

МАТЕРИАЛЫ СОВЕЩАНИЯ О МЕРАХ ПО СТИМУЛИРОВАНИЮ ПРИМЕНЕНИЯ НОВЫХ МАТЕРИАЛОВ В СТРОИТЕЛЬСТВЕ

(ПЕРМЬ, 30.10.2012)

Из вступительного слова Д.А.Медведева,
Председателя Правительства Российской Федерации

...Обеспечить потребности отечественного строительного комплекса можно только за счёт введения новых мощностей. И эти процессы последние годы шли где-то быстрее, где-то медленнее. Эти процессы идут и сейчас. Я смотрю статистику: за 9 месяцев текущего года производство цемента выросло на 11% практически по отношению к такому же периоду прошлого года; линолеума — на 12%, плитки — на 8%. Это означает, что рынок востребует эти материалы. Напомню, что за прошлый год в различных регионах введено в эксплуатацию около 400 производств и технологических линий. Однако предприятий, которые выпускают строительные материалы нового поколения, среди них в общем немного, можно даже сказать — единицы. Сегодня мы как раз на территории такого комплекса находимся. Пенополистирол также, конечно, используется в различных отраслях экономики, в жилищном строительстве ценится за высокие энергосберегающие технологии. Надеюсь, что его внедрение поможет и решить некоторые вопросы строительного комплекса (во всяком случае повлиять на строительные цены), и повысить в целом энергоэффективность отопительных систем, потому что теплоизоляция из полипропилена снимает ряд вопросов и снижает теплопотери в среднем на 40%.

Низкая энергоэффективность — большая проблема и для жилых зданий, и для производственных зданий. Очень часто мы отапливаем улицу, платим за это из собственного кармана. В России на 1 тыс. м², напомню, расходуется практически 20 т нефтяного эквивалента, а в других странах с сопоставимым климатом, типа Норвегии, Дании, Финляндии, Швеции, этот показатель, по сути, в 2 раза меньше. Это тот индикатор, к которому мы должны стремиться. Уровень применения современных теплоизоляционных материалов — невысокий, в основном здесь обычно применяется минеральная вата, другие технологии используются гораздо реже. Я напомню, что в соответствии с государственной программой «Энергосбережение и повы-

шение энергетической эффективности» мы должны к 2016 г. постараться снизить расходы тепловой энергии на 30%, а к 2020 г. — на 40%. Для того чтобы это сделать, нужно внедрять современные строительные материалы, которые позволяют улучшать потребительские свойства объектов. Это важно и для поддержания необходимой транспортной инфраструктуры. Что делать, мы сейчас с вами как раз обсудим, но я думаю, что нужно как минимум обратить внимание на два момента.

Первый момент. Мы должны иметь чёткие представления о том, что делать, какую дорожную карту нам создать, которая бы обозначила, в какие сроки и как будет обеспечено создание и сертификация новых строительных матери-

○ В России на 1 тыс. м², напомню, расходуется практически 20 тонн нефтяного эквивалента, а в других странах с сопоставимым климатом, типа Норвегии, Дании, Финляндии, Швеции, этот показатель, по сути, в 2 раза меньше. Это тот индикатор, к которому мы должны стремиться

алов. Второе, что нужно сделать, — это привязать, естественно, исполнителя и заказчика к результатам работы, чтобы они отвечали за его качество на всём жизненном цикле изделия, на всём жизненном цикле объекта, чего нам пока сделать не удалось. Третье. Региональным властям при реализации программ энергоэффективности в сфере строительства и ЖКХ, конечно, надо применять по максимуму отечественные материалы. В этом заинтересованы присутствующие здесь руководители регионов и компаний, причём, конечно, речь идёт не только о традиционных материалах, но

и о самых современных. И, наконец, четвёртое. Нужно подумать о тех механизмах, которые бы стимулировали предприятия переходить на производство энергоэффективных видов строительных материалов и на то, чтобы эти материалы использовать в строительстве. Этого тоже пока нет. Конечно, речь идёт и о СНиПах, и о стандартах, и

о поощрении тех, кто применяет современные технологии при реализации проектов с государственной поддержкой.

Давайте обсудим текущую ситуацию. Я, естественно, хотел бы послушать и руководителей федеральных структур, и руководителей компаний, которые здесь присутствуют у нас, которые приглашены для участия в совещании. <...>

Из выступления А.В.Новака, Министра энергетики Российской Федерации

...За последние 4 года у нас производство полиэтилена, поливинилхлорида, полипропилена и полистирола выросло по разным позициям от 4,3% до 10%, т.е., по сути дела, мы превысили предкризисные показатели <...>

Сегодня, по оценкам за прошлый год, было потреблено примерно 4 млн т пластика в жилищно-коммунальном и дорожном хозяйствах. По нашим оценкам, рост потребности к 2030 г. в соответствии с утверждённой программой увеличится более чем в 3 раза. В основном эта потребность новых материалов в строительстве нового жилья и в капитальном ремонте, а также потребление георешётки и геотекстиля в дорожном строительстве.

Я хотел бы сейчас коротко остановиться на одной продукции, она называется полимер-битум вяжущий (ПБВ). Сегодня качество битума, по сути, в связи с более высоким извлечением и повышением выхода светлых нефтепродуктов, ухудшается. <...> Во всём мире уже используют так называемый ПБВ, который улучшает технические характеристики. У него более высокие эластические свойства, более низкая температура хрупкости, и, соответственно, при прочих равных условиях повышается долговечность дорожного покрытия, более высокая трещиностойкость и более высокая устойчивость к динамическим воздействиям. Это даёт возможность при применении таких материалов увеличить срок службы дорог почти в 2 раза, т.е. традиционные материалы и технологии — это примерно 6 лет, а при применении

ПБВ срок составляет 12 лет. Что нужно для того, чтобы активнее внедрять данный материал в технологиях в дорожном хозяйстве? Да, я ещё хотел назвать цифры: в Европе в среднем применение данного материала составляет почти 10% от дорожных материалов, у нас — всего 1%. В таких странах, как Канада, например, со схожими с нашими климатическими условиями, — 48%, даже в Польше — более 20%. У нас в России сегодня применение составляет менее 1% и всего выпускается такого продукта порядка 60 тыс. т — при потребности, по нашей оценке (и то, что мы могли бы производить и использовать), почти 1 млн т.

Что нужно сделать? Три решения пакетно совместно с Министерством транспорта прорабатывали. Первое: обязательное применение контрактов жизненного цикла в дорожном строительстве. У нас на сегодняшний день такие контракты жизненного цикла законодательно закреплены, но только в законе о концессионных соглашениях. То есть строительство дорог на основе концессионных соглашений позволяет заключать контракты жизненного цикла, а строительство дорог на основе прямого заказа муниципальными организациями, субъектами РФ (либо Росавтодор, финансирующий за счёт средств федерального бюджета строительство дорог), не даёт сегодня возможности заключать такие контракты. На наш взгляд, это требует решения, для того чтобы в федеральной контрактной системе это нашло своё отражение.



Второй момент. Необходимо создание сети лабораторий для мониторинга процессов строительства, ремонта и эксплуатации дорог. На федеральном уровне такая сеть уже создана Министерством транспорта, но в субъектах РФ и в муниципальных образованиях этого нет. Это требует расширения этой функции на уровне муниципалитетов и субъектов РФ.

И третий момент — создание системы технического регулирования, которая бы стимулировала производителей и потребителей применять эти современные материалы в дорожном строительстве. В частности, речь идёт об актуализации ГОСТа на методы испытания нефтяных битумов для целей повышения их качества. Это сегодня делается, и в Министерство транспорта уже, я знаю, внесены такие предложения.

Второе. Актуализация ГОСТ 2003 г. «Вяжущие полимерно-битумные дорожные на основе блоксополимеров типа стирол-бутадиен-стирол. Технические условия». Это конкретные предложения в части повышения требований к качеству ПБВ, также эта работа ведётся, до конца года планируется подготовка изменений в эти ГОСТ.

Третий момент в части нормативно-правового регулирования — это ГОСТ 2009 г. «Смеси асфальтобетонные дорожные, аэродромные и асфальтобетон». Там необходимо актуализировать условия, при которых необходимо применять ПБВ. <...>

Что же касается проблем корректировки ГОСТ, СНИП, знаете, просто это так утомляет, мы этим занимаемся постоянно, и у меня такое ощущение, что воз и ныне там. Ещё некоторое время назад я проводил совещание по техническому регулированию, по изменению правил технического регулирования, возможности применения норм и правил Европейского союза. И мы сейчас сидим — и такое ощущение, как в 1986 г.: вот нужно этот СНИП откорректировать, этот СНИП откорректировать... Но у нас не плановая экономика, у нас что вообще механизм не работает этот в режиме самоотчистки, самовоспроизведения? Каждый раз, чтобы откорректировать конкретный СНИП, необходимо совещание под руководством Председателя Правительства? Ну так мы очень долго будем создавать современную экономику. Значит, регулирование неправильное, значит, не делаем того, что нужно. <...>

Из выступления И.Н.Слюняева, Министра регионального развития Российской Федерации

Хочу напомнить нефтяникам о том, что требования к битуму и гудронам были ужесточены после разработки и принятия нового ГОСТ по битуму вяжущему в 2003 г. Именно в этот момент началась работа по модернизации существующих битумных производств.

Два момента. Почему Европа, наш основной потребитель энергоносителей, по-прежнему не покупает битумы и гудроны и предпочитает завозить из Венесуэлы? Ответ банальный — качество. Потому что та технология, которую мы применяем в рамках крекинга нефтепродуктов, — это технология «крекинга наоборот»: сначала изымаются светлые высокооктановые, а потом гудроны и битум мы используем в качестве отходов производства и пытаемся их продать основному бюджетному потребителю — дорожному хозяйству, транспортному, промышленному и т.д.

Как решается эта проблема? За счёт модификации. На самом деле надо потратить деньги, для того чтобы те же самые битумы и гудроны соответствовали жёстким российским требованиям. Нам необходима национальная система стандартизации и сертификации, потому что мы не только граничим с государствами Европейского сообщества, у нас ещё есть Сибирь и Дальний Восток: там совершенно иные нормы, правила, стандарты и иные требования по сертификации — КНР, Индия, Корея, Япония и т.д. Поэтому нужна национальная система стандартов.

Если говорить о том, как эту ситуацию менять, конечно, необходим банк данных новых технологий и новых материалов, причём тут должны совпасть интересы и государства, и промышленности, и основных потребителей. Я считаю, что в рамках плана законопроектной работы, которая сейчас готовится каждым федеральным органом, необходимо сформировать раздел «Нормативно-техническое регулирование на 2013 г. и среднесрочную перспективу», для того чтобы новые СНИП, уточнённые

ГОСТ и технические регламенты формировались федеральными органами исполнительной власти: нормирование, сертификация, стандартизация, испытание, применение в рамках ПИР и СМР.

Я совершенно согласен с Г.И.Элькиным в том, что решения по применению новых технологий и новых материалов принимаются в тот момент, когда формируется инженерный проект. Если в проект не заложено применение новых материалов и технологий, то они и не будут применяться на стадии реализации такого проекта.

Что касается проектов жизненного цикла. Я прошу прощения, но вот в таком подходе, правильном подходе, есть элемент лукавства. Как правило, эксплуатационные расходы после ввода объекта в эксплуатацию — минимальные, при этом нормативы по отношению к вновь введённому объекту такие же, как и к обычному объекту, и подрядчик заинтересован не только построить, но и в обозримом будущем эксплуатировать этот объект. Очень важно повышать требования по качеству и учитывать необходимость проведения работ по капитальному ремонту (не только по содержанию объекта) и ремонту введённого



**Почему Европа, наш основной
ПОТРЕБИТЕЛЬ ЭНЕРГОНОСИТЕЛЕЙ,
ПО-ПРЕЖНЕМУ НЕ ПОКУПАЕТ БИТУМЫ
И ГУДРОНЫ И ПРЕДПОЧИТАЕТ ЗАВОЗИТЬ
ИЗ ВЕНЕСУЭЛЫ? ОТВЕТ БАНАЛЬНЫЙ —
КАЧЕСТВО**

объекта. Поэтому жизненный цикл... Давайте ограничим его рамки. Что это такое? От ввода в эксплуатацию до полной амортизации объекта — это один подход. Либо обозримый период эксплуатации... Потому что если

уходить в нулевую амортизацию, то это, так сказать, от начала и до бесконечности.

Ещё один очень важный момент, на который я хотел бы обратить внимание. В рамках принятого проекта протокольного решения нам необходимо коснуться не только нефтехимической отрасли, а в том числе продукции рос-

сийской нефтехимии, расширить горизонты применения новых технологий и материалов, это раз. Во-вторых, считаю, что важно отразить вопросы проектирования и не упираться только в госстандарты, надо отразить ещё и строительные нормы и правила и технические регламенты, которые точно так же предстоит нам поменять.

Из заключительного слова Д.А.Медведева, Председателя Правительства Российской Федерации

Разговор весьма конкретный, это хорошо. Тем не менее у меня всё равно общей картинке в конечном счёте не складывается, потому что такое ощущение, что мы движемся — по разным причинам, в том числе и по объективным, конечно, — в двух противоположных направлениях. С одной стороны, мы усиливаем роль общественных структур, саморегулируемых организаций в этой сфере, с другой стороны, мы говорим (и это тоже звучало и не только со стороны представителей государственных органов управления, но и со стороны бизнес-структур) о необходимости работы по государственному направлению — государственному регулированию. Наверное, это вещи сочетаемые <...> Мы про стандартизацию не говорили, это считалось немодным, особенно в период, когда нужно было сломать старую систему стандартов и перейти к системе технического регулирования. Сейчас мы эту систему создали, но всё равно стандарты должны появляться. Вопрос в том, как они будут появляться, где они будут приниматься.

С одной стороны, мы усиливаем
роль общественных структур,
саморегулируемых организаций,
с другой стороны, мы говорим
о необходимости работы по
государственному направлению —
государственного регулирования.
Наверное, это вещи сочетаемые

Это же касается и решения целого ряда отраслевых и межотраслевых вопросов. Здесь несколько раз поднималась тема о научно-исследовательских институтах. Мы с вами понимаем: прежних НИИ не будет. Мы не будем их возрождать так, как их когда-то содержало государство. Там, где необходимы исследования, это должен быть, если хотите, такой пакет договорённостей между бизнесом, который в этом заинтересован, и государственной поддержкой по линии фундаментальных исследований, прикладных исследований. Но просто так возрождать ту систему, которая была, бессмысленно, потому что она, скажем откровенно, ещё и неэффективная была. Тем не менее исследования должны вестись, и это ещё один вопрос, который всё время возникает. <...>

По сертификации. Я услышал, что звучало, и то, что говорили коллеги, которые цементом занимаются, по сертификации цемента. Понимаете, нам тоже нужно понять, где место этой самой сертификации. Нужна

она в том виде, в котором она была, или нет. Наверное, прежнюю сертификацию мы возрождать не будем. Тогда возникают вопросы: где эта сертификация, в каких объёмах, чтобы она опять не связала всех по рукам и ногам? Я согласен, что контрафактный, кривой цемент нам не нужен. Но, с другой стороны, если мы будем вводить систему в прежнем виде, то она ударит точно так же по интересам бизнеса, особенно в тех случаях, когда речь пойдёт о принятии решений на уровне, допустим, межгосударственных отношений, на уровне евразийской комиссии, потому что все эти решения гораздо сложнее, как вы понимаете. Поэтому здесь тоже нужно понять, как нам с этим поступить.

О новых материалах справедливо было сказано, что если эти новые материалы не заложены в проектирование, то этих материалов и не будет. И это абсолютно правильно. Значит нужно тогда подумать над системой побуждения к тому, чтобы при проектировании эти новые материалы в максимальной степени учитывались. Здесь коллеги из бизнеса рассуждали в таком полуфилософском ключе, на что нужно ориентироваться — на спрос, на предложение, на жёсткость регулирования. Конечно, нужно ориентироваться на все три компонента, а иначе просто никакого результата не будет. И нет дилеммы между лучшими практиками и экономической эффективностью: если лучшие мировые практики не создают экономическую эффективность, то это не лучшие практики, это фуфло, и наоборот.

В общем, разговор несколько по кругу идёт, тем не менее я согласен: движение вперёд есть. Я не считаю, что мы находимся в том же положении, когда я начал довольно активно заниматься подталкиванием государственных структур к созданию более чёткой, более современной системы технического регулирования и стандартизации. Закон о стандартизации: поручение дано, мы подготовим, будем его продвигать. Но в конечном счёте всё, что мы должны сделать, — это всё равно должен быть результат договорённости между бизнесом и бизнес-объединениями, их саморегулируемыми организациями. Я ещё раз подчеркну: это должны быть такие организации, которым государству не страшно отдать эти полномочия. Это вопрос вашей внутренней договорённости. Далеко не всегда представители бизнеса встают и говорят: «Мы готовы на себя это принять». Есть такие объединения (я в данном случае даже не про стройку говорю, не про дорожное хозяйство), которые способны это сделать. И есть которые не способны, — и это проблема. И, с другой стороны, есть государство, которое будет соответствующие условия формировать <...>