



# РЕСПУБЛИКАНСКАЯ СТРОИТЕЛЬНАЯ ГАЗЕТА

Газета основана в июле 2001 года

№ 22 (379) 11 июня 2010 года

Свободная цена

СТРОИТЕЛЬСТВО • АРХИТЕКТУРА • НАУКА • ИНЖИНИРИНГ • ИНВЕСТИЦИИ

**ГОД КАЧЕСТВА**

## Наводим порядок на стройплощадках, или учимся считать деньги с ООО "КВ-партнер"

Специфика стройки заключается в том, что она ежедневно прирастает не только новыми этажами, но и горами строительного мусора. И даже если он не разбросан по площадке, что, к сожалению, еще встречается, а аккуратно складирован в отведенном для этого месте, подрядчику необходимо организовать его регулярный вывоз.

А для этого — задействовать кран или погрузчик, самосвал, работников, организовать вывоз, договориться об утилизации мусора, организовать транспортную логистику и т. д. Все это, безусловно, стоит недешево, особенно если учесть, что дорогостоящая специальная техника и люди большую часть времени простаивают.

Лишних затрат по организации вывоза мусора можно избежать, если использовать оборудование типа "мультилифт" производства ООО "Велмаш-С". Подробнее с преимуществами этого оборудования читателей "РСГ" познакомил представитель ООО "КВ-партнер" — единственного официального сервисного и гарантийного центра завода в Республике Беларусь — Алексей Станиславович Шелестовский.

(Начало. Окончание на стр. 2)

**ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВО**

6 мая 2010 г. принят Закон Республики Беларусь "О внесении изменений и дополнений в Кодекс Республики Беларусь о земле" (далее — Закон), который был опубликован в Национальном реестре правовых актов Республики Беларусь 21 мая т. г., № 120, 2/1672. Данный документ вступает в силу через три месяца после официального опубликования.

О том, какие изменения внесены в Кодекс Республики Беларусь о земле в связи с перераспределением функций государственных органов в области охраны и использования земель, рассказал в ходе пресс-конференции заместитель председателя Государственного комитета по имуществу Республики Беларусь Андрей Анатольевич Гаев.

## Земельные отношения упорядочены

Законом предусмотрен ряд мер, направленных на упрощение земельных отношений в нашей стране. В окончательную редакцию включены многие ключевые моменты, сформулированные в результате практики применения документа.

Так, в Кодекс Республики о земле вносятся нормы, конкретизирующие размеры земельных участков, предоставляемых в пользование для строительства и (или) обслуживания многоквартирных, блокированных домов. Как прокомментировал А. А. Гаев, у граждан зачастую возникали вопросы, связанные с возможностью оформления документов на земельные участки, которые по площади несколько превышают установленные размеры. К примеру, их площадь в городе превышает 15, а в сельском населенном пункте — 25 соток. Приобретая такие участки, ранее граждане не имели возможности оформить "излишки" для пользования. Теперь же проблема решена: при приобретении в установленном порядке по гражданско-правовым основаниям жилых домов, расположенных на земельных участках свыше установленной площади, можно оформить дополнительную территорию во временное пользование для огорождения.

Кроме того, законодательно предусмотрено принудительное изъятие земельных участков в случае их не использования: предоставленных для ведения сельского хозяйства — в течение одного года, предназначенных для несельскохозяйственных целей — на протяжении двух лет.

Ряд норм расширяет и уточняет перечень случаев, в которых земельные участки могут предоставляться в пользование (а не, например, в аренду). Так, право на предоставление земельных участков в постоянное пользование получают юридические лица Республики Беларусь при необходимости занятия дополнительного участка при реконструкции объекта без изменения его функционального назначения, если первоначально земельный участок был предоставлен на праве постоянного пользования.

В Кодекс о земле вносятся дополнения, расширяющие перечень случаев и лиц, которым земельные участки для строительства (установки) временных индивидуальных гаражей, а также для огорождения могут предоставляться во временное пользование. Так, земельные участки для строительства либо установки таких гаражей на придомовой территории смогут предоставляться во временное пользование сельскими, поселковыми исполнительными комитетами гражданам Республики Беларусь, зарегистрированным по месту жительства в многоквартирных жилых домах, расположенных в сельских населенных пунктах, являющимся собственниками транспортных средств. А. А. Гаев пояснил, что ранее размещение временных индивидуальных гаражей допускалось только для жильцов многоквартирных и блокированных домов.

(Начало. Окончание на стр. 4)

РЕСПУБЛИКАНСКАЯ  
СТРОИТЕЛЬНАЯ  
ГАЗЕТАПодписка на  
II полугодие 2010 года!

СЧЕТ-ФАКТУРА № 6/н от 25.05.2010 г.

Платательщик: (II полугодие: июль-декабрь 2010 г.)

Наименование	Количество номеров II полугодие 2010 г., шт.	Цена номера без НДС, руб.	Стоимость без НДС, руб.	Сумма НДС (20%), руб.	Стоимость с НДС, руб.
"Республиканская строительная газета" №№ 25-48 2010 г.	24	3950	94 800	18 960	113 760

Итого к оплате: Сто тринадцать тысяч семьсот шестьдесят белорусских рублей

Поставщик: РУП "Белстройцентр"  
220036, г. Минск, ул. Р. Люксембург, 101.  
Тел./факс: (017) 207 13 06  
Р/с 3012740517018, в отделении № 539, ОАО "Белинвестбанк", г. Минск,  
ул. Коллекторная, 11. Код 739, БИК 153100739, УНП 190089964, ОКПО 37611520

Директор  
Козловский А. А.Главный бухгалтер  
Кабка Г. В.

Для тех, кто подписывается на почте, напоминаем наши подписные индексы:

Каталог РУП "Белпочта", стр. 79

Индекс 635092 - для предприятий и организаций

Индекс 63509 - для индивидуальных подписчиков

Оплатить подписку можно в любом почтовом отделении.

Телефон редакции для справок: (017) 207 13 06  
E-mail: gazeta-iks@yandex.ru, www.bsc.by

# Наводим порядок на стройплощадках, или учимся считать деньги с ООО "КВ-партнер"

(Окончание. Начало на стр. 1)



## КОГДА МОЛОДОСТЬ — НЕ ПОРОК

На первый взгляд, биография холдинговой компании "Подъемные машины" ограничивается новейшей историей, стартовавшей в 2005 году. Однако присмотревшись более внимательно, можно отметить, что началом деятельности холдинговой компании стало вхождение в ее состав двух старейших российских промышленных гигантов: Соломбальского (ОАО "СМЗ") и Великолукского (ООО "Велмаш-С") машиностроительных заводов, основанных в 1929 и 1944 годах соответственно.

С самого начала своего существования ХК "Подъемные машины" заняла лидирующие позиции на рынке лесных гидравлических манипуляторов, став крупнейшим в России производителем в этой области. Закрепив свое ведущее положение в сфере техники для леса, холдинговая компания одновременно завоевала репутацию надежного поставщика подъемно-транспортного оборудования для различных отраслей экономики.

Если расположенный в Архангельской области Соломбальский завод в силу своей географии меньше знаком белорусским потребителям, то Великолукский машиностроительный завод прописался в нашей республике "давно и надолго".

## МЫ ВСЕГДА РЯДОМ

"Псковская область, можно сказать, соседка Беларуси. Они дружат испокон веков, — пояснил А. С. Шелестовский. — Поэтому гидроманипуляторы ООО "Велмаш-С" трудятся практически в каждом лесном хозяйстве нашей республики. Надо сказать, что поначалу завод был известен в Беларуси именно этой продукцией. Однако время не стоит на месте, и предприятие наладило выпуск техники, в частности подъемных механизмов, которая находит все большее применение в дорожном, гражданском и промышленном строительстве".

Одной из отличительных особенностей холдинговой компании, выгодно отличающей ее от других производителей подобной техники, является отлаженная система сервисного обслуживания, девиз которой можно сформулировать одним предложением: "Мы всегда рядом". Квалифицированный инженерно-технический персонал максимально быстро решает все возникающие у потребителя вопросы: от гарантийного и послегарантийного обслуживания до ремонта техники и поставки запасных частей. А официальный сервисный центр в Республике Беларусь — ООО "КВ-партнер", с недавнего времени ставший эксклюзивным представителем ООО "Велмаш-С" по продажам краноманипуляторных установок и "мультилифтов", налаживает также собственное производство спецтехники на базе транспортных средств ведущих отечественных производителей: МАЗ, МЗКТ, КамАЗ, УРАЛ, ГАЗ, МТЗ.

Впрочем, обо всем по порядку...

## "МУЛЬТИЛИФТ" ЗАМЕНИТ ПАРК МАШИН

На большинстве отечественных строек для сбора строительного мусора в лучшем случае используются контейнеры. В ряде же случаев "неаппетитные" горы просто разбросаны на земле, вызывая справедливые нарекания граждан и замечания уполномоченных органов. По мере накопления, мусор перегружается в специализированные машины и вывозится на мусороперерабатывающий завод или свалку.

В то же время в Европе система "мультилифт" уже практически вытеснила машины и мусоровозы с порталным механизмом, которые еще буквально несколько лет назад царили на рынке.

Заслуженную популярность обретает схема вывоза мусора с использованием бункеров и в мегаполисах Российской Федерации: Москве и Санкт-Петербурге. Там она основана на применении "мультилифта" крюкового типа с гидравлическим приводом производства ООО "Велмаш-С" — МПР-1 и МПР-2.

Крюковая система захвата сейчас является самой востребованной. Достоинств множество: время погрузки кузова на шасси снижается до 3-х минут (против 8...10 минут у "мультилифтов" с тросовым захватом), водителю не надо выходить из кабины для зацепления сменного кузова, двухсекционная стрела с крюковым захватом обеспечивает жесткую фиксацию кузова, за счет чего становится возможным увеличить эксплуатационную скорость автомобиля до 90 км/ч, угол подъема кузова 50° позволяет вести выгрузку самосвальным способом. Гидрофицированный привод позволяет устанавливать на автомобиль манипуляторы, что значительно расширяет сферу применения данных машин и повышает их универсальность.

Применение системы "мультилифт" с одной стороны, позволяет исключить затраты на работу погрузчиков, самосвалов и прочей многочисленной и дорогостоящей техники, а так-

же ее вынужденные простои. Для иллюстрации приведем пример, как организовывается вывоз мусора с использованием бункеров для сбора мусора и автомобиля с системой "мультилифт" и по "стандартной" технологии. При работе по первой схеме: на строительных площадках размещаются бункеры для сбора мусора. Вывоз бункеров и доставка мусора до места утилизации осуществляются одним автомобилем, оснащенным механизмом "мультилифт". Для обслуживания автомобиля, организации процесса загрузки бункера и его разгрузки достаточно одного водителя.

При работе по второй схеме необходимо: организовать место временного сбора и хранения мусора, организовать погрузку мусора в кузов автомобиля и его доставку до места утилизации. Даже при самой экономичной организации одним водителем обойтись никак нельзя — необходим еще и оператор погрузчика, который будет простаивать, пока водитель вывозит мусор к месту утилизации.

Сравнительные затраты на организацию вывоза мусора приведены в таблице.

СХЕМА 1		СХЕМА 2	
МПР-1 на шасси МАЗ 6303А8	230 млн	Погрузчик фронтальный колесный	150 млн
Бункер накопительный открытого типа	3 x 14 млн	Самосвал грузоподъемностью 10 тонн	3 x 100 млн
<b>ИТОГО</b>	<b>272 млн</b>	<b>ИТОГО</b>	<b>450 млн</b>
Водитель	1 человек	Водитель	4 человека

Немаловажно также, что МПР со сменными бункерами — практически идеальный вариант при строительстве в условиях существующей стесненной застройки, что на сегодняшний день не редкость.

## ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ

Нельзя сказать, что до настоящего времени белорусские строители совсем не были знакомы с преимуществами, которые дает оборудование "мультилифт". На рынке Беларуси ряд компаний работает с подобными механизмами. Однако, как правило, это "мультилифт" тросового типа, характеризующийся сравнительно небольшой грузоподъемностью.

ООО "Велмаш-С" в настоящий момент выпускает "мультилифт" крюкового типа с гидравлическим приводом четырех модификаций. Характеристики грузоподъемности приведены в таблице.

Технические характеристики	МПР-1	МПР-2	МПР-3	МПР-4
Грузоподъемность, кг	14000	18000	20000	5000
Время установки грузовой платформы, с	200	200	200	200
Время подъема/опускания, с	200/200	200/200	200/200	200/200
Максимальный угол подъема платформы, град	48	48	48	48
Габаритная длина, мм	5050	5620	6250	4100
Габаритная ширина, мм	1264	1264	1500	1190
Габаритная высота, мм	2120	2180	2200	1226

Учитывая надежность и потенциал механизма с крюковым захватом, не удивительно, что в Год качества к оборудованию "мультилифт" интерес проявляет все больше серьезных подрядных организаций.

## И ДРУГИЕ ВАРИАНТЫ...

Необходимо еще раз подчеркнуть эксклюзивное преимущество "мультилифтов": на одном автомобиле могут транспортироваться модули различного назначения. Поэтому до сегодняшнего дня во многих областях грузозаправщик и в то же время увезти контейнер с песком. Уникальность таких автомобилей состоит в их универсальности, которая несравнима с другими типами строительной техники.

Подготовила Ольга Брянцева



ООО "КВ-партнер"  
223017, Минский район, пос. Гатово  
Тел.: + 375 (17) 503 55 58,  
+ 375 (44) 750 32 77  
E-mail: admin@kv-partner.com  
www.kv-partner.com

Своим появлением подъемно-транспортные системы, именуемые ныне "мультилифтами", обязаны развитию понтоновых парков для Красной Армии в конце 1932 года. Именно тогда возникла идея установить лебедку, подвижную раму и роликовые опоры для удобства погрузки на грузовой автомобиль понтонов и полупонтонов, используемых для переправы через водную преграду.

Со временем подъемно-транспортные системы с тросовым захватом для горизонтального продольного перемещения грузов трансформировались в универсальную систему для перевозки кузовов различного назначения. В СССР эта система до 1978 года использовалась лишь в понтоно-мостовых парках (ПМП) войсковых частей и применялась лишь для механизации наведения переправ, пока не было налажено изготовление подъемно-транспортного оборудования с гидроприводом и крюковым захватом на шасси КамАЗ.

Основная идея, лежащая в основе "мультилифтов", это легкосъемный и быстро устанавливаемый на автомобиль кузов или грузовая кассета. Неоспоримым его преимуществом является снижение расходов на простой автопарка и специального оборудования в 2-3 раза по сравнению с применением обычных авто-транспортных средств, многовариантность использования кузовов различного назначения на одном шасси, а также возможность применения одного кузова на разных однотипных шасси.

В большинстве стран наибольшее распространение "мультилифты" получили сначала в сельской местности, где актуальны сезонные простои спецмашин, позже — в горном деле, коммунальном хозяйстве и строительстве.