солнца, LED-освещение, инновационную систему очистки воздуха и туалеты с функцией сбережения воды. Общая стоимость строительства отеля 17 миллионов долларов.



Теперь компания Broad Sustainable Building (BSB) собирается поставить новый рекорд. Она всего за три месяца соорудит самый высокий в мире небоскреб! Напомним, что на сегодняшний день самым высоким зданием в мире считается 828-метровый отель Бурдж-Халифа в Дубае, строительство которого заняло пять лет. Однако в BSB заявили, что собирается создать эко-дружественный небоскреб под названием Sky City высотой 838 метров. И при этом, благодаря опробованным методам строительства быстровозводимых домов, на это у строителей уйдет всего 90 дней – в 20 раз меньше, чем у арабских инженеров. В проект Sky City компания планирует вложить 628 миллионов долларов США. Если работа будет выполнена в срок, то 220-этажное здание станет рекордным. Реализацию проекта планируется начать в ноябре 2012 года, а завершить его — к январю 2013 года. Как утверждает компания, применяемые ею инновационные технологии строительства, включая методы строительства сборных зданий из готовых элементов, помогут в выполнении смелого замысла. Применительно к проекту Sky City это означает, что 95% конструктивных элементов здания будут сконструированы на заводе, тем самым обеспечив высокую скорость сборки уже готовых частей на месте. Sky City будет не только самым высоким, но и максимально экологичным и энергоэффективным. Специалисты BSB планируют использовать четырехслойное остекление и дополнительную теплоизоляцию в виде наружных стен 15-сантиметровой толщины. Кроме того, за счет применения уникальных способов строительства BSB, здание будет потреблять всего лишь пятую часть электроэнергии, которая обычно требуется для питания небоскреба подобного масштаба. Также Sky City может по праву считаться «городом в городе», поскольку способен разместить более 100 000 человек! Пока детального плана проекта не озвучено, но уже известно, что в небоскребе разместится самый высокий отель в мире «J Hotel» с 104 лифтами.



Миру нужна инфраструктура, и если западные страны этого скоро не поймут, то китайцы этим уж точно воспользуются.



Инфраструктура – это первая вещь, к которой обращают взоры лидеры стран, когда необходимо создать новые рабочие места и укрепить капитал. Однако сейчас мировые державы остановили все подобные проекты из-за страха влезть в ещё большие долги. Однако один из самых авторитетных экономистов Китая Джастин Ифу Линь заявляет, что инфраструктура – это всё, что сейчас нужно развивающемуся миру, где 1,4 миллиарда людей живут без доступа к электричеству, а 2,6 миллиарда не имеют элементарных санитарных условий. Инвестирование в мировую инфраструктуру не только создаст новые рабочие места, но и приведёт к росту развитой экономики.

На сегодняшний день единственная страна, которая всерьёз занимается своей инфраструктурой, это Китай. Всемирный банк оценил, что доход Китая сейчас на 6% выше, чем был бы без строительства общенациональной сети автомагистралей. Это ещё раз доказывает работоспособность инфраструктуры, будь то у себя в стране, или за полмира от неё.

За 10 дней в Китае строят дорог столько же, сколько в России за год. Причем это такие автобаны, каких нет даже в Европе. Все эти годы Поднебесная активно вкладывает все стратегические накопления в дорожную отрасль, справедливо считая, что самое эффективное использование собственных доходов – строительство дорог. Именно это станет основой развития для будущих поколений. Вся страна опутана паутиной шикарных шоссейных трасс. Особенно поражает восточная часть Китая. Там запросто могут встретиться четырехуровневые развязки и невероятные автотрассы, построенные над водой, под землей или на высоченных сваях. Помимо платных автобанов, которые называются Express Way или просто EXPRW, существует сеть обычных федеральных дорог - тоже платных, и тоже неплохого качества. За пятилетку в Китае прокладывают до 480 тысяч километров дорог. К 2020 году общая протяженность китайских дорог достигнет 3 млн. километров. Китайцы не делают ничего сверхъестественного - они просто правильно учитывают темпы роста благосостояния граждан, увеличение числа автомобилей и рост пассажирских и грузовых перевозок. Поэтому темп строительства дорог в Китае так высок, а технологии обеспечивают эксплуатацию без текущего и капитального ремонта в течение 25 лет.

В течение года китайские строители могут уложить около 30 тысяч километров автострады, состоящей из множества полос, которая прослужит до 25-ти лет. Стоимость строительства дорог в Китае самая низкая в мире. Это объясняется дешевизной рабочей силы, материалов и хорошей организацией работ. Приведем данные стоимости 1 километра четырехполосной автострады: в Китае — \$2,9 млн., в России — \$12,9 млн. (трасса Москва — Санкт-Петербург с 15-го по 58-й км — \$134 млн.; четвертое кольцо Москвы — около \$400 млн.). В общем, получается, что российские дороги почти в 20 раз дороже. Почему так? В Китае ориентируются на издержки при строительстве дорог, существующие в других странах. Затем они снижают их в 2—2,5 раза, и эти суммы предъявляют подрядчикам. В России же исходят из уровня затрат в прошлом. Далее, в Китае оплата проводится по завершении работ. А у нас подрядчику сразу выделяются деньги, а качество принимается по факту и почти любое. В Китае подрядчик из полученной суммы боится дорогу, и ремонт производится не из бюджетных средств, а из страховых. Да, и «коррупционный налог» в Поднебесной куда меньше, чем в России. Таким образом, строительство дорог в Китае осуществляется на высшем уровне, поскольку у подрядчика нет возможности вписать в смету более дорогие строительные материалы и все лишние затраты останутся не возмещенными, да и за некачественное выполнение госзаказа платить никто не будет.



Цена строительства дорог в России в 5 раз выше, чем в Китае. В программе на обустройство дорог на 2010-2015 годы планируется потратить 4 трлн. 342 млн. рублей. При этом 80% выделяемых средств пойдет на асфальтирование в рамках ремонта, а на строительство – только 20%. Прибыльность от асфальтирования в нашей стране в 2-3 раза больше, чем в среднем в мире. Соответственно и цены тоже. Цена на строительство 1 километра четырехполосной дороги в России составляет 12,9 млн. долл., в Бразилии – 3,6 млн. долл., в Китае – 2,9 млн. дол. И за ту же пятилетку китайцы выполняют асфальтирование более чем 100 тыс. км. новых дорог. Качество асфальтирования в России очень низкое, что вызвано экономией на материалах, использованием старых технологий, хищением бюджетных средств.

Необходимо выполнять асфальтирование с использованием новых технологий. В противном случае выделение дополнительных денежных средств не поможет. Например, в Канаде, которая близка к нашим климатическим условиям, асфальтирование выполняют по прочному основанию из бетонных плит, которые скреплены между собой тросами. Такая конструкция служит 20-25 лет. По таким же технологиям строят дороги Китай!

Нынешнее состояние асфальтированных дорог в нашей огромной стране неудовлетворительное, до сих пор 30% сельских населенных пунктов в нашей стране, где проживают более 10 миллионов человек, не имеют с сетью дорог общего пользования. В районах Крайнего Севера и ближайших территориях, которые составляют 60% территории России, только 15% асфальтированных дорог. Трудно представить, что даже в Центральной части Нашей родины плотность автомобильных дорог в 8 раз меньше, чем у поляков, в 5 раз меньше, чем у латвийцев, и в 2 раза меньше, чем у эстонцев, на Украине или в Белоруссии.

Плохое транспортно-эксплуатационное положение отечественных дорог приводит к тому, что средняя скорость передвижения автотранспорта по ним более чем вдвое меньше, чем в Европе, что вызывает увеличение себестоимости перевозок, увеличение сроков грузовых и пассажирских перевозок, следовательно, уменьшение конкурентоспособности наших товаров. Плюс ко всему, уменьшается число объектов дорожной индустрии - заводы по производству цементобетонных и асфальтобетонных изделий, карьеры по добыче строительных материалов. Однако сейчас вырисовываются реальные методы к улучшению сложившейся ситуации. Правительство России планирует увеличить в несколько раз объемы строительства трасс. Только за 2012 год планируется потратить на обслуживание автомобильных дорог более 500 млрд. руб. бюджетных средств.

Есть еще одна проблема - это качество наших дорог и маленький срок эксплуатации. Каковы же причины? Это не только недостаток технологий, но и отсутствие в городах нашей страны современных заводов, производящих асфальтобетонную смесь, которая по своему составу значительно превосходит смесь

приготавливаемых на имеющихся заводах по производству асфальта. Во время ремонта на городских улицах появляется еще одна неприятная проблема. Ремонт дорог обычно происходит с 8 утра до 7 часов вечера. И без того неширокие улицы города ограничивают движение транспорта в самые пиковые моменты. Следовательно, мы получаем большие пробки, стрессовое состояние водителей и пассажиров общественного транспорта, загазованность улиц. Измученные этими неудобствами городские жители недоумевают, почему же нельзя ремонтировать дороги позднее? Руководители обычно отвечают: "Все это невозможно потому, что завод по производству асфальта работает с 8 утра до 7 вечера". Как же можно преодолеть создавшуюся ситуацию? Большим городам нужен новый завод по производству асфальта. Высокотехнологичные заводы по производству асфальта совершенно не походят на старые заводы асфальтовых заводов с чадающими трубами, стоящие в городах с далеких времен.

Так новый асфальтовый завод в Китае типа LB 1000 созданный по европейским технологиям производительностью до 8 тонн смеси за час, с удобным автоматическим управлением, который отвечает всем современным экологическим требованиям, с сертификацией для России стоит чуть больше 400 000 \$. Это очень низкая цена для такого оборудования. Оно в несколько раз дешевле западноевропейских аналогов. Построение в российских городах подобного завода коренным образом изменило бы в нашу сторону ситуацию с ремонтом. Кроме властей подобное оборудование имеет большую ценность и для частных лиц, особенно во время сегодняшнего финансового кризиса. Такая низкая стоимость на новейшее оборудование (с установленной гарантией) способствует его быстрой окупаемости. А состояние дорог дает полную гарантию, что эта продукция, производимая заводом, будет использована на многие годы вперед.

Строительство дорог в Китае развивается темпами, которыми трудно даже представить. В ближайшие несколько лет государство планирует вложить 800 млрд. юаней в строительство в Западном Китае асфальтированных дорог протяженностью 400 тысяч километров. В 2010 году завершилось строительство главных участков 9-ти государственных асфальтированных дорог в названных районах Китая, все средние и мелкие города в этих районах связаны трассами. Это было бы невозможно, если бы не была создана новая дорожно-строительная инфраструктура. Современная китайская техника для строительства дорог и заводы по производству асфальта успешно экспортируются в Арабские эмираты и Казахстан, Израиль и Австралию, Америку. По цене и качеству этому оборудованию равных нет. Сегодня компании из КНР доказывают делом, что стереотипы о «качестве китайских изделий» это прошлое.

