

АЛЕКСЕЙ ЖУРБИН: ОБ ЭКСПЕРТИЗЕ, ИННОВАЦИЯХ И ЗАРУБЕЖНОМ ОПЫТЕ

Ни для кого не секрет, что наша дорожная отрасль то и дело сотрясается от тех или иных законодательных шедевров, которые порождают люди, весьма далекие от знания дорожно-строительного рынка и его специфики. Все эти «палочные удары» на своих спинах ощущают прежде всего крупные организации, лидеры отрасли. Именно они являются своеобразным индикатором всех правовых неурядиц и законодательных коллизий последних лет. По ним можно, что называется, сверять часы. Руководителя одной из таких компаний — ЗАО «Институт «Стройпроект», — Алексея Журбина, мы попросили прокомментировать ситуацию в отрасли.

— Текущий год на исходе. Осталось совсем немного времени до начала действия закона о Федеральной контрактной системе. Нет ли у вас, Алексей Александрович, опасений, что связанные с этим ожидания могут оправдаться далеко не в полной мере? К примеру, еще не готов пакет подзаконных актов, конкретное наполнение которых может серьезно повлиять на уровень эффективности ФКС.

— Я считаю, что любой закон, меняющий то положение, которое создал 94-ФЗ, — это уже шаг на пути эволюции. Тем более такое прогрессивное нововведение, как закон о ФКС. Он должен обеспечить прозрачный и эффективный порядок работы с государственными и муниципальными заказами на всех этапах: от планиро-

вания закупки до контроля исполнения заключенного контракта. На мой взгляд, при подготовке закона о Федеральной контрактной системе авторами за основу был взят закон о государственных закупках, действующий в Германии. Во всяком случае, виды и формы торгов, предусмотренные в обоих нормативно-правовых актах, во многом совпадают, — это одноэтапные и двухэтапные конкурсы. В проекте российского закона наконец-то введено понятие демпинга. В немецком законодательстве демпингом считается снижение первоначальной цены лота на 10% и более. В первых двух чтениях нашего закона демпинг определялся как понижение цены на 15%, а в третьем чтении Госдума позволила сбивать цену контракта до 25%. На мой взгляд, цифра непо-

мерно высока, и все же это не 40% (такое падение иногда происходило на практике).

Безусловно, новый закон о ФКС требует длительной шлифовки. Будет ли реальность соответствовать нашим ожиданиям? Конечно, опасения есть, хотя, в целом, незначительные. Да, еще не прописано множество подзаконных нормативных актов, не регламентирован ряд процедур. Поэтому с 1 января 2014 года нас ожидает некая «эквилибристика». Но со временем все должно нормализоваться, я в этом уверен.

— Как вы оцениваете нынешнее состояние рынка дорожного строительства Санкт-Петербурга? Произошли ли на нем в последнее время какие-либо существенные перемены?



Третий новосибирский мост (визуализация)

— Очевидно, что объем финансирования дорожного строительства в Санкт-Петербурге уменьшился. Это произошло как по объективным, так и по субъективным причинам. Подрядные и проектные организации города испытывают в этом смысле большую обеспокоенность. Не исключением является и ЗАО «Институт «Стройпроект». За последние два года у нас не появилось ни одного нового заказа в Петербурге и единственный питерский проект, над которым мы сейчас работаем, — это проект Западного скоростного диаметра. Правда, в настоящее время появился свет в конце тоннеля — я имею в виду адресную программу на 2013–2015 годы, утвержденную КРТИ. В ней обозначены проекты мостов в районе острова Серного и в створе Яхтенной улицы. По первому объекту нами были полностью выполнены проектные работы, поэтому в адресную программу заложена корректировка этого проекта, в связи с изменением некоторых нормативов и ситуации с владельцами земельных участков. По Яхтенному мосту мы делали предпроектные проработки и рассчитываем на участие в создании этого проекта.

— Вы упомянули одну из самых значимых работ вашей компании — проект Западного скоростного диаметра. Сейчас полным ходом идет строительство его центрального участка. Устраивает ли вас уровень взаимоотношений с заказчиком, подрядными организациями?

— Строительство Западного скоростного диаметра — это пример первого в российской дорожной отрасли государственно-частного партнерства. Очень рад, что наши многолетние труды, посвященные развитию этого проекта, не прошли даром. Сегодня у нас есть абсолютная уверенность в том, что строительство ЗСД будет до-

ведено до финальной стадии. Трасса уникальна и тем, что это первая в городе магистраль скоростного движения, дорога, проходящая через весь Петербург, по которой можно двигаться со скоростью 110 км/ч (на отдельных участках, например в районе Морского порта, до 90 км/ч). Экономика времени при использовании ЗСД колоссальна. Открытие южного и северного участков ЗСД уже оценили тысячи наших автомобилистов, а когда вся магистраль будет введена в эксплуатацию, кардинально изменится в Северной столице в целом.

Взаимоотношения с партнерами при строительстве этой городской магистрали можно считать примером идеальных отношений сторон, участвующих в процессе. Считаю, что такие руководители службы заказчика, как Игорь Александрович Лукьянов (генеральный директор ОАО «ЗСД». — *Прим. ред.*) — большая редкость. Намного чаще, к сожалению, приходится иметь дело с временщиками, которые боятся, что их снимут с занимаемой должности или переведут на другое место. Игорь Лукьянов собрал уникальную, очень сильную команду. Яркий ее представитель — Семен Захариевич Супоницкий, правая рука директора, человек, без которого трасса не была бы построена. Эти люди живут работой, болеют за дело, ежедневно долгие часы проводят на объекте, до глубокой ночи засиживаются в своих кабинетах. Только благодаря настойчивости, грамотности, четко обозначенной позиции Лукьянова и поддержке его коллег состоялся этот проект. А ведь были моменты, когда казалось: сейчас все рухнет. Игорь Александрович умеет выстроить действительно партнерские, человеческие отношения. Становится попросту неловко хоть в чем-то под-

вести команду ЗСД. Уверен, такого же мнения придерживаются и подрядчики — тоже, кстати, очень профессиональные. Добавлю, что на центральном участке появился новый игрок, назначенный концессионером, — ООО «Магистраль северной столицы», — итало-турецкая компания Astaldi — IC Içtaş. Зарубежные коллеги привнесли новые ритмы в уже устоявшийся рабочий процесс. Мы впервые сотрудничаем с иностранным генподрядчиком, и найти общий язык оказалось делом непростым. Я имею в виду прежде всего технические подходы. Этот подрядчик, естественно, имеет собственные методы работы и серьезный опыт строительства дорожных объектов в странах Европы, Турции. Однако их система работы кардинально отличается от привычных для нас алгоритмов. Что-то мы с интересом перенимаем у них, но от некоторых моментов вынуждены отказываться. При этом всегда стараемся пояснить зарубежным партнерам причины, по которым не все их предложения рациональны в российских условиях. Иногда приходим к согласию, иногда нет. Вместе с тем к указаниям генподрядчика прислушиваемся внимательно. Считаю, что этот колоссальный опыт очень позитивен для нашего института с точки зрения интеграции в дорожной отрасли. Безусловно, взаимоотношения с Astaldi — IC Içtaş укрепят и наши знания, и наши позиции.

А с КРТИ, к сожалению, в связи с падением объемов финансирования и отсутствием заказов в последнее время мы имеем достаточно ограниченное общение. Наиболее плотное взаимодействие с Комитетом имело место при работе над такими объектами, как Пироговская набережная, Дворцовый мост. Конечно, нам хотелось бы и далее продолжать нашу совместную работу на благо города.



Мост на остров Серный (визуализация)



Вариант генерального плана Центрального полигона (визуализация)

— **Институт «Стройпроект» занимается разработкой проекта испытательных полигонов для Росавтодора. Почему именно сейчас возникла столь острая потребность в таких структурах? Какого эффекта можно ожидать от них?**

— Создание испытательных полигонов — задача эпохальная. Отцом-основателем этого проекта был Николай Быстров, бывший заместитель руководителя ФДА. Нам посчастливилось выиграть этот конкурс. Если углубиться в историю, то, по сути дела, планомерное развитие отечественной дорожной науки закончилось в начале 1990-х годов. Я вовсе не хочу обидеть ученых-соотечественников, но именно в то время были отмечены последние всплески научной мысли, и отраслевая наука замерла на месте. Ни выборочные НИОКРы, ни расчетные темы уже не могли сдвинуть ее с места. По той же причине устарела и отечественная нормативная база, а создавшийся вакуум заполнили зарубежные разработки.

Возможно, строительство испытательных полигонов изменит ситуацию в лучшую сторону. Там будут отрабатываться новые дорожные материалы и конструкции. В идеале, только после этого должно быть «получено добро» на их внедрение на федеральных дорогах. Как вы знаете, планируется открыть три полигона в районах с различными климатическими и геологическими условиями — в районе петербургской КАД, вблизи якутской трассы «Лена» и в горной местности Краснодарского края. Естественно, для работы на этих полигонах потре-

буется квалифицированный персонал. Я надеюсь, что это даст толчок развитию отечественной дорожной науки, в частности поможет вывести на достойный уровень нашу нормативную базу. Разумеется, применение рациональных технологий и современных материалов должно в целом снизить затраты на строительство и эксплуатацию объектов. Полигоны обязательно дадут колоссальный экономический эффект, по опыту строительства в США — десятикратный. Именно поэтому мы и решили запроектировать отечественные полигоны на основе американской модели.

— **Хорошо известен тернистый путь прохождения проектов через госэкспертизу, особенно если в них заложены инновации, не предусмотренные хоть и безнадежно устаревшей, но все еще действующей нормативно-технической базой. Есть ли выход из сложившегося тупика?**

— Прекрасный вопрос на глобальную тему. «Благодаря» Градостроительному кодексу, федеральным законам «О техническом регулировании» и 94-ФЗ, а также Постановлению №145 о проведении госэкспертизы путь инновациям преградил железный занавес. Главная проблема сегодняшнего дня — инновации никому не интересны. Получается в некотором роде «тяни-толкай»: с одной стороны, есть политическая установка правительства на применение инноваций, с другой — законодательство создает помехи их внедрению. Поэтому в Госкомпании «Автодор» не перестают совещаться по данному вопросу. До-

пустим, нам предлагают использовать на дороге М-4 «Дон» полимерные конструкции для пешеходных переходов. Мы соглашаемся внести их в проект. А в Главгосэкспертизе ссылаются на нормативные документы, где эти полимерные конструкции не прописаны и предлагают вернуться к традиционному варианту.

Иногда слышу вопрос: «Почему проектировщики не внедряют инновации?» Постойте, но ведь у них иные задачи! Во всем мире проектировщики этим никогда не занимались. За рубежом в этом заинтересован подрядчик. Подрядчик, выигравший контракт, приходит на стройку и задается целью снизить себестоимость строительства, чтобы заработать на этом объекте. Он решает применить новые технологии или материалы, которые позволят сэкономить и при этом добиться высокого качества строительства. Сообщает о своем решении заказчику и предъявляет материалы, прошедшие испытания, получившие сертификаты соответствия. Заказчик изучает документы, к тому же у него, как правило, есть банковская гарантия качества, после чего разрешает подрядчику их применить на свой страх и риск. Согласно практике, допустимой в контрактах FIDIC, сэкономленная сумма обычно делится пополам между заказчиком и подрядчиком. Это выгодно и государству, если заказчик государственный, и подрядчику. Так что именно зарубежные подрядчики являются инициаторами внедрения инноваций. Они стимулируют и производителей строительных материалов, которые, в свою очередь, заинтересованы в том, чтобы сбыть свой продукт. Это устоявшаяся практика. Если инновация апробирована, она становится узаконенной, и ее включают в проект.

Однако в России, куда ни глянь, повсюду — «национальные особенности». Во-первых, любое изменение в проекте влечет за собой повторную экспертизу, во-вторых, закон «О техническом регулировании» внес сумбур в наши нормативные документы — непонятно, какие пункты являются обязательными, а какие нет. В связи с этим законом Минрегион утвердил перечень документов, которые должны признавать Главгосэкспертиза. Но для инновационных материалов нет еще ни ГОСТа, ни свода правил — что само по себе вполне естественно.

Если до введения в силу 94-ФЗ нашей основной задачей представля-

лась оптимизация проекта на стадии рабочей документации (и тогда подрядчик получал выгоду), то вот уже лет десять как такая практика отсутствует. Сегодня, если подрядчик что-то меняет в проекте и в итоге удешевляет строительство, экономическую выгоду ему это не приносит, так как тут же меняются расценки, и денег он получает меньше ровно настолько, насколько сэкономил. Приведу такой пример. Подрядчик реконструкции на Дворцовом мосту — ЗАО «Пилон» — предложил оптимизировать проект. И что произошло? Внесенные изменения привели к повторной экспертизе и задержке финансирования.

Если говорить о выходе из этого тупика, то, надеюсь, что закон о ФКС сыграет здесь положительную роль. Также, несомненно, необходимы изменения в Градостроительном кодексе и в Постановлении о Государственной экспертизе. Мы пытаемся предпринять шаги в этом направлении, привлекая Некоммерческое партнерство дорожных проектных организаций «РОДОС». Так, его специалисты приняли активное участие в подготовке поправок к Градкодексу в отношении повторной экспертизы, которые недавно вышли в свет. Но воз и ныне там.

Наш президент дал своей команде поручение привлечь на российский рынок иностранные компании, вооруженные современными технологиями и методами работы. Были даны соответствующие указания о том, что нужно изменить в нашем законодательстве. В связи с этим заместитель министра транспорта Олег Белозеров больше года тому назад собрал совещание, где присутствовали зарубежные и отечественные специалисты. Мне дали слово, и я высказал приведенную выше позицию. Затем выступали зарубежные коллеги, которые выразили сходные мнения. Так, представитель австрийской фирмы Strabag сообщил, что их бизнес основан именно на оптимизации проектов, осуществляемой на стадии строительства. На самом деле во всем мире рентабельность строительства, особенно транспортного, не очень высока. Основной источник прибыли связан как раз с внедрением новых технологий и материалов. По словам специалиста Strabag, в России это невозможно, не позволяет законодательная база, ведь на прохождение повторной экспертизы уходит полгода. Это влечет



3 октября 2013 года. Очередная победа ЗАО «Институт «Стройпроект» на конкурсе «Дороги России» в номинации «Проект года». На этот раз — за проект реконструкции Дворцового моста



Дворцовый мост

за собой потери, превышающие экономию. Таким образом, была отчетливо выражена просьба облегчить работу зарубежных строительных организаций на территории РФ. Ни один иностранец не готов работать в соответствии с таким законом, как 94-ФЗ.

Итак, «РОДОС» подготовил поправки относительно повторной экспертизы в Градкодекс, и Минтранс направил соответствующее предложение в Госдуму. В Градостроительном кодексе говорится, что в повторной экспертизе нет надобности, если изменения в проектной документации не затрагивают «конструктивных и других характеристик надежности и безопасности объектов капитального

строительства». Раньше в законе не было четкой трактовки, кто должен установить, влияет «модификация проектной документации» на эти характеристики или нет. В ряде спорных случаев Минрегион пояснял, что такое решение принимают заказчик с проектировщиком. Но 99,9% заказчиков не желают брать на себя такую ответственность — никто не хочет дополнительных проверок. Тогда было предложено возложить эти функции на государственную или негосударственную экспертную организацию. Это, несомненно, облегчило бы проведение данной процедуры, поскольку последних в каждом субъекте РФ много, а федеральная всего одна. К тому же негосударственные

учреждения действуют более оперативно. Но вместо этого был вынесен вердикт о том, что повторную экспертизу должна осуществлять только та организация, которая проводила ее изначально. То есть Госэкспертиза. И если раньше еще была некая неопределенность, то теперь все точки над *i* расставлены, поправки в Град-кодекс приняты с июля: заключение о повторной экспертизе принимает эта же экспертная организация... Круг замкнулся. Получается, что указание президента выполнено с точностью «до наоборот»!

Если принципиально не изменить подходы к создавшейся проблеме, дело с мертвой точки не сдвинется. Наше дорожное строительство никак не может перейти к рыночным отношениям, выйти на новый уровень развития, потому что одной ногой глубоко увязло в старой советской методологии экспертизы и ценообразования.

Как донести эту позицию до правительства? Где найти таких специалистов, которые прониклись бы проблемами перехода к реальному рынку?

Уже много лет мы говорим о необходимости борьбы с хищениями в дорожной отрасли. Но делать это эффективно можно, лишь развивая конкурентную среду, в том числе привлекая зарубежные компании. Все это знают. На деле же есть некие призывы на эту тему, а реальных действий нет. Хотя механизмы давно разработаны в передовых странах — там ценообразование в строительстве осуществляется не по государственным расценкам, а на основе анализа торгов, по данным статистики. Нигде в мире нет и общегосударственной экспертизы, за исключением, пожалуй, отдельной экспертизы железных дорог в Германии. Этими процедурами занимается заказчик — либо самостоятельно, либо передает в стороннюю проектную организацию. Пока мы не сможем привести экспертизу и ценообразование в соответствие с общепринятой мировой практикой, ситуация останется тупиковой. Как в России, так и в бывших союзных республиках.

Думаю, что развитие инвестиционных проектов с использованием механизмов ГЧП так или иначе приведут к тому, что эта рутина будет изжита. Банковские структуры будут стремиться к оптимизации инфраструктурных проектов.

— Наш президент призывает открыть двери на наш строительный рынок для зарубежных компаний. В свою очередь, не пытаются ли российские проектировщики осваивать зарубежные рынки?

— Институт «Стройпроект» взял новый стратегический курс — в этом году у нас появился отдел международных контрактов. Планируем развивать международные проекты, в том числе консалтинговые. Трудно ожидать, что успех придет немедленно. Но мы будем двигаться в этом направлении, планируем активно участвовать в конкурсах, проходящих в странах ближнего зарубежья — Азербайджане, Молдавии, Казахстане, Туркмении. В двух последних республиках мы уже работаем и надеемся там закрепиться. В качестве примера приведу проект ремонта двух мостов через реку Ишим в Астане, выполненный нашим институтом. Вид этих сооружений оставлял желать лучшего, администрация города сочла это недопустимым и в преддверии Международной выставки EXPO 2017 обратилась к нам с предложением о сотрудничестве. По мнению акима (мэра) Астаны Имангали Тасмагамбетова, в Петербурге самые красивые мосты в мире — значит, здесь работают лучшие проектировщики-мостовики. Эстетические требования в данном проекте имели первостепенное значение, и поэтому первую скрипку при выполнении играли наши архитекторы, которые блестяще справились с заданием. Они изучили древние скифские мотивы и на основании этого разработали проект, который был принят безоговорочно.

Сейчас мы участвуем в конкурсе по технадзору в Азербайджане. Судя по всему, наша активная позиция привлекает внимание потенциальных партнеров — две недели тому назад к нам обратились проектировщики из Каунаса с предложением о сотрудничестве. Они имеют опыт работы на европейских рынках, знают иностранные нормы, но не обладают таким потенциалом, как мы. На сегодняшний день мы подписали с литовскими проектировщиками меморандум о сотрудничестве.

В завершение скажу, что долгосрочные перспективы «Стройпроекта» видятся не столько в выходе на тесные рынки Европы, сколько в участии в ГЧП-проектах. Здесь мы действительно востребованы благодаря уникальному опыту, каким мало кто из отечественных предприятий может похвастаться.

— Вопрос личного характера. Приоткройте завесу тайны по поводу творческого коллектива руководителей под названием «Трио Directors». Кто, помимо вас, входит в его состав? Каковы музыкальные предпочтения? Как часто удается собраться?

— Секрета тут никакого нет. Трио директоров, когда есть возможность, старается выступать на наших корпоративах. Только замечу, что группа с возвращением в «Стройпроект» нашего технического директора Алексея Суровцева превратилась в квартет. В репертуаре чаще всего звучат шуточные песни, переделанные из эстрадных шлягеров. Кто авторы текстов? В ряде случаев — люди известные, но не ищущие популярности в сфере искусства... А в настоящее время режиссером «домашних» постановок является Леонид Васильев, человек очень креативный и талантливый. Без ложной скромности могу сказать, что мастерство наше растет, и свидетельство тому — записи, сделанные в профессиональной студии. Кстати, активное участие в музыкальной жизни «Стройпроекта» принимает молодежь, так что сценический коллектив не ограничивается одними директорами. К 20-летию института ребята записали десятка два песен о мостах и дорогах. Достаточно большим составом мы ездил поздравлять с юбилеем наших друзей — саратовский институт «Проектмострестроительство», возглавляемый Виктором Морозовым. Тут уже можно говорить о массовых выступлениях — ведь талантливых сотрудников у нас очень много.

— Этот номер журнала выйдет в канун Дня работников дорожного хозяйства. Что бы хотели пожелать вашим коллегам?

— По вековой традиции у нас в стране каждый год наступают или продолжаются тяжелые времена. Поэтому меньше всего хочется произносить пожелание выстоять в эпоху перемен и прочее. Дорогие друзья, коллеги, прежде всего — здоровья вам и вашим близким, позитивного настроения, приносящего удачу! Пусть процветают сплоченные коллективы единомышленников, появляются молодые талантливые кадры, крепнут партнерские связи, растет благосостояние. Примите искренние слова признательности за ваш достойный труд. С праздником вас!

Беседовала Регина Фомина