

- высокая прочность сцепления с основанием;
- высокая пластичность;
- простота в работе.

Для повышении тепловой эффективности следует развивать технологии каменной кладки с использованием клеевых составов, что исключает появления «мостиков холода».

ЛИТЕРАТУРА

1. Использование тепловизора для энергоаудита ограждающих конструкций зданий / Меньлюк А. И., Соха В. Г., Бабий И. Н., Борисов А. А. // Вісник ПДАБА, Днепропетровск. – 2008.- №45.- С. 234-240.
2. Термомониторинг фасадов зданий, утепленных различными теплоизоляционными системами / Меньлюк А. И., Соха В. Г., Бабий И. Н., Борисов А. А., Волканов В. К. - Вісник ОДАБА. - 2008, Вип.29, частина друга. - С. 54-60.
3. Захарченко П. В., Большаков В. И., Мартыненко В. А., Червяков В. А. //Направления развития производства изделия из ячеистого бетона в Украине. [Электронный ресурс]. : http://www.pgasa.dp.ua/labconcrete/files/04_02.pdf.
4. Паплавский Я., Новикс Ю. Теплотехнические свойства стен из ячеистого бетона // Сб. науч. трудов. Вып. 2. Теория и практика производства и применения ячеистого бетона в строительстве. – Днепропетровск: ПГАСА, 2005. – С. 193-196.
5. Гарнашевич Г.С., Гончарик В.Н. О теплофизических свойствах ячеистобетонных изделий // Строительные материалы и изделия. – 2002. – №3. – с.24-25.
6. ДБН В.2.6-31:2006 «Конструкції будівель і споруд. Теплова ізоляція будівель». – 40 с.
7. Сахаров Г. П., Стрельбицкий В. П., Воронин В. А. Ограждающие конструкции зданий и проблема энергосбережения // Жилищное строительство. - 1999. - №6.-С. 6-9.

УДК 000.000

НЕЗАВЕРШЕННОЕ СТРОИТЕЛЬСТВО В КИЕВЕ, МОСКВЕ, САНКТ-ПЕТЕРБУРГЕ

М.В. Ковалева, студентка гр. ПГС-206 , Слободнюк С.К., к.т.н., доцент

Национальная академия природоохранного и курортного строительства

В данной статье рассматриваются вопросы незавершенного и растянутого во времени строительства транспортной артерии в Киеве в районе Московской площади. Общая сметная стоимость объекта 329,4 млн.грн., которое должно было быть начато в 2006 году. И к настоящему времени должно было быть закончено. Однако строительство незавершенно. Рассмотрено также еще ряд подобных неоконченных строительных объектов в городе Киеве.

Политехнический музей в Москве требует реконструкции, здание находится в аварийном состоянии. Однако никаких работ не производится.

В Санкт-Петербурге начался ремонт защитных сооружений от наводнений, строительство которых начато еще в 1979 году. Но на данном этапе реконструкция незавершена. Ориентировочная стоимость 2 млрд. руб.

незавершенное строительство, реконструкция, объекты, здания, сооружения

Проблема наличия достаточного количества мостов в Киеве, их состояние и перспективы дальнейшего развития и строительства очень важны на сегодняшний день. Это все сооружения, в которые вложено много здоровья, жизни, и нас интересует не только их сдача в эксплуатацию, но и их дальнейшая судьба.

В 2002 году был разработан Генеральный план Киева. В Киеве сегодня существует 6 мостов. 4 моста – это дорожные автомобильные мосты, и 2 – железнодорожные. В соответствии с комплексной схемой транспорта предусмотрено построить в Киеве еще три моста – Подольско-Воскресенскую линию, которая проходит через Труханов остров от Подола до Перова, мост, который сегодня строится вдоль железнодорожного моста, который дополнительно еще даст транспортные переходы в районе Осокорков, Позняков и

в районе Печерского моста и третий мост, который намечен Генеральным планом, это обходной мост, который будет предусматривать обход Киева железной дорогой с Фастовского направления, южнее Конча-Заспы. Вот эти три моста и предусматриваются в работе на ближайшие 20 лет. Внутреннюю проблему решают два моста – это Подольско-Воскресенский и мост, который непосредственно будет вдоль Дарницы. А стратегический мост, который позволит делать обвод транспорта со стороны юга должен уйти южнее Киева. Вот кратко те стратегические направления, которые предусмотрены Генеральным планом и комплексной схемой транспорта. Необходимо отметить, что это не законченная стратегия города. Таким образом, реализация этой программы должна решить все проблемы транспортных пробок и всех транспортных проблем, которые будут в городе.

Новый Дарницкий мост начал строиться в середине 2004 г., примерно в сорока метрах от старого железнодорожного. Заказчиком этого объекта выступает Юго-Западная железная дорога. Генподрядчики: ООО «Планета-Мост», ОАО «Мостобуд», ООО «Гидроинжбуд» и турецкая фирма «Догуш». Мост строится по проекту архитектора из Петербурга Бориса Кецлаха. Главный разработчик проектной документации – проектный институт «Киевднепротранс». Существующий мост был построен еще в 1949 году и уже требует капитального ремонта. Чтобы не нарушать архитектурный ансамбль, новый мост повторяет очертания старого: он одноярусный, две железнодорожные колеи располагаются в арочном проеме посередине, трехполосные автомобильные трассы — по бокам. При этом железнодорожное полотно размещается на 1.5 м ниже автодороги.

Едва ли не самый дорогой мост в мире, который строят с 2004-го, в очередной раз пообещали закончить в новые кратчайшие сроки – уже к концу года пустить автомобили, а все съезды и развязки сдать в 2011 году. Грандиозный проект, который начал и не закончил по причине смерти министра транспорта Георгия Кирпы, регулярно становится объектом пиара власти: то торжественно «соединят два берега Днепра», то поспешно откроют рабочее железнодорожное движение. Общая длина моста 1,066 км, протяженность железнодорожных путей 32,71 км, длина автомобильных подходов 15,08 км, а суточная пропускная способность моста составит 160 пар поездов и 35 тысяч единиц автотранспорта. Это первый в Украине мост на одних и тех же опорах, на которых держатся и автомобильная, и железнодорожная составляющие. Также впервые использованы большепролетные прогонные металлоконструкции, многоуровневые автодорожные развязки, арочные неразрезные пролетные строения в русловой части р. Днепр.

На автомобильной части мостовики сделали уже почти все – над Днепром можно ездить. Впрочем, более готовой считается автодорога в сторону правого берега. На нее уже можно заехать с левого берега – там дорога плавно опускается до уровня земли (Рис.1). Однако дорожников на мосту еще не было: ни гидроизоляции, ни барьеров еще нет. Интересно другое – куда же автомобилистам с этого моста деваться? Как только начинали строить этот мост, Минтранс упрекали, что, дескать, мост удобен для железнодорожников, а автомобильная часть будет неудобной, и ее нет в Генплане. На правом берегу все понятно – едем на Надднепрянское шоссе. А на левом вместе с мостом параллельно железнодорожной линии строится и новая дорога – до Дарницкого вокзала, с выходом на улицу Бориспольскую и дальше на одноименную трассу. Сейчас участок от набережной до поворота на Березняки почти готов: на дороге в сторону правого берега осталось положить только чистовой асфальт. На дороге с моста есть небольшой разрыв, но работы ведутся активно. Установлены бордюры, проложены стоки – еще чуть-чуть, и можно будет ездить. А вот от поворота на Березняки работы не ведутся, более того, еще не был представлен проект этого участка. А здесь и отселение усадеб по улице Тепловозной, которую частично поглотит новая трасса, и самое сложное – пересечение с перегруженным Харьковским шоссе. Здесь же и Дарницкое кладбище, и железнодорожная развязка – проектировщикам придется повозиться, а строительство будет сложным и дорогим. Железнодорожное полотно над Днепром действительно готово – теперь реку пересекает полноценная 4-путная дорога. Движение по новому мосту не запускают, поскольку оно будет мешать

строительным работам на автомобильной части. Однако полностью железнодорожная часть еще далеко не готова – на строительстве железнодорожной эстакады над автостанцией «Выдубичи» только бетонируют подпорные стенки. По ней пройдет 2-путная железнодорожная линия, которая соединит новый мост с линией на Мироновку: теперь поезда с этого направления смогут следовать в Дарницу, не заезжая на Центральный вокзал. После открытия на Выдубичах будет просто феерическая атмосфера в стиле «индастриал»: пронсящие на полной скорости поезда дополнят и без того впечатляющую авторазвязку. Заждались открытия платформы «Левый берег» жители Березняков: здесь располагался стихийный базарчик, куда с окрестных сел свозили всевозможную снедь. Сами платформы для приема электричек готовы – их теперь аж четыре, – а вот работы по обустройству пассажирского комплекса еще не начаты.

В конце этого года планируется сдать в эксплуатацию уже первую очередь автомобильного полотна. А на полную мощность этот дарницкий мост заработает уже до 2012 года. Новый мост даст толчок для развития скоростного пассажирского сообщения в направлении Киев - Полтава и далее на Харьков, Днепропетровск, Луганск, Запорожье, Николаев, Симферополь. Кроме того, значительно улучшится качество обслуживания пассажиров, которые пользуются пригородным и городским транспортом. Мост в будущем даст возможность полностью реализовать новый для Киева проект, организацию городских пассажирских перевозок железнодорожным транспортом - «городская электричка». Наиболее обыденное значение - это улучшение автотранспортного сообщения между левобережными и правобережными районами столицы. Также мост даст возможность послужить толчком к ремонту уже давно существующих железнодорожного и автодорожного мостов им. Патона и Южного.

Еще одним долгостроем Киева является Московская площадь. Площадь, построенная еще в XIX веке, соединяет четыре очень важные транспортные артерии Киева: проспект Науки соединяет проспект Краснозвездный (Левый берег, Борисполь, Столичное шоссе и центр города), проспект 40-летия Октября (дорога на Одессу) и бульвар Дружбы Народов (ведет в центр и на Левый берег столицы) (Рис.2). Генеральный план «Киевпроект» согласовал с «Киевавтодором» еще в декабре 2006-го. Тогда столичные власти пообещали закончить все работы по реконструкции Московской площади до 2008 года, позже этот срок продлили до 2009-го.

Согласно плану обновленная площадь сможет порадовать всех автомобилистов. Первое и самое главное – развязка здесь станет двухуровневой. Над существующим дорожным полотном протянется эстакада шириною 25 метров (8 полос движения в двух направлениях). Ее проектировали специалисты из питерского «Трансмоста», которые имеют в этом огромный опыт. Чтобы уменьшить высоту конструкции, в строительстве будут использоваться монолитные технологии.

По реконструированной Московской площади транспорт сможет проезжать беспрепятственно. Согласно проекту на всей площади запланирован только один светофорный объект – на проспекте Науки. Не забыли и о пешеходах. Вдобавок ко всем старым подземным переходам, которые сейчас капитально ремонтируются, построят еще 2 новых. Первый – на проспекте 40-летия Октября, в районе библиотеки им. Вернадского – совместят с выходом из метро, второй появится на проспекте Науки. На Краснозвездном проспекте возведут надземный пешеходный переход, оснащенный специальными лифтами.

Кроме того, на Московской площади откроют станцию метрополитена. Выходы из метро будут расположены несколько отдаленно от автомобильных дорог по обеим сторонам проспекта 40-летия Октября.

А сейчас рассмотрим хронологию событий. В 2008 году Московская площадь утопала в стройматериалах. Повсюду можно было увидеть песок, куски труб, асфальта, кирпичей и прочего строительного мусора. Из проекта реконструкции на 100% готовы были только 2 объекта: улица Кировоградская (по ней в объезд Московской площади можно добраться до Южного моста и попасть на Левый берег) и первая развязка под путепроводом, ведущим с

проспекта Науки. Уже заложен пешеходный мост через Краснозвездный проспект, началось расширение моста на Дружбы народов, а также вбита 21 свая для будущей эстакады. На объекте заменили кабели высокого напряжения, провели теплотрассу, водопровод, канализацию, отремонтировали водосток. Здесь завершается прокладка телефонных кабелей, строительство подземного пешеходного перехода через проспект Науки и реконструкция существующих переходов через проспекты Краснозвездный и 40-летия Октября. Общая сметная стоимость объекта – 329,4 млн. грн.

Много говорилось о переносе Центрального автовокзала, но по плану реконструкции Московской площади, он останется на прежнем месте. Не будут сноситься и другие объекты, например, McDonalds; по проекту ни один из них не «заходит» на строительство.

Новая двухуровневая развязка призвана максимально облегчить проезд через Московскую площадь. Проектировщики просчитали все варианты движений. Например, мы подъезжаем со стороны Краснозвездного проспекта. Чтобы попасть на проспект Науки, необходимо проехать под эстакадой, а на бульвар Дружбы народов – въехать на эстакаду за Центральным автовокзалом. Кроме того, развернуться можно будет на проспекте Науки и Лыбидской площади. Все новшества помогут максимально уменьшить заторы. В проектной документации указано, что пропускная способность Московской площади повысится более чем в 2 раза – с 1200 до 3200 единиц автотехники в час.

В 2010 году работы по реконструкции Московской площади выполнены более чем на 80%. Проложены все инженерные сети, построено 95% опор эстакады, завершены отделочные работы на подземных пешеходных переходах, завершено строительство пешеходного моста через Краснозвездный проспект, завершены основные работы по прокладке высоковольтных кабельных сетей.

В данный момент продолжают работы по бетонированию плиты автопроезда эстакады и работы по ремонту железобетонной плиты автопроезда существующего путепровода через железнодорожные пути.

Пятого марта 2010 года в Киеве введена в эксплуатацию эстакада в составе автомобильной развязки на Московской площади. С ее запуском открыто сквозное движение с Голосеевского проспекта в направлении бульвара Дружбы народов. Эстакада длиной 432 метра обеспечит трехполосное движение автомобилей в каждом направлении.

Введение в эксплуатацию развязки с эстакадой увеличит пропускную способность Московской площади с 9 до 12 тыс. автомобилей в час и улучшит экологическое состояние в районе развязки. Кроме того, значительно улучшится транспортное сообщение как для жителей Голосеевского района Киева и прилегающих районов, так и для транзитного транспорта. Эстакада длиной 432 метра обеспечит сквозное трехполосное движение автомобилей в каждом направлении.

Стоимость реконструкции Московской площади составляет 353,4 млн. грн., из которых стоимость строительства эстакады – 180 млн. грн. Проект финансируется из городского (95,4 млн. грн.) и государственного (258 млн. грн.) бюджетов.

По словам председателя наблюдательного совета ПАО «Мостобуд» Владимира ПРОДИВУСА, на сегодня компания освоила на строительстве эстакады 140 млн. грн.

Реконструкция Московской площади будет завершена только в 2012 г.

Проблемы незавершенного строительства существует в каждом городе, в каждой стране. Экономическая ситуация последних лет вызвала в Московском регионе целую волну долго- и недостроев – объектов, которые за неимением средств попросту бросают на произвол судьбы. Однако кризис лишь усугубил явление, которое существует в градостроительной практике любого мегаполиса: возведение зданий можно уподобить лотерее, и отнюдь не каждому архитектору и подрядчику суждено увидеть свое детище завершенным. Согласно рейтингу десяти самых известных недостроев российской столицы, который составил журнал «Собственник», политехнический музей занимает второе место. Данный музей в Москве – один из старейших научно-технических музеев мира. Это важнейший научный, просветительский и культурно-досуговый центр России.

Через два года он отметит свое 140-летие. Идея создания музея сформировалась в 60-е годы XIX века, в эпоху государственных реформ и ярких научно-технических достижений. Основой для будущего музея стали экспонаты Всероссийской политехнической выставки 1872 года, посвященной 200-летию со дня рождения Петра I. Инициатором создания выступило Императорское общество любителей естествознания, антропологии и этнографии. Нечастый для того времени случай: идею создания музея точных наук дружно поддерживали власти, представители научной и творческой интеллигенции, члены императорской семьи, предприниматели, меценаты. Проект был одобрен Московской городской Думой, которая выделила 500 тыс. рублей и земельный участок. 23 сентября 1872 года указом императора Александра II был учрежден комитет для устройства в Москве Музея прикладных знаний. Его почетным председателем стал великий князь Константин Николаевич, а в состав комитета вошли, с одной стороны, московский генерал-губернатор и городской голова, а с другой - видные российские ученые-«технари». Первой экспозиционной площадкой нового музея стал особняк Степанова (Пречистенка, 7). Этот дом хорошо сохранился до наших дней. Уже более 100 лет он принадлежит военному ведомству. А в 1877 г. по проекту архитектора И.А. Монигетти было построено здание на Новой площади - ныне это центральная часть Политехнического музея (Рис.3.). Экспозиция переехала с Пречистенки на свое теперь уже постоянное место. Строительство музейных корпусов продолжалось долгих три десятилетия: в 1896 г. было завершено правое крыло, выходящее на площадь Ильинских ворот (арх. Н.А. Шохин и А.Е. Вебер), а в 1907 г. - левое, обращенное к Лубянской площади (арх. И.П. Машков и З.И. Иванов). Именно в левом крыле расположена знаменитая Большая аудитория, где и ныне проходят лекции и конференции по актуальным научным проблемам, выступают поэты и барды. Любопытно, что три части музея выстроены в разных стилях: центральная и правая - в неорусском, левая - в стиле модерн. Впрочем, три эти постройки уже более 100 лет представляют собой неразделимый архитектурный ансамбль и единый музейный комплекс. Архитектурная достопримечательность Москвы, Политехнический музей, находится в критическом состоянии и требует срочного начала работ по его реконструкции. Как пишет сегодня «Московский Комсомолец», уже подготовлены необходимые документы. Предусматривается расширение площади за счет перекрытия стеклянными сводами внутренних дворов. Кроме того, должны быть созданы и подземные помещения; не только под самим музеем, но и под сквером. Возможно даже появление подземной улицы. По приблизительным подсчетам, спасение музея обойдется в 12-15 миллиардов рублей.

Еще одним недостроенным сооружением является комплекс защитных сооружений Санкт-Петербурга от наводнений — комплекс дамб и смежных гидротехнических сооружений (водопропускных и судопропускных отверстий), протянувшихся поперёк вершины Финского залива от Бронки до Сестрорецка (посёлок Горская), через остров Котлин, на котором находится город Кронштадт (входит в состав Санкт-Петербурга). Строительство ведётся с 1979 года, стоимость проекта по состоянию на первую декаду августа 2010 года составила 87,3 миллиарда рублей. Полная протяженность защитных сооружений 25,4 км. Максимальная высота подъема воды, который может выдержать комплекс защитных сооружений — 4,5 метра. (Во время самого крупного наводнения, которое когда-либо переживал Санкт-Петербург, уровень воды составил 4,2 метра выше ординара.)

Комплекс защитных сооружений включает в себя 11 защитных дамб (Д1-Д11), 6 водопропускных сооружений (В1-В6), два судопропускных сооружения (С1 и С2) и шестиполосную автомагистраль с мостами, туннелем и транспортными развязками, проходящую по гребню защитных дамб. Нумерация сооружений идет от Бронки к Горской (с юго-запада на северо-восток). Общая длина дамб-23,4 км. Самой высокой является дамба Д3 имеющая высоту в месте пересечения со старым морским каналом порядка 20 метров.

Водопропускные сооружения предназначены для минимизации влияния КЗС на гидрологический режим акватории Невской губы и Финского залива. Сооружения В1 и В6

имеют по 12 водопропускных пролетов шириной в свету 24 м (наружная ширина 27 м) и глубиной воды на пороге 2,5 м. В сооружении В3 – 10 водопропускных пролетов шириной 24 м и глубиной воды 2,5 м. Сооружения В2, В4 и В5 имеют по 10 водопропускных пролетов шириной 24 м и глубиной воды 5 м. Все водопропускные пролеты оборудованы сегментными затворами массой 280 т каждый.

Судопропускное сооружение С2 предназначено для пропуска судов с осадкой до 5,5 м. Представляет собой судоходный пролёт с подъемно-опускным затвором. Ширина судоходного пролета-110 м, глубина на пороге-7 м. Поперек его находится затвор массой 2500т, лежащий в открытом состоянии под водой. В случае наводнения он поднимается на высоту 4,55 м выше нормального уровня воды. Над С2 проходит автомобильный мост длиной с насыпями и эстакадой 1483 м. Центральный пролет выполнен вертикальноподъемным, размерами 120 х 30,2 м и массой 2300 т плюс два противовеса по 1140т. Высота моста в наведенном положении - 16 м, в поднятом - 25 м.

Судопропускное сооружение С1 предназначено для пропуска морских судов в течение всего года. С1 представляет собой судоходный пролет с сегментными плавучими затворами-ботопортами. Ширина судоходного пролета 200 м, глубина воды на пороге 16 м. Под сооружением проходит шестиполосный автомобильный тоннель общей длиной 1960 м.

В течение трех часов после срабатывания системы предупреждения о наводнении эти затворы будут полностью закрываться, поэтому возможность подтапливания прибрежных территорий будет исключена на 100 %.

На дамбе будет установлена ветроэлектростанция, состоящая примерно из 30 ветряков. Планируется к 2014 году достичь суммарной мощности электростанции 100 МВт.

На протяжении всей истории Санкт-Петербурга городу всегда угрожали наводнения. В настоящее время наводнением считается подъём воды выше 150 см БС (Балтийской системы). Со времени основания города было зафиксировано 305 подъёмов воды, из которых 3 считаются катастрофическими (300 см и выше).

После крупнейшего наводнения в 1824 году инженером П. П. Базеном был разработан проект дамбы через Финский залив, который в то время был сочтён неосуществимым.

Предлагались другие проекты защиты Санкт-Петербурга и Ленинграда от наводнений. Среди них был западный вариант (примерно по линии современного Комплекса) и восточный вариант (по западному побережью города). Западный вариант, в частности, разрабатывался в 1960-е годы в Государственном гидрологическом институте в Ленинграде (заведующим отделом русловых процессов Н. Е. Кондратьевым).

Проект требует вложения значительных средств, большинство которых предоставляется в виде федеральной инвестиционной программы, а также в виде займов ЕБРР и других организаций.

Общая протяжённость комплекса сооружений должна составить 25,4 км, комплекс будет состоять из двух судопропускных сооружений, шести водопропускных сооружений, 11 защитных дамб. Также по всей длине комплекса будет построена автодорога, которая пересечёт судопропускные сооружения: одно по полуторакилометровому тоннелю, а другое — по мосту. После постройки КЗС сформирует часть западного полукольца Петербургской кольцевой автодороги.

В августе 2007 года продолжены работы по углублению дна вблизи форта «Александр» в районе строительства комплекса защитных сооружений[9].

В 2007 году на строительство дополнительно выделены 6-8 млрд рублей, причиной перераспределения средств стало сокращение сроков строительства КЗС.

В 2009 году строительство дамбы практически завершено. Проезд по всей длине возможен. На лето 2010 года идёт бетонирование южной ramпы —последнего недостроенного участка тоннеля. Вдоль дамбы расположились теперь доступные автолюбителям старые форты, хорошее место для туристов, рыбаков, и просто любителей позагорать на чистом песке и у чистой воды.

ВЫВОДЫ

Чтобы решить проблему долгостроя, необходим фундамент: и этим фундаментом могут послужить только конструктивные отношения между всеми заинтересованными сторонами. В построении этих конструктивных отношений могут помочь конфликтологи, юристы и менеджеры, имеющие опыт антикризисного управления. Учитывая тот факт, что каждый объект долгостроя уникален, необходимо в каждом отдельном случае находить индивидуальный подход. Однако существуют общие подходы, которые уже показали свою результативность.

ИНФОРМАЦИОННЫЕ ИСТОЧНИКИ

1. http://tbu.com.ua/articles/aleksandr_pogrebnoi_darnitskii_most_reshit_transportnye_problemy_ne_tolko_kieva.html
2. <http://www.mostobud.com.ua/206.606.0.0.1.0.phtml>
3. <http://metropolis.kiev.ua/postindustrial/kiev-bridges/>
4. <http://avtogorod.com.ua/novosti/v-kieve-otkrylsya-darnitskii-most-most-kirpy/>
5. <http://mycityua.com/articles/city/2010/07/21/022530.html>
6. <http://uzman.livejournal.com/1421.html>
7. http://ru.wikipedia.org/wiki/Комплекс_защитных_сооружений_Санкт-Петербурга_от_наводнений
8. http://archunion.com.ua/soviet-2008/gradsoviet_08_05_21.shtml
9. <http://korrespondent.net/kyiv/676824-v-kieve-na-moskovskoj-ploshchadi-nachalsya-montazh-estakady>
10. <http://sob.ru/issue3573.html>
11. http://ru.wikipedia.org/wiki/Политехнический_музей
12. <http://www.mperspektiva.ru/article/a-1552.html>
13. <http://dedushkin1.livejournal.com/118782.html>
14. <http://www.rian.ru/science/20090205/161015560.html>
15. http://www.ng.ru/science/2009-02-25/10_politech.html

Получено 24.02.2011

УДК 332.851 (477.75)

ЖИЛИЩНЫЕ ПРОБЛЕМЫ КРЫМА И ПУТИ ИХ РАЗРЕШЕНИЯ

Куртаметов А.С., студент гр. ПГС-503, Смирнов Л.Н., ст. преподаватель

Национальная академия природоохранного и курортного строительства

Целью данной статьи, является анализ проблем возникающих при строительстве жилищных комплексов и поиск оптимальных путей решений.

Капитальное строительство создает большое количество рабочих мест и потребляет продукцию многих отраслей народного хозяйства. Экономический эффект от развития этой отрасли заключается в мультипликационном эффекте средств, вложенных в строительство, ведь с развитием строительной отрасли будут развиваться производство строительных материалов и соответствующего оборудования, машиностроительная отрасль, металлургия и металлообработка, нефтехимия, производство стекла, деревообрабатывающая и фарфорофаянсовая промышленность, транспорт, энергетика и т.д. Строительство, как никакая другая отрасль экономики, способствует развитию предприятий малого бизнеса, особенно специализирующегося на ремонтных работах, на производстве и установке встроенной мебели и т.д. Следовательно, развитие строительной отрасли неизбежно вызывает экономический рост в стране и возникновение необходимых условий для решения многих социальных проблем. Но на современном этапе развития говорить о ее конкурентоспособности не представляется возможным.