



Компания "ВОЛГАТРАНССТРОЙ" давно и прочно занимает лидирующие позиции на строительном рынке Самары. Ее строительные объекты - жилой комплекс "Ладья", отель "Ренессанс", станции городского метрополитена и другие являются символами нашего города, определяют его лицо.



Вячеслав СОНИН: МЫ ОТВЕТСТВЕННЫ ЗА ТО, ЧТО ОСТАНЕТСЯ ПОСЛЕ НАС

С генеральным директором компании "Волгатрансстрой" Вячеславом СОНИНЫМ мы беседуем о настоящем и будущем Самары и о рациональном подходе к решению проблем городского строительства.

– Вячеслав Валентинович, осуществляется ли в компании "Волгатрансстрой" анализ, направленный на освоение территорий наиболее рациональным способом?

– Да, конечно! Проектирование любого объекта начинается с анализа эффективного использования территорий. Это тем более важно, учитывая то, что на-

тате был выбран тот вариант, по которому мы сейчас работаем. На наш взгляд он наиболее рационален. Нам удалось соблюсти все нормативы, связанные с требованиями пожарной безопасности, инсоляции, выполнить требования СЭС и др., а также грамотно и гармонично вписать жилой комплекс в окружающую среду. Это сегодня очень и очень важно.

строительства. Мы могли бы гораздо эффективнее использовать территории, если бы у нас были соответствующие нормативные документы. Снова приведу пример с "Ладьей". Из-за того, что нормативных баз на высотное строительство жилых домов в нашем регионе и городе не существует, у нас ушло колоссальное количество времени и средств, чтобы ре-



ки пожарнадзора стремятся дополнительными мероприятиями и ограничениями обезопасить нашу жизнь. И это понятно. Ведь для них, как и для нас, важна безопасность людей и исключение возможности возгорания, которое может привести к большой трагедии. У нас нет лестниц, подъемников, подготовленных пожарных депо. Получается, что строить дома приходится, исходя из этих условий. Каждый день по телевидению и в прессе обсуждается масса вопросов, но этой проблемой не занимается никто. Чиновники говорят о доступном жилье, об ипотечных программах и т.д. На мой взгляд, они должны заниматься другим - создавать нормативные базы, заниматься инфраструктурой, в том числе мероприятиями по пожарной безопасности, а все остальное бизнес сделает сам и насытит рынок квадратными метрами. Мы пойдем вверх! Взять, к примеру, хрущевки. На разных уровнях обсуждается, как их реконструировать, хотя решение просто и понятно - их однозначно надо сносить, а на освободившемся месте строить высотные здания. Высота дома в 24 этажа - абсолютно комфортна для проживания человека. Мировая практика показывает, что жилые дома высотой до ста метров удобны для людей. Но нам и здесь нужна нормативная база, начиная от инженерии, заканчивая работой с переселенческим фондом.

Очевидно, что во многих городах, в том числе и в Самаре, не хватает парковочных мест, улицы забиты машинами. Поэтому мы должны строить не только вверх, но и вниз, в землю. В Европе, в Америке все паркинги находятся под землей - под зданиями, под дорогами, под площадями, под озерами, под морями. У нас есть для этого все технологии. Если уж мы строим метро, то подземные паркинги на пять-шесть этажей под землю мы сможем строить тем более. Но опять мы упускаем в то, что на это нет нормативов.

– Какие требования предъявляются сегодня к строительству различных современных объектов?

– Выходят новые Строительные нормы и правила (СНиПы), мы работаем с ними.

Понятно, что Россия в свое время очень сильно отстала от Запада. Прогресса в строительных технологиях и строительных материалах не было долгие годы. Сейчас мы наверстываем упущенное. Но снова перед нами возникает та же самая проблема - проблема с нормативной базой.

териалов, а также осуществлять контроль ситуации должны государственные органы. Если в Европе любая уважающая себя строительная структура не пойдет на заведомый брак, для того, чтобы удешевить строительство - ей доброе имя дороже, то у нас, к сожалению, пока чаще всего по-другому. Компания "Волгатрансстрой" дорожит своим именем. Для нас главное надежность и качество. Но, к сожалению, есть еще такие структуры, которые этим не отличаются. Все мы помним российские катастрофы, связанные со строительством. Это происходит из-за стремления удешевить продукт еще на стадии проектирования - нанять профессионалов подешевле, чтобы они в короткие сроки "на коленке" сделали проект, отдали в производство, а производители применили не совсем качественные, но дешевые материалы, да еще и не по той технологии. В результате возникают огромные риски. А бесконтрольность в конце концов приводит, к большому сожалению, к трагедии. Этого надо избегать. Нужно выстраивать систему и наводить порядок. И начинать все равно придется с нормативных актов, документов, законов.

В последнее время видно, что в государстве начали заниматься этим вопросом, но отставание от других стран все еще очень большое. Мы, как производители, готовы делать гораздо больше, чем нам предписывают нормативы по строительству. Технологически мы ушли далеко вперед, но законодательно - пока топчемся на месте.

– Строительный рынок ширится, работы усложняются. Не сталкиваетесь ли вы с нехваткой профессиональных квалифицированных кадров?

– Сталкиваемся. Нам не хватает специалистов, начиная с самого нижнего уровня, с рабочих строительных специальностей, заканчивая и инженерной персоналом, и менеджерами, и топ-менеджерами. Проблема такая есть. Она связана с тем, что на протяжении долгих лет никто в стране не занимался этой сферой. Многие профессионалы строительной отрасли в тяжелое перестроечное и постперестроечное время ушли заниматься кто чем. И большинство из них не вернулось назад. Те молодые люди, которые заканчивали учебные заведения, оказывались невостребованными, или попадали в небольшие структуры, где не получали достойного практического закрепления той теоретической базы, которая им давалась в вузе. В то время, когда я



Система профтехобразования тоже полностью развалилась. И к нам стали приезжать рабочие из соседних стран: Молдавии, Таджикистана, Украины и т.д. И дело здесь не в их национальной принадлежности, не в цвете кожи, а в том, что на стройку стали приходиться неподготовленные или плохо подготовленные кадры. Работа это достаточно тяжелая. И, как правило, сюда приходят работать те, кто не смог найти себя в другом деле. Отсюда и следует чаще всего не совсем высокий уровень квалификации сотрудников. И сегодня на стройке много достойных профессиональных рабочих. Но их катастрофически мало по сравнению с потребностями, которые предъявляет рынок.

– Как решается кадровый вопрос у вас в компании?

– По-разному. Мы стараемся заниматься кадрами, берем молодых инженеров с институтской скамьи и проводим дополнительное обучение. Это касается и рабочих специальностей. Мы даем знания тем, кого принимаем в свою команду. У нас существует целая система, направленная на повышение квалификации сотрудников. Мы выделяем кредит на обучение и поощаем его в течение последующей работы профессионала в нашей компании. У нас созданы определенные фонды для обучения персонала. Мы посылаем своих специалистов на обучение в вузы не только нашего города, но и в другие регионы, а также за рубеж.

– Какие направления строительства, на Ваш взгляд, приоритетны для города и региона?

– Учитывая, что я транспортный строитель, мне глубоко убежденно заключение - транспортное строительство. Все начинается с дорог. А какие это будут дороги - не важно - автодороги, железные дороги, метро - все это относится к транспортному строительству. Главное создать инфраструктуру. А потом приступать к

промышленному, гражданскому, жилищному строительству. После дорог можно строить все, что угодно.

– Вячеслав Валентинович, каким Вы видите наш город через 20-50 лет? Что, на Ваш взгляд, необходимо сделать, чтобы Самара успешно развивалась?

– Сложно сказать. Если посмотреть на старую Самару и на то, как ее застроили за последние 10 лет, прогнозы могут оказаться неутешительными. Нужно подойти к вопросу городского строительства рационально. Мы стараемся делать именно так. К примеру, при строительстве "Ладьи" мы старались очень гармонично вписать здания в облик города, и в коем случае не нарушить близлежащую застройку, не повредить инфраструктуру и т.д. Сегодня в Самаре происходит обсуждение генплана. И это абсолютно правильно. Точечное, бессистемное строительство себя не оправдало. Мы все понимаем важность комплексной застройки. Без генплана вообще нельзя было начинать активно застраивать город. Должны быть согласованы транспортные схемы, резервы транспортных коридоров на будущее - не для нас, а с перспективой, для потомков, которые будут жить в будущем. Сейчас при строительстве метро мы сталкиваемся с тем, что многие коридоры, которые были оставлены в начале 80-х годов, заняты. В настоящее время нужно искать новые варианты или вкладывать средства в перенос объектов, а это серьезная проблема.

Генплан должен быть законом, который никто не в праве нарушать. Ответственность за его нарушение должна быть вплоть до уголовной. Генплан должен быть продуман, взвешен, его нужно выносить на суд общественности. Все это сейчас происходит, но следовало бы делать это гораздо раньше.

В городе обязательно должны быть приняты высотные регламенты. В каждом уважающем себя городе инспектор в Санкт-Петербурге - Зимний дворец, выше которого построек быть не могло. Во всех европейских городах сегодня существует высотный регламент. Особенно, когда речь идет об исторических территориях и районах. У нас этого нет.

Что касается архитектурного решения, оно должно быть продиктовано сверху. И проекты не просто должны быть согласованы и подписаны. Должен существовать контроль над исполнением предписаний. Архитектура строения центра города должна соответствовать классическому направлению, традиционному для нашего города купеческому стилю. Должны соблюдаться определенные цветовые гаммы. Все следует продумывать, ведь это облик города, его лицо. Здания строятся минимум на 50-100 лет. И все мы ответственно за то, что останется после нас.

Необходимо кардинальным образом решать вопрос с парковками и стоянками. Я глубоко убежден, что нужно уделять под землю. Власти должны выделять места под строительство паркингов, и следить за тем, чтобы наши граждане не бросали личный транспорт, где попало. Особенно, в любом дворе на газонах, на детских площадках все заставлено автомобилями. Порой к дому не могут подъехать скорая помощь или пожарная машина. Эта лавина транспорта нарастает с каждым годом. И если даже завтра мы примем решение о строительстве паркингов, то лучше, чем через 7-8 лет получить результат.

Город должен быть чистым и зеленым. Трудно представить его без скверов и парков, зеленых зон. Самара находится в таком живописном месте, на берегу великой реки Волги. Уверен, что при правильном и рачительном использовании финансовых потоков и земельных ресурсов наш город будет развиваться и процветать.

Татьяна ЕВТЕЕВА