

ОО «БЕЛОРУССКИЙ СОЮЗ
АРХИТЕКТОРОВ»

(Беларусь)



РОО «БЕЛОРУССКИЙ СОЮЗ
ТРАНСПОРТНИКОВ»

(Беларусь)



ИНСТИТУТ РАЗВИТИЯ
И СОЦИАЛЬНОГО РЫНКА

(Литва)



13.12.2019

БЕЛОРУССКИЙ ДИАЛОГ ДЛЯ УСТОЙЧИВОГО РАЗВИТИЯ

Как сделать города удобными для жизни. Пути
взаимодействия государства, бизнеса и общества.

г. Минск - 2019

Оглавление

Введение	2
Что такое город?	2
1. Проблемы горожан	6
Пространство для социальной жизни	6
Дизайн-код	7
Отсутствие систем городской ориентации и навигации	7
Наличие барьеров в городской среде.	8
Низкое качество транспортной инфраструктуры.	9
Городская экология	10
Уплотнительная застройка.	11
Предлагаемые решения:	12
2. Проблемы в архитектурной и градостроительной деятельности.....	12
3. Проблемы в строительном комплексе.....	15
4. Проблемы в эксплуатации недвижимости.....	17
Краткий анализ проблем.	17
Что необходимо изменить.....	18
Предложения:.....	19

Как сделать города удобными для жизни?

Введение

Глобализация и масштабная урбанизация в сочетании с технологическими инновациями и цифровой революцией стремительно меняют окружающий нас мир, структуру экономики и в конечном счете образ жизни людей. В результате качество и комфорт среды обитания становится источником экономического роста.

В документах ООН урбанизация признана значимой положительной тенденцией, что означает необходимость переосмысления роли городов в экономике страны, их вклада в социально-экономическое развитие.

В 2015 году на Всемирном саммите ООН была принята Повестка дня в области устойчивого развития на период до 2030 года (Повестка – 2030), в которой определены 17 целей устойчивого развития (ЦУР). Повестка – 2030 носит универсальный характер и выходит за рамки традиционных подходов и отдельных отраслей экономики. Поставленные в ней 17 целей становятся ориентирами развития для всего человечества.

В числе 17 целей есть **ЦУР 11 – Устойчивые города и населенные пункты**.

Республика Беларусь предпринимает активные шаги по достижению Целей устойчивого развития. Для координации усилий Республики Беларусь по достижению ЦУР Указом Президента Республики Беларусь от 25 мая 2017 г. № 181 «О Национальном координаторе по достижению Целей устойчивого развития» учрежден институт Национального координатора по достижению Целей устойчивого развития.

В нормативно-правовых актах (НПА) соседних стран устойчивое развитие территорий и населенных пунктов, создание комфортной и безопасной среды обитания человека, как целеполагание всего процесса в области архитектуры и градостроительства, указано в каждом разделе и во многих главах. Разработаны НПА определяющие показатели качества городской среды обитания, методики их измерения.

Во многих национальных стратегических документах об этом заявлено достаточно много. Но вот почему-то в разработанном проекте Кодекса об архитектурной, градостроительной и строительной деятельности Республики Беларусь об этом не сказано ни слова.

Мы не ставим сегодня задачу исправить недостатки проекта Кодекса, мы позволим себе немного порассуждать о том, что такое современный город вообще и как в городах живет сегодня обычному белорусскому гражданину.

Что такое город?

Одно из лучших определений прозвучало несколько лет назад во время Московского урбанистического форума: **«Город — это место, где люди готовы терпеть неудобства от близости себе подобных ради доступа к возможностям, которые оно предоставляет».**

Современный город представляет собой сложную многоуровневую социальную, культурную, экономическую экосистему.

В тоже время современный город – абсолютно открытая система, он поглощает и растворяет в себе новых жителей, технологические и экономические новации, потребляет невероятное количество ресурсов, втягивает новые культурные традиции. Он обладает сложной инфраструктурой жизнеобеспечения. Все эти вещи тесно сплетены в единый комплекс. В крупных мегаполисах создается ощущение, что ты находишься в центре черной дыры, из зоны притяжения которой не может вырваться уже никто и ничто, попавшее по неосторожности в зону притяжения.

Но все-таки, город - это в первую очередь люди. Как чувствуют они себя в современном городе? Что такое белорусский город? Есть ли он? Какой он?

Немного о демографии Беларуси.

В Беларуси на 1 января 2019 проживало 9 475 тыс. человек. Из них согласно статистическим данным городское население составляет почти 77%.

Таким образом Беларусь реально является самой урбанизированной страной на постсоветском пространстве.

Средняя плотность населения – 46 чел./км².

Всего в Республике Беларусь к городам отнесено 116 населенных пунктов. Из них городов, где проживает более 50 тысяч человек – всего 23.

А городов с населением более 80 тысяч человек, которые по мнению руководства страны имеют потенциал стать точками экономического роста и вовсе семнадцать.

К сожалению, в Беларуси города не являются самодостаточными субъектами во многих сферах деятельности. В большинстве случаев в результате административной реформы были соединены органы административного управления городом (районным центром) и районом. В результате интересы города «растворились» в отчетности о засеянных площадях, убранных гектарах и средних урожаях. По важнейшим параметрам городского развития органы статистики не имеют данных. Но трудно делать выводы о качестве городской среды и вообще о развитии того или иного города, обладая данным о суточном приросте цыплят и урожайности сахарной свеклы. Как минимум надо вести учет показателей отдельно по району и по городу.

Вторая системная проблема – наши города финансово несамостоятельны. Реальное наполнение и хоть какие-то возможности имеет областной уровень.

В бюджетной сфере горизонт планирования – один год. О каком стратегическом планировании может идти речь. Поэтому для отечественных и тем более иностранных инвесторах речи быть не может, в работе с городами они кроме рисков, более чем обоснованных, ничего не видят. Но во всем мире нормальной практикой является использование именно городскими администрациями в целях развития различного рода финансовых инструментов – кредиты, облигационные займы, концессионные соглашения и многое другое.

Еще один факт, констатирующий невозможность нормального планирования городского развития – отсутствие в Беларуси национальной политики (Стратегии, если хотите) по вопросам городского развития. А если нет цели – то нет и поступательного движения к ней.

И это, наверное, одна из первоочередных задач. Необходимо исследовать и осмыслить, что такое сегодня белорусские города, чем, какими показателями они могут характеризоваться, какая информация нам нужна, чтобы можно было судить об устойчивом развитии или наоборот – деградации белорусского города. Крайне важно сформировать достижимые реальные цели для каждого города в частности и определиться, что такое – развитие Беларуси, как страны, как системы с высокой степенью урбанизации.

Одна из важнейших характеристик современного города – его компактность. Компактность города характеризуется в первую очередь его плотностью. Этот фактор существенно влияет на величину удельных (на одного горожанина) расходов на содержание городской инфраструктуры. Мировая практика говорит о том, что эта величина находится на минимуме при плотности городского населения в диапазоне 4...6 тыс. чел./км².

Табл. 1. Города Беларуси с населением более 50 тыс. человек.

№	Город	Численность населения	Площадь	Плотность	Статус
1	Минск	1 992 685	348,84	5 712	Самостоятельная административно-территориальная единица
2	Гомель	536 938	139,77	3 842	<u>Город областного подчинения</u>
3	Могилёв	383 313	118,50	3 235	<u>Город областного подчинения</u>
4	Витебск	378 459	134,60	2 812	<u>Город областного подчинения</u>
5	Гродно	373 547	141,98	2 631	<u>Город областного подчинения</u>
6	Брест	350 616	146,12	2 400	<u>Город областного подчинения</u>
7	Бобруйск	216 793	96,40	2 249	<u>Город областного подчинения</u>
8	Барановичи	179 000	84,96	2 107	<u>Город областного подчинения</u>
9	Борисов	142 681	46,00	3 102	Город районного подчинения
10	Пинск	137 960	47,36	2 913	<u>Город областного подчинения</u>
11	Орша	114 135	38,90	2 934	Город районного подчинения
12	Мозырь	112 348	44,18	2 543	Город районного подчинения
13	Солигорск	106 289	15,00	7 086	Город районного подчинения
14	Лида	101 928	45,79	2 226	Город районного подчинения
15	Новополоцк	101 125	52,27	1 935	<u>Город областного подчинения</u>
16	Молодечно	94 558	30,00	3 152	Город районного подчинения
17	Полоцк	84 332	43,05	1 959	Город районного подчинения
18	Жлобин	76 234	32,92	2 316	Город районного подчинения
19	Светлогорск	67 054	25,86	2 593	Город районного подчинения
20	Речица	65 873	32,00	2 059	Город районного подчинения
21	Жодино	64 559	23,20	2 783	<u>Город областного подчинения</u>
22	Слуцк	61 818	30,50	2 027	Город районного подчинения
23	Кобрин	53 411	31,60	1 690	Город районного подчинения

Компактный город или город коротких расстояний — градостроительная концепция, характеризуется относительно высокой плотностью застройки и

смешанными видами землепользования. Она основана на эффективной системе общественного транспорта, план компактного города — по мнению защитников концепции — поощряет пешеходное и велосипедное движение, снижение потребления энергии и загрязнения окружающей среды. Многочисленным жителям города предоставляются возможности социального взаимодействия, а также чувство безопасности, благодаря просматриваемости территорий. Кроме того, возможно, эта концепция более приемлема, чем просто разрастание города, так как уменьшается зависимость от автомобилей, инфраструктуры требуется меньше, и она выходит дешевле на душу населения.

Термин «компактный город» был введен в 1973 году математиками Джорджем Данцигом и Томасом Саати, их видение было во многом обусловлено желанием более эффективно использовать ресурсы.

Этому факту есть простое объяснение – меньшая плотность населения и, соответственно, его растянутость, требует большей протяженности улиц, большей длины трубопроводов и кабельных систем для обеспечения качества инфраструктуры. Кроме того, содержание большей протяженности улично-дорожной сети требует и больших расходов на эксплуатацию (уборка, удаление снега и льда).

В этом «идеальном» диапазоне плотности у нас находится всего лишь один город - столица Беларуси Минск. Еще один город по плотности превосходит этот параметр – это Солигорск. И еще несколько (если быть точным – четыре города) приближаются к этой величине. Т.е. даже областные центры Беларуси нельзя назвать компактными городами.

Современный компактный город – это полицентричный город. Для устойчивого развития городу необходимы точки опоры – точки роста, магниты притяжения горожан. Стать такими магнитами могут места концентрации разнообразных общественных функций.

Территорию вокруг каждого из таких магнитов – с учетом часто уже сложившейся застройки – гораздо проще привести в соответствие принципам компактности, чем целый город с одним ядром. Именно поэтому, например, первые этажи зданий в новой застройке делают коммерческими, т. е. доступными для малого бизнеса и дворовых инициатив (соседских центров, коворкингов и т. д.). Другой вариант – общественные пространства как объект притяжения (например, парки).

Девелоперы должны сфокусироваться на комплексном зонировании территории жилых кварталов с учетом потребностей разных групп жителей. Но сами по себе они этого делать не станут по вполне банальным и очевидным причинам – это не приносит прямого дохода в краткосрочной перспективе и увеличивает объем начальных инвестиций в проект. Поэтому так важна роль органов государственного и местного управления, которые являясь проводниками государственной политики в области городского развития в целом и градостроительства в частности выдвигают требования к участникам рынка о комплексном развитии застраиваемых территорий

Но, чтобы подход, ориентированный на человека, работал, застройка, во-первых, должна быть не точечной, а исключительно комплексной, а во-вторых, охватывать относительно масштабные территории. К сожалению, далеко не во всех

даже крупных городах, и Минск здесь не исключение, подходящих по размеру участков практически не осталось.

Единственный путь на сегодня – высвобождение в городах промышленных зон и постепенная реновация территорий старой застройки.

Однако этот путь является достаточно сложным и дорогостоящим.

Во всем мире в процессе развития городов возникают вызовы и угрозы, являющиеся причинами социальной напряженности в городах. Условно можно разделить их на несколько групп:

1. Проблемы, которые испытывают непосредственно жители города во время проживания или пребывания в нем.
2. Проблемы, которые испытывают профессионалы, непосредственно участвующие в процессах городского планирования и развития, т.е. речь идет об архитекторах, проектировщиках и строителях в первую очередь.
3. Проблемы, возникающие при эксплуатации городских объектов и городской инфраструктуры, т.е. это все организации от низового уровня (ТСЖ, ЖЭСы, ЖРЭО) и до коммунальных предприятий (водоканал, тепловые сети, электросети, транспортные предприятия и т.д.).
4. Проблемы, возникающие у бизнес-сообщества, интересы которого в первую очередь ориентированы на городские процессы (ритейл, сфера бытовых услуг, индустрия развлечений, сектор HoReCa и т.д.).

Давайте попытаемся обозначить наиболее острые проблемы, выяснить возможные причины их возникновения и совместными усилиями найти решения.

1. Проблемы горожан

Пространство для социальной жизни

Основное отличие города от деревни – возможность праздного времяпрепровождения. И потребность в этом будет расти с каждым днем.

К сожалению, одним из основных мест для этого являются торгово-развлекательные центры, которые предоставляют возможность как-то недорого провести время – поглазеть на товары, что-то перекусить, выпить кофе. Что-то масштабное, глубокое и серьезное организовать в них нельзя. Возможно определенной категории горожан этого и достаточно. Но со временем требования к качественной составляющей растут и набор предоставляемых услуг (а он практически одинаков в большинстве этих заведений) начинает просто надоедать.

Нельзя сказать, что в остальных секторах ничего не происходит. Количество мест для развлечения в целом растет, но не всегда количественный рост сопровождается ростом качественным. И очень часто вновь возникающие пространства носят нишевой характер, ориентируясь на узкий круг единомышленников.

Сегодня даже в крупных городах нет современных парков и иных рекреационных зон и, в том смысле, в котором «современность» понимается в европейских странах. А о качестве и назначении наших площадей и говорить не приходится. Никакой иной цели посетить их в летний период, кроме как получить тепловой удар, нет и быть не может. Понятно, что мы унаследовали все это от

государства с иной политической и экономической моделью. Но, к великому сожалению, сегодня ни в профессиональном сообществе, ни тем более во властных структурах не видно активного поиска путей выхода из сложившейся ситуации.

Большой проблемой является отсутствие постоянных «городских» каналов распространения своевременной информации о каких-то интересных событиях и мероприятиях, исключением в некоторых моментах можно признать Минск и пару крупных городов. А если говорить про наши малые города – то там в принципе и распространять нечего, культурная жизнь там почти на нулевом уровне.

Дизайн-код.

Мы сегодня живем в условиях визуального и шумового информационного мусора. Городские пространства забиты рекламой, тоже самое можно сказать и про многие общественные здания.

Свистопляска, бал чертей, иного слова не подобрать, если хочешь охарактеризовать визуальные ощущения от многих городских районов, в том числе и в Минске.

Наличие кондиционеров, хаотичное остекление балконов и т.п. Чем больше таких зданий вокруг, тем более угнетающая атмосфера хаоса формируется, отрицательно влияя на любого человека, вынужденного наблюдать картину со стороны. Сознательно вредя внешнему виду собственного города, люди не считают, что это действительно важно. В настоящее время не ведется активной работы по продвижению идеи красивого фасада, нет общепринятых систем оформления или запретов на самовольное «благоустройство». Пока таковых не примут, города будут сохранять хаотичный вид.

При этом в развитых странах давно придумано решение, нам вовсе нет нужды изобретать велосипед, это решение называется дизайн-код.

Дизайн-код города (или городского района) – свод правил и рекомендаций по оформлению вывесок и наружной рекламы, фасадов зданий и прилегающей к ним территории. Он призывает владельцев и арендаторов учреждений придерживаться единого оформления названий, информационных табличек и витрин учреждений, расположенных на фасадах зданий, на которых распространяется дизайн-код.

Отсутствие систем городской ориентации и навигации

Современный город немыслим без знаков и указателей – это графический язык, посредством которого осуществляется общение человека с городом. Проблема оснащения городов средствами статической навигации начала активно рассматриваться в начале XX века с точки зрения систем городского транспорта. Первыми на проблемы навигации обратили внимание крупные туристические центры Европы – Париж, Лондон, Амстердам, Нью-Йорк и другие большие города. В Беларуси на сегодняшний день системно этот вопрос не решается нигде и никем.

Почему же грамотно выстроенная система городской навигации так важна? Рассмотрим основные преимущества, которые она даёт:

Туристическая привлекательность – город перестаёт быть для туристов, впервые его посетивших, огромным белым пятном, они сразу знают, какие у них

есть возможности для досуга и отдыха, в каком направлении им следует двигаться, на что следует обратить внимание.

Комфорт городской среды для горожан – кроме туристов, посещающих город впервые, городская навигация необходима и для местных жителей, вне зависимости от того, расположена она на основных транспортных артериях или в отдалённых частях города. Она также позволит расширить потенциал культурно-досуговых мест города.

Один из аспектов создания безбарьерной среды – говоря о безбарьерной городской среде, принято в первую очередь освещать проблемы маломобильных групп населения, однако, барьеры могут быть представлены не только физической недоступностью. Во многих городах уже появляются полосы на тротуарах для слепых и слабовидящих, но часто люди с нарушениями слуха и речи оказываются обделены вниманием. А ведь и для здорового человека не всегда бывает возможным спросить дорогу у случайного прохожего. В этих случаях система статической городской навигации становятся незаменимы.

Городская навигация призвана не только помочь принять решение о том, в каком направлении двигаться – это так же места для рекламы как магазинов, заведений общественного питания, так и культурных заведений города.

К формам городской навигации относятся:

- Информационные стелы;
- Указатели – пешеходные и автомобильные знаки;
- Таблички на зданиях с указанием улицы и номера дома;
- Мелкие графические объекты – цветовая навигация, направляющие линии и т.д.

К сожалению, системы городской навигации если где-то и пытаются создать, то в первую очередь как объект графического дизайна. В ней почти не учитываются средовые аспекты, хотя сама потребность в навигации сформирована устройством среды – градостроительной планировкой, структурой многофункциональных комплексов, сложноорганизованными интерьерами и т.п. Элементов навигации, спроектированных как объект графического или предметного дизайна с учетом средовых особенностей, очень мало.

К великому сожалению наши местные органы власти совершенно не в состоянии таким образом модернизировать городскую среду, недостаточно квалифицированных кадров, нет предварительных исследований. И что самое печальное – нет понимания необходимости в этом.

Наличие барьеров в городской среде.

Республика Беларусь 18 октября 2016 г. ратифицировала Конвенцию о правах инвалидов (далее – Конвенция), целью которой является поощрение, защита и обеспечение полного и равного осуществления всеми инвалидами всех прав человека и основных свобод, а также поощрение уважения присущего им достоинства.

Советом Министров Республики Беларусь утвержден Национальный план действий по реализации в Республике Беларусь положений Конвенции о правах

инвалидов на 2017–2025 годы (далее – Национальный план) является основополагающим документом, призванным обеспечить создание необходимых условий и механизмов для реализации положений Конвенции в нашей стране на основании консолидации усилий государственных органов, организаций и институтов гражданского общества.

Но мы делаем только первые шаги в повышении доступности нашей среды для лиц с ограниченными возможностями. Первые робкие попытки застройщиков в новых микрорайонах как-то начать реализовывать в застройке принципы универсального дизайна говорят о том, что у наших девелоперов и проектировщиков нет комплексного представления об этом, что доступность среды не сводится к наличию пандусов для инвалидов колясочников, проблема намного шире.

Сегодня высокого уровня качества среды обитания человека можно добиться на основе принципов универсального дизайна. В его основе лежит простой постулат: люди обладают разными способностями и им нужна среда, в которой нет барьеров ни для кого.

Если проанализировать первые робкие попытки создания безбарьерной среды, то понимаешь ту пропасть в понимании специфики этих вопросов, которая есть даже в нашей профессиональной среде архитекторов, проектировщиков, конструкторов и т.д. Большая проблема – как это понимают органы местного управления.

Принципиальным моментом здесь является то, что универсальный дизайн – это не просто перечень мероприятий или действий, это – постоянный процесс непрерывных улучшений, целью которого является полное включение всех в жизнь общества на принципах равенства и социальной интеграции.

Низкое качество транспортной инфраструктуры.

Потребности современного горожанина в передвижениях растут с каждым днем. Можно полноправно утверждать, что сегодня быть современным означает быть мобильным.

Несмотря на общую адаптацию транспорта к рыночным условиям, состояние транспортной отрасли и уровень ее развития в настоящее время нельзя считать удовлетворительными.

Системной проблемой транспортной отрасли является несоответствие между низким уровнем ее развития, эффективностью, качеством функционирования и возрастающим спросом экономики и общества на транспортные услуги. Это проявляется в следующем:

1) состояние опорной транспортной сети не соответствует существующим и тем более перспективным грузо- и пассажиропотокам.

2) транспортные технологии не отвечают современным требованиям эффективного функционирования транспорта в условиях рынка, препятствуют удовлетворению растущего спроса на качественные транспортные услуги, снижению себестоимости перевозок, оптимальному использованию существующей транспортной инфраструктуры.

3) уровень доступности и качество транспортных услуг не отвечают потребностям населения страны. Общественный пассажирский транспорт в городах и в пригородных зонах не в состоянии обеспечить спрос на качественные пассажирские перевозки. Значительная часть сельских населенных пунктов страны не обеспечена связью по дорогам с твердым покрытием с опорной транспортной сетью.

4) наблюдается существенное отставание темпов развития дорожной сети от темпов автомобилизации общества.

5) основные фонды всех видов общественного транспорта обновляются недостаточными темпами, в результате их износ достиг 80 и более процентов и продолжает нарастать. Это влечет за собой снижение уровня безопасности транспортного процесса, рост транспортных издержек и может стать причиной возникновения дефицита провозных и пропускных возможностей в отдельных элементах транспортной системы.

6) сохраняется определенная зависимость внешней торговли от иностранных коммуникаций и перевозчиков, не до конца используется транзитный потенциал.

7) показатели безопасности транспортного процесса, в первую очередь дорожного движения, не соответствуют мировому уровню. В дорожно-транспортных происшествиях ежегодно получают травмы и погибают тысячи человек. Общий ущерб от таких негативных последствий транспортной деятельности, как аварийность, загрязнение окружающей среды, потери экономики и общества от перегрузки транспортных коммуникаций, ежегодно исчисляется несколькими процентами от ВВП.

Городская экология

Рост величины и численности населения укрупняет экологические проблемы городов. С каждым днем ситуация становится тяжелее, под влиянием научно-технической революции и ускоренного развития промышленности. В городах превышены допустимые значения вредных веществ, что разрушает экологию, несет вред человеческому здоровью.

Количество отходов (жидких, твердых, газообразных), выбрасываемых в окружающую среду настолько велико, что природа перестала самостоятельно справляться с их переработкой. Житель города испытывает последствия загрязнений: падение уровня жизни, рост числа заболеваний, сокращение продолжительности жизни, уменьшение производительности. Но это положение не заставляет его пересмотреть отношение к экологии, разрушение окружающей природы продолжается.

Основные проблемы:

- Деградация природной среды. Флора и фауна гибнут, их сменяет достаточно однообразная «городская» среда. Разновидность растений, количество «зеленых» зон неуклонно снижается.
- Загрязнение воздуха. Атмосфера содержит вредные, опасные для жизни вещества в больших городах и маленьких поселениях. Запыленность воздуха, кислотные дожди влияют на человеческое здоровье и окружающую среду. Растения способны перерабатывать углекислый газ, но из-за массовой вырубki лесов и осушения болот их становится меньше.

- Нарушение процесса водоснабжения. Планета покрыта водой на 71%, которая загрязняется промышленными и бытовыми стоками. Страдают подземные воды, реки, озера, Мировой океан. Эти загрязнения приведут к острому дефициту питьевой воды и могут стать причиной гибели сотен тысяч людей.
- Бытовые отходы. Мусор загрязняет почву, воду и воздух. Процесс разложения некоторых его видов требует сотни лет. Этот процесс непрерывно, во все увеличивающемся масштабе, будет сопровождаться выбросами в атмосферу вредных веществ, нанося непоправимый урон окружающей среде и нашему здоровью.
- В городах продолжают размещать производства, оказывающие вредное воздействие на окружающую среду, представляющие реальную угрозу здоровью и жизни горожан.
- В непосредственной близости от мест проживания горожан расположены свалки твердых коммунальных отходов, а иногда и промышленных.

Не секрет, что в последние годы такое пренебрежение к интересам жителей и прямое нарушение действующего законодательства в области охраны окружающей среды привели к многочисленным акциям протеста, петициям и иным проявлениям недовольства жителей в городах Беларуси.

Уплотнительная застройка.

Огромной проблемой во многих городах становится *чрезмерная* уплотнительная застройка. Как уже было отмечено выше, в городах наблюдается определенный дефицит площадей, которые являются инвестиционно привлекательными для девелоперов. Кроме того, не является секретом, что при таком способе строительства зачастую застройщик избавлен от необходимости нести немалые дополнительные расходы на создание социальной и инженерной инфраструктуры. Поскольку застройка идет в районе с уже сформированной инфраструктурой.

Это опять приводит к массовым и публичным появлениям недовольства горожан. Кроме того, во многих случаях подобные действия дают возможность предполагать наличие коррупционной составляющей в этом процессе.

Не секрет, что наиболее привлекательные участки для застройки выделяются на основании решения властей различного уровня, не проходя публичных конкурсных процедур. Такие действия еще больше дают оснований предполагать о сложившейся системе коррупции в этой сфере, что подтверждается многими уголовными делами, открытыми в отношении должностных лиц различного уровня.

Нельзя отрицать тот факт, что застраивать площади внутри городов, в том числе и внутри жилых районов необходимо, но только там, где для этого существуют объективно благоприятные условия и такая застройка не наносит вреда озелененным территориям, не сметает с лица земли детские игровые и спортивные площадки, не ухудшает напрямую условия проживания (уменьшение солнечной инсоляции в отдельных квартирах и т.д.).

Но заранее очевидно, что это встретит определенный отпор со стороны уже живущих в этом районе горожан. И вот в этом как раз и заключается суть работы органов местной власти с населением, чтобы заранее провести разъяснительную

работу, возможно еще до принятия окончательного решения о выделении земельного участка. Да, это сложно, да, это неприятно, но без этого диалога не избежать социального конфликта.

Предлагаемые решения:

В области архитектурной, градостроительной и строительной деятельности не в полной мере налажены механизмы действенного контроля за соблюдением действующих норм и требований. По всей видимости недостаточны меры ответственности должностных лиц и руководителей застройщиков за прямое нарушение и сознательное отклонение от требований законодательства.

Гражданское общество исключено из реального процесса планирования городского развития.

Выходом из сложившейся ситуации является в первую очередь реальное участие горожан в решении вопросов территориального планирования и развития.

К конкретным мерам можно отнести:

- создание реально действующих при местных органах власти общественно-консультативных советов, представляющих интересы трех наиболее крупных групп стейкхолдеров, а именно органов местной власти, бизнес-сообщества и представителей гражданского общества,
- проведение общественных обсуждений по широкому кругу вопросов городского развития не в режиме «информирования», как это делается в большинстве случаев сегодня, а реально учитывая мнения жителей, в первую очередь тех, чьи интересы это непосредственно затрагивает.
- проведение общественных обсуждений на ранней стадии принятия решений, на стадии формирования идеи или как минимум на стадии предпроектной проработки, а не тогда, когда проект закончен, пройдена государственная экспертиза и застройщиком получена вся разрешительная документация.
- необходима значительная доработка нормативно-правовых актов, регламентирующих проведение общественных обсуждений. Должны быть выработаны четкие критерии и механизмы, на основе которых общественность может заблокировать принятое предварительное решение.
- граждане Республики Беларусь должны быть признаны субъектами градостроительного процесса и иметь возможность обжалования, в том числе в судебном порядке всех решений, в том числе заключений государственной строительной и экологической экспертизы.
- должны быть разработаны и внедрены четкие механизмы контроля и меры ответственности за самовольные нарушения и отклонения от принятых и утвержденных в законном порядке требований генеральных планов и Проектов детальной планировки (ПДП).
- открытый свободный доступ к основным разделам градостроительной документации, планам детальной планировки.

2. Проблемы в архитектурной и градостроительной деятельности.

От качества процесса проектирования напрямую зависит качество объекта и сооружения, его срок службы и размеры эксплуатационных расходов на его

содержание. Однако в практике нашего строительного комплекса происходит все ровным счетом наоборот.

За последние годы сколько было сказано о существующих в сфере архитектуры и градостроительства проблем, но ничего не улучшилось, порою даже наоборот.

Попытаемся рассмотреть основные проблемы в этом процессе, не заикливаясь на мелочах.

Начнем с самого начала.

Когда Заказчик (Инвестор) принимает предварительное решение о начале инвестиционно-строительного цикла, в развитых странах проводят в первую очередь цикл общественных обсуждений, в ходе которых стараются выяснить – до какой степени и интересы каких стейкхолдеров могут быть затронуты в ходе реализации инвестиционного проекта. Если степень конфликтности Проекта велика – никакой инвестор не начнет его реализацию.

Если общественное мнение и мнение экспертных сообществ не высказывает особых претензий и неприятий – начинается следующая стадия. На ней проводятся различного рода исследования, собирается предварительная информация и разрабатывается технико-экономическое обоснование (ТЭО) Проекта (то что у нас именуется предпроектной стадией, на самом деле различия между этими подходами как между Зельвой и Нью-Йорком).

ТЭО Проекта разрабатывается в несколько стадий. На первой стадии (точность оценки здесь примерно на уровне $\pm 25\%$) главный вопрос заключается в оценке экономической целесообразности и технической возможности реализации Проекта (кто-то встречал у нас такое?).

На следующих стадиях проект прорабатывается до мельчайших деталей, и оценка делается с точностью $\pm 2...3\%$. Практически в эту стадию входит и значительная часть проектирования (то что у нас именуется стадией «А»). А уже затем начинается детальное проектирование до мельчайших детализировок.

У нас как правило стадию ТЭО и предпроектных работ Заказчик не считает необходимыми и обязательными, он ведь и так почти все знает.

Такой подход предопределяет первые сложности в наших процессах проектирования.

Плохо представляя себе, что же он хочет построить, не имея почти никакого понятия о стадиях и технологиях проектирования, Заказчик формирует цену и устанавливает сроки выполнения проектных работ. И поскольку состав работ ему неизвестен, то никакие сборники норм и расценки не могут ему помочь сформировать надлежащую стоимость. А поскольку предварительные этапы проектирования были пропущены, у Заказчика нет реального понимания соотношения сложности объекта и сроков, необходимых для проектирования.

Т.е. на торги Заказчик выходит с неадекватной стоимостью и сроками проектирования. Но сложившаяся ситуация на этом рынке, в которой потенциальные подрядчики готовы на любую работу практически за бесценок, вынуждает многие проектные организации понижать планку и соглашаться на эти кабальные условия. Не секрет, что в результате этого в рамках отдельных процедур начальная стоимость проектных работ понижалась в 15-20 раз. О каком качестве Проекта в результате такого проектирования можно говорить?

В результате такого подхода отрасль теряет тысячи высококлассных специалистов, которые либо вынуждены уезжать из страны (неважно, на Запад или на Восток) в поисках более привлекательных условий оплаты труда. Не секрет, что у наших соседей стоимость проектных работ выше в несколько раз.

Еще одна проблема, ведущая к этому же результату – снижение стоимости нормо-часа.

После заключения контракта на выполнение проектных работ начинается следующий этап взаимоотношений Заказчика и Подрядчика. И первая сложность здесь – полнота и качество исходных данных и умение Заказчика разработать Техническое Задание на проектирование. Это сразу создает потенциально конфликтную ситуацию, поскольку скорее всего приведет к принятию неверных технических решений и срыву сроков проектирования.

Следующий значимый этап, если стороны успешно (с разной степенью успешности) завершили проектирование – государственная строительная экспертиза.

Одна из основных проблем – то, что, как правило, Госстройэкспертиза не укладывается в отведенный законодательством срок – один месяц. В большинстве своем (в силу действительно высокой загрузки) к концу этого месяца они выдают замечания к проекту, и у Заказчика и Подрядчика не остается времени для подготовки качественного ответа или внесения изменений в случае необходимости в проект. Соответственно Заказчик вынужден обращаться с просьбой о продлении еще на месяц сроков проведения экспертизы. Но самая главная проблема заключается в том, что экспертиза видит свою главную задачу не в проверке качества проектных решений (с технической точки зрения), а в уменьшении стоимости объекта, в первую очередь финансируемого из бюджетных источников. То, что это может привести к понижению качества технических решений – ее волнует в последнюю очередь.

Вообще стремление любой ценой понизить стоимость строительства часто приводит к необоснованному в последствии росту затрат у Заказчика. В качестве примера: как правило в городских условиях применяются ручные способы восстановления растительного грунта и последующее озеленение. Это связано с тем, что в городских условиях не встретишь прямо гектары озеленяемых площадей после строительства. как правило, это достаточно узкие полоски земли, зачастую оторванные один от другого. Замена на механизированный способ приводит к резкому уменьшению сметной стоимости таких работ. По факту работы будут выполняться вручную, где заказчик, в том числе и бюджетный, возьмет дополнительные средства для этого – никого не волнует.

Вообще процесс определения сметной стоимости объекта строительства вызывает сложности почти у всех подрядчиков. Практически невозможно определить реальную рыночную стоимость закладываемых в проект материалов и оборудования. Большую часть из них берут из Базовых Сборников стоимости материалов и оборудования. Но тут есть некоторые нюансы:

1. Не все приведенные в Сборниках цены соответствуют действительности.
2. Многих современных материалов и видов оборудования в Сборниках просто нет.

3. В составе проектных организаций должны быть (эта норма установлена действующим законодательством) специальные группы, которые мониторят на рынке стоимость материалов и оборудования, которых нет в Сборниках. На самом деле это формальное закрепление обязанностей за кем-то из работников, поскольку стоимость проектных работ не позволяет сегодня проектным организациям иметь в штате профессиональных маркетологов. Еще одна трудность, что большинство предприятий-изготовителей не считает необходимым направлять в ответ на ценовые запросы реальные цены, понимая, что это всего лишь некое изучение конъюнктуры, за которым не обязательно последует реальная закупка.

В итоге формируется сметная стоимость объекта, которая может существенно отличаться от реальной.

После этого Заказчик приступает к формированию стартовой стоимости подрядных работ на строительство, которая никак не связана с реальностью.

Еще одна существенная проблема у проектных организаций. При постоянном повышении требований к стадии авторского надзора в последние годы происходило снижение норматива стоимости этих работ. В итоге практически ни одна проектная организация не в состоянии себе позволить иметь в штате специализированное подразделение, решающее эту задачу. Авторским надзором занимаются те же специалисты, которые и разрабатывали соответствующий раздел проекта, что отрывает их от работы над текущими проектами и никак не добавляет качества работы.

3. Проблемы в строительном комплексе.

За последние годы (с 2014 по 2018) количество занятых в строительной отрасли сократилось более чем на 50 тыс. человек. И это в основном высококвалифицированные специалисты, уехавшие на заработки в соседние страны. Размер средней заработной платы за последние десять лет сократился в двое. Директивное управление отраслью, установление непонятно кем рассчитанных показателей, включая экспорт услуг – все это привело к падению престижа профессии строителя и кризису в строительном комплексе в целом.

Одна из причин кадровых потерь – чрезвычайно низкая стоимость нормо-часа, в разы ниже чем в соседних с Беларусью странах.

Из сложившейся ситуации нет иного выхода, кроме пересмотра стоимости этого показателя в сторону повышения и выравнивания его в ближайшее время с установленным в странах-соседях. Надо понимать, что речь идет о как минимум 2-х кратном повышении.

Проблемы строительного комплекса при сложившейся системе процедур закупок начинаются задолго до начала строительства – еще на этапе определения проектной организации. При выборе подрядчика на проектно-изыскательские работы, как и в целом по системе, основным показателем является стоимость подрядных работ. Остальные критерии, как опыт организации, качественные критерии в расчет не принимается. В итоге победителями конкурсных процедур становятся предприятия, не имеющие в своем составе специалистов нужной квалификации, а на выходе мы имеем непонятно как и кем выпущенную проектную

документацию. О проблемах в ее разработке мы уже говорили выше. Досадно то, что исправлять существующие в ней недочеты и ошибки приходится на этапе строительства, а это обходится значительно дороже.

Одна из основных проблем – низкое качество инженерных изысканий. В отрасли практически не осталось высококвалифицированных геологов и геодезистов. А те единицы что есть – завалены текущими заказами. В результате проектно-изыскательские работы выполняются силами специалистов очень низкой квалификации. Это может привести к принципиально неверным ошибочным проектным решениям.

Отдельный вопрос – качество работ при обследовании технического состояния строительных конструкций существующих зданий и сооружений. Принятие решения о реконструкции (модернизации) объектов принимается на основании заключения об их состоянии, им же во многих случаях определяется и объем работ. К сожалению в этом процессе существуют те же проблемы что и в отрасли в целом. Но ситуация усугубляется еще и тем, что результаты обследований никем дополнительно не проверяются. Перепроверить их на стадии проектных работ тоже не представляется возможным. И это тоже может служить в итоге причиной для неверных проектных решений.

Существующая сметно-нормативная база существенно отстает от реалий. Заложенные в ней нормативы на использование машин и механизмов не дают возможности применения новых технологий.

Огромную проблему для каждого предприятия в отрасли представляет жесткое регулирование величины плановых накоплений - от 2 до 9 % в зависимости от вида работ. Эта мера делает строительный бизнес инвестиционно не привлекательным, т.к. в первую очередь не позволяет в нужные сроки производить модернизацию и обновление основных фондов.

Настало время пересмотреть этот показатель и установить его на уровне 20-25%, что позволит обеспечить устойчивую прибыльность строительных предприятий и проводить необходимую модернизацию.

Предусмотренный сметными нормами уровень накладных расходов не позволяет в полной мере покрыть расходы на канцелярские товары, услуги банковских организаций, содержание охраны и т.п. Эта статья была и остается убыточной на протяжении десятков лет и этот норматив тоже нуждается в пересмотре.

Непонятно за счет чего подрядчики должны покрывать стоимость участия в электронных торгах, расходы на аттестацию специалистов, многие виды сертификации и прочее.

Негативной является практика перекалывания Заказчиком на подрядные организации обязательств по закупке оборудования и материалов. Постоянно подрядчики сталкиваются с проблемой, что реальная рыночная стоимость отличается от сметной, а предусмотренная законодательством индексация цены не покрывает возникшей разницы.

Кроме того, в соответствии с требованиями законодательства подрядные организации должны резервировать 1,5% стоимости строительно-монтажных работ (СМР) для обеспечения гарантийных обязательств на 5-летний срок. В стоимости СМР стоимость материалов как правило составляет не менее 50%, а по

общестроительным работам доходит до 65%. Таким образом у подрядчика замораживается реально 3-5% его средств, что при низкой в целом стоимости и доходности отрасли ведет к прямым убыткам. Необходимо либо убирать стоимость материалов при определении размера страховой суммы, либо поставщики материалов должны нести такие же расходы при создании резервного фонда.

Отдельный вопрос – изменение сроков строительства по независящим от Подрядчика причинам. Это может быть несвоевременное предоставление заказчиком разрешительных документов или проектной документации, выявлением в ходе строительства проектных ошибок и прочее, что ведет к переносу сроков строительства. Однако при этом действующим законодательством не предусмотрена корректировка стоимости контракта.

Имеются расхождения в нормативно-правовых документах при формировании контрактной цены и последующей ее проверки органами надзора. Реально достигнутый эффект экономии на работе машин и механизмов, стоимости материалов и прочее не признается экономией подрядчика, а относится к завышению сметной стоимости работ и влечет наложение штрафных санкций и административных взысканий.

4. Проблемы в эксплуатации недвижимости.

Краткий анализ проблем.

Эти проблемы можно разделить на два основных блока:

Блок 1. Проблемы, связанные с состоянием жилого фонда, и для решения которых требуются значительные финансовые средства.

Блок 2. Проблемы, связанные с управлением жилым фондом, и для решения, которых не требуется вложение финансовых средств, и которые можно решить путём изменения законодательства.

Четвёртая промышленная революция не может обойти стороной и сферу ЖКХ. От развивающихся по экспоненте технологий существенно отстаёт образование, в том числе в сфере управления жильём. От технологий отстаёт законодательство. Оно продолжает формироваться традиционными методами, которые требуют многочисленных согласований. Нормативные акты становятся неустойчивыми, постоянно корректируются. Устойчивому развитию сферы управления жильём мешает неподготовленность бизнеса и населения. В целом это явление получило название «парадигма времени».

Поэтому необходим поиск комплексных решений, которые позволят создать саморегулируемую систему, способную противостоять всем внутренним и внешним рискам и вызовам. В такой системе подготовленность населения, компетенция управителей, законодательство и образование должно соответствовать динамике технологий, и система не должна требовать серьёзной коррекции.

В сфере жилищного хозяйства стран Европейского Союза устойчивое развитие сферы управления жилой недвижимостью определяет стратегию действий на протяжении десятилетий:

- недвижимость - это долгосрочный продукт;
- это больше, чем взгляд на отдельное здание;
- концепция любой организации в сфере ЖКХ должна формировать отношение к градостроительству и развитию общества;
- никакое измерение не может быть максимально увеличено за счет других (равновесие трёх составляющих – экология, экономика, социальная сфера);
- при этом необходимо учитывать экономическую рентабельность и собственную выгоду, т.е. „думать уже сегодня про завтра”.

Решению проблем не способствует отсутствие межсекторного партнёрства между субъектами хозяйствования строительного сектора и сектора ЖКХ.

Что необходимо изменить.

Европейский опыт управления жилой недвижимостью строится на совершенно иной структуре городской среды, нежели в Беларуси. В странах Западной Европы преобладают арендные дома и кооперативы, а в Беларуси - совместные домовладения. Ошибочно считается, что в Беларуси сохранились жилищные кооперативы, но это не так. Все жилищные кооперативы являются «способом управления совместным домовладением».

В Австрии и Германии жилищные и жилищно-строительные кооперативы являются некоммерческими организациями, цель которых решение жилищного вопроса, а не капитализация накоплений своих членов. Поэтому члены кооперативов обладают паем, и никогда не могут стать собственниками своих жилых помещений, или продать пай (исключением в ЕС являются южные страны, например, Испания). В случае необходимости, член кооператива имеет право выйти из него по заявительному принципу, и получить свой пай плюс банковские проценты. А затем стать членом кооператива в другом городе, где, например, есть более привлекательная работа. Такая система способствует свободному перемещению рабочей силы и развитию экономики. Эта система настолько совершенна, что первое совместное домовладение в Швеции (стране ЕС) было создано только в 21-ом веке, а именно в 2008 году.

Таким образом, у граждан стран ЕС есть выбор в отношении вида городского жилья:

- стать собственником изолированного помещения в совместном домовладении с правом продать это помещение;
- стать членом жилищного кооператива с правом выхода из него и возвратом пая;
- стать арендатором, чьи права надёжно защищены и как правило срок договора аренды не ограничен.

У граждан Беларуси этот выбор значительно меньше. Кроме того, в условиях, когда правила совместного домовладения устанавливаются после ввода жилого дома в эксплуатацию и состав затрат на эксплуатацию заранее не известен, управление совместным домовладением подвержено множеству рисков, и такая последовательность не способствует созданию комфортной среды обитания.

В результате трудоспособное население «привязано» к своим жилым метрам, и старается найти работу там, где приобретена недвижимость. Это не способствует развитию экономики.

Основные законодательные практики для построения «универсальной системы управления жилым фондом» имеются в законодательстве Австрии и Германии. Именно они прошли испытание через смену поколений и политиков (с 1951 года и по настоящее время). Схожие практики сегодня использует Китай, и не собирается от них отказываться.

Предложения:

Необходимо законодательно закрепить порядок создания совместного домовладения:

- на этапе проектирования МЖД, застройщик обязан разработать два документа («Порядок разделения собственности» и «Правила совместного домовладения»);
- эти документы проверяются в местном исполнительном и распорядительном органе на предмет соблюдения Национального законодательства и согласовываются;
- происходит приёмка завершённого строительством объекта;
- продажа первого помещения, при этом кандидат в правообладатели знакомится с двумя выше упомянутыми документами и письменно подтверждает обязательства их соблюдать.

Примерное содержание документа «Порядок разделения собственности».

§ 1 - Описание земельного участка.

- Кто является собственником участка.
- Уже имеющиеся строения, их описание.
- Описание изолированности участка и кто это определил (какой орган управления).

§ 2 - План разделения собственности и план местности.

- Таблица с указанием номера помещения, доли в общедолевой собственности, количества комнат, адреса, указанием примыкающей квартиры, парковочных мест и подвальных помещений.

Примерное содержание «Правил совместного домовладения», определяющих отношения собственников помещений между собой и порядок управления общим имуществом.

§ 3 - Основные положения со ссылкой на Национальные законодательные акты.

§ 4 - Общая собственность и индивидуальная собственность (подробное списочное описание и определения).

§ 5 - Правила пользования общей собственностью (имуществом) с описанием особенностей – наличие детской площадки, велопарковки, автопарковки, иного.

§ 6 - Особые правила пользования отдельными частями общей собственности, например, парковка для инвалидов, подъёмники, иное.

§ 7 – Правила сдачи в аренду жилых помещений, находящихся в частной собственности.

§ 8 - Строительные изменения индивидуальной собственности (перепланировки) – описание, разрешения, запреты.

§ 9 - Ответственность за причинение ущерба объединению собственников (ОС) или отдельным собственникам.

§ 10 - Передача жилой собственности (правила продажи индивидуальной собственности - жилых и нежилых помещений).

§ 11 - Текущий и капитальный ремонт индивидуальной собственности.

§ 12 - Текущий и капитальный ремонт общей собственности, обязанности управляющего и обязанности отдельных собственников.

§ 13 - Отчисления для накоплений на текущий ремонт и капитальный ремонт.

§ 14 – Страхование общей собственности и индивидуальной собственности (поручение управляющему от объединения собственников). Определение стоимости общего имущества.

§ 15 - Восстановление и реконструкция общей собственности при повреждении.

§ 16 - Эксплуатационные и коммунальные расходы. Подробный перечень обязательных для каждого собственника расходов, включая расходы на управление, и правила составления расходов.

§ 17 – Правила при наличии нескольких собственников одного помещения.

§ 18 – Общее собрание собственников, описание правил определения кворума и принятия решений.

§ 19 - Совет собственников (правление) и управление общей собственностью (форма управления).

§ 20 - Права и обязанности управляющего общим имуществом, подробный перечень юридических и организационных обязанностей и прав.

§ 21 – Возможность признания отдельных положений Правил недействительными.

§ 22 – Возможность внесения в Правила изменений.

«Порядок разделения собственности» должен как минимум содержать подробное описание отдельных жилых и нежилых помещений, а также планы всего многоквартирного дома. Составной частью документа является «план разделения» в контексте разделения на индивидуальную и общую собственность. Он должен содержать все необходимые для изображения дома чертежи в 1:100 (горизонтальный и поперечный разрез, фасад).

«Порядок разделения собственности» также должен содержать «подтверждение изолированности» (все квартиры должны быть отдельные и иметь собственный вход). «Подтверждение изолированности» является юридической основой разделения собственности. Создаётся индивидуальная собственность квартир, а также нежилых помещений (т.е., нежилое помещение существует с самого начала возникновения совместного домовладения).

Примечание: в Беларуси городскими агентствами по государственной регистрации и земельному кадастру, при оформлении покупки помещения у застройщика в новостройках, регистрируются два разных по сути юридических действия:

- создание изолированного помещения;
- регистрация права собственности на изолированное помещение.

«Порядок разделения собственности» точно и главное детально должен определять, какие элементы дома представляют индивидуальную, а какие общую собственность дома.

После того, как соответствующие уполномоченные государственные органы перепроверили и согласовали данные планы, этими органами должно выдаваться разрешение на продажу отдельных жилых и нежилых помещений.

Табл. 2. Сравнительная таблица (при введении в практику Беларуси «Порядка разделения собственности» и правил).

Выгодоприобретатель	Возможные противники	Ограничения
1. Государство и муниципалитеты: <ul style="list-style-type: none">• снижение нагрузки за счёт уменьшения	1. Строительное лобби: <ul style="list-style-type: none">• прекращается практика продажи (перепродажи)	1. Правила разрабатывает Застройщик до начала строительства МЖД, обязан согласовать.

Выгодоприобретатель	Возможные противники	Ограничения
<p>количества жалоб и споров;</p> <ul style="list-style-type: none"> • снижение финансовой нагрузки на бюджет базового уровня за счёт уменьшения количества аварий, пожаров, техногенных катастроф; • в отдалённой перспективе снижение количества аварийного и ветхого жилья; • исключение строительства жилья, в котором никто не проживает и не оплачивает расходы. <p>2. Собственники помещений:</p> <ul style="list-style-type: none"> • покупка квартиры с установленными потребительскими характеристиками и заранее известными правилами, которые подходят покупателю; • исключается возможность ухудшения среды обитания, например, размещения магазина по продаже моющих средств на 1-ом этаже дома и т.д.; • наличие «коммунальной кассы, то есть р/с юридического лица, на котором аккумулируются средства на ремонт, гарантия сохранения 	<p>помещений, относящихся к общему имуществу;</p> <ul style="list-style-type: none"> • публичность конструктивных особенностей дома и его энергопотребления, что не всегда выгодно. <p>2. СМИ, не владеющие терминологией и профессиональной информацией (необходимо разработать упреждающую информационную компанию).</p>	<p>2. Правила возможно изменить только при согласии всех членов совместного домовладения.</p> <p>3. Кандидат в правообладатели может купить помещение (жилое или нежилое) в новостройке только документально заверив свои обязательства выполнять правила.</p> <p>4. Нарушение правил влечёт для собственника – нарушителя предусмотренное правилами денежное наказание (штраф), либо по решению общего собрания и затем суда принудительную продажу помещения.</p> <p>5. Первая организация, управляющая общим имуществом совместного домовладения, которую определяет застройщик, слагает свои полномочия минимум за 1 год до окончания гарантийных обязательств застройщика.</p> <p>6. Управляющие организации должны иметь аттестованных менеджеров из примерного расчёта 1 менеджер на 500 лицевого счетов (квартир).</p>

Выгодоприобретатель	Возможные противники	Ограничения
<p>потребительских качеств дома;</p> <ul style="list-style-type: none"> • отсутствие необходимости устанавливать правила на общих собраниях, что трудно достижимо; • чистота и порядок, которые обеспечиваются Правилами и порядком финансирования; • сохранение капитализации. <p>3. Управляющие организации:</p> <ul style="list-style-type: none"> • только одна обязанность - квалифицированно осуществлять деятельность в соответствии с заранее установленными правилами и в рамках долгосрочного договора на управление; • устойчиво развивающийся бизнес, который не зависит от территориального расположения объектов управления; • расторжение договора на управление возможно в случае нарушения договора управляющим, но невозможно просто по желанию собственников. 		

Выше описанное сотрудничество между организациями строительного сектора и организациями, связанными с управлением жилой недвижимостью и эксплуатацией (сервисом), по нашему убеждению, способно значительно уменьшить проблемы последних, соответствует Целям Повестки-2030 и принесёт несомненную пользу белорусских гражданам.