



В настоящее время в нашей стране наблюдается устойчивая тенденция развития региональных ГЧП-проектов. Разработана и действует государственная программа, позволяющая направлять средства из федерального бюджета на софинансирование таких проектов. Однако на сегодняшний день регионам не хватает компетенций в подготовке заявок для участия в концессионных конкурсах. Лидером в этих вопросах выступает АО «Институт «Стройпроект», именно поэтому наш журнал обратился к его генеральному директору Алексею Журбину за комментариями.

## АЛЕКСЕЙ ЖУРБИН: ГОРЖУСЬ ИМИДЖЕМ СТРОЙПРОЕКТА



Мост через Корабельный фарватер в составе Западного скоростного диаметра



Беседовала Регина ФОМИНА

— Алексей Александрович, на счету Инженерной группы «Стройпроект» — целый ряд проектов, реализованных на основе механизма ГЧП. Какими именно компетенциями в области ГЧП на сегодняшний день обладает Стройпроект?

— Сложилось так, что Инженерная группа благодаря первому ГЧП-проекту в стране — строительству Западного скоростного диаметра в Петербурге — начала заниматься этой темой еще в 2003 году, когда в рамках концессионного соглашения приступила к проектированию платной автомагистрали. Приходилось решать абсолютно новые задачи, включая вопросы платности, которые до нас никто в стране не решал. Мы учились на этом проекте: общались с ведущими мировыми экспертами, почерпнули у них много нового и полезного, нарабатывали и собственный опыт, который использовали в дальнейшем. Так, постепенно мы приобрели хорошие навыки проектирования платных автомобильных дорог.

Следующий этап в этом направлении — проектирование 4-го (Центрального) моста через р. Обь в Новосибирске. На этом объекте Стройпроект уже выступил не только как Генеральный проектировщик, но и как Консультант по подготовке документов для концессионного конкурса. Мы разработали финансовую и



юридическую (совместно с нашими партнерами — компанией «Герберт Смит») модели проекта.

На сегодняшний день мы продолжаем развивать навыки консультирования, проектируем Обход города Барнаула с мостом через р. Обь, на отдельных участках которого будет введен платный проезд. В рамках этого проекта мы разработаем финансовую и юридическую модели, подготовим документы для подачи заявки в Росавтодор на софинансирование проекта из федерального бюджета. В 2016 году вышло постановление Правительства РФ №329 «Об утверждении Правил предоставления и распределения иных межбюджетных трансфертов на реализацию мероприятий региональных программ в сфере дорожного хозяйства, включая проекты, реализуемые с применением механизмов государственно-частного партнерства, и строительство, реконструкцию и ремонт уникальных искусственных дорожных сооружений по решениям Правительства Российской Федерации», которое позволяет осуществлять межбюджетные трансферты для региональных проектов и, в частности, ГЧП-проектов. ФДА уже разработало как саму программу, так и методику отбора региональных проектов. Мы активно изучаем потребности регионов в части транспортной инфраструктуры и предлагаем региональным органам власти свои рекомендации по подготовке проектов для госпрограммы.

Наш опыт сегодня востребован, так как многие регионы заинтересованы в модернизации транспортной инфраструктуры и дорожных ГЧП-проектах.

**— В чем принципиальное отличие между проектами, реализуемыми по схеме ГЧП, и теми, что реализуются по принципу госзакупок?**

— В ГЧП-проекте появляются новые задачи: платность, построение финансовой и юридической моделей, которых не было в обычном проекте. Есть и принципиальные отличия: так, в проекте по госзакупкам, заказчик (в соответствии с Законом 44-ФЗ), как правило, выбирает поставщика услуг (например, проектировщика), предложившего наименьшую цену. И если проектировщик делает некачественный проект, то это обязательно выявляется на стадии строительства. Вследствие этого чаще всего «козлом отпущения» становится подрядчик. Например, если подрядчик обнаружит, что изыскания не соответствуют действительности, у него увеличатся объемы работ. Если по



Пункт взимания платы на Западном скоростном диаметре

госконтракту не предусмотрено допсоглашение на изменение цены, то все незапланированные объемы лягутся дополнительными затратами на подрядчика. Те массовые банкротства предприятий-подрядчиков, которые сейчас наблюдаются, отчасти из-за таких ситуаций и происходят.

В концессионном соглашении все обстоит иначе. Здесь риски четко распределены между концедентом и концессионером. Например, очень важен верный расчет трафика. На его основе строится вся финансовая модель проекта. Риски трафика в большинстве проектов ложатся на государство (есть немного проектов, где эти риски берет на себя концессионер), и, если оказалось, что трафик посчитан неверно, то концессионер вправе потребовать от государства компенсацию издержек. Это также касается и объемов работ, и изысканий, и т. д. Вопрос качества проектирования на проектах ГЧП проявляется не так, как на проектах по госзакупкам. На сегодняшний день практика такова: государство разрабатывает проектную документацию, а потом выставляет ее на концессионный конкурс. При этом у концессионера есть возможность выявить ошибки проектирования и потребовать переделать проект. В этом случае дополнительные расходы несет государство.

На наш взгляд, сегодня на законодательном уровне необходимо включить в проект стадию обоснования инвестиций — это изначально позволит определить объем капиталовложений, посчитать трафик, построить финансовую и юридическую схемы, и уже на основании этих данных объявить концессионный конкурс. Кстати, такой закон Минэкономразвития недавно внесло в Госдуму. Следующей стадией — разработкой проектной документации — должен заниматься сам





Мост через р. Волгу (визуализация одного из возможных вариантов), г. Саратов

концессионер, причем в пределах тех границ, которые он структурирует таким образом, чтобы, с одной стороны, удовлетворить требования заказчика, а с другой, вписаться в объем капиталовложений, определенный концессионным соглашением. Контракты ГЧП по своему формату очень близки к контрактам ФИДИК, в соответствии с которыми и строительство, и проектирование — это функция подрядчика. Такие контракты дороже, чем обычные, потому что большая часть рисков лежит на подрядчике.

Но поскольку у нас нет различий в ценообразовании между проектами ГЧП и проектами на основе госзакупок, при реализации проектов ГЧП встают очень серьезные проблемы, связанные с тем, что у концессионера возникают неучтенные затраты помимо обычного сводного сметного расчета. Если бы проектировал сам концессионер, эти финансовые проблемы он бы решал сам, прежде всего, за счет качественного проектирования. В нынешней же ситуации ошибки в проекте бьют по государственному карману.

**— Расскажите, какие интересы имеет Инженерная группа в Приволжском регионе и, в частности, в Саратове? Насколько там может быть востребован ваш опыт, в том числе в области ГЧП-проектов?**

— Как я уже говорил, в настоящее время мы активно стараемся помогать регионам в подготовке документов для региональных проектов ГЧП и оформлении заявок на софинансирование, причем и в инициативном порядке, и по приглашению регионов.

Не так давно в Саратовской области проходила транспортная конференция, на которой мы выступили с предложением о структурировании проекта нового моста через Волгу в Саратове как проекта ГЧП.

В Саратове сложилась достаточно сложная транспортная ситуация: в черте города имеется всего лишь один мостовой переход между городами Саратов и

Энгельс. Второй находится на удалении 20 км. Саратовский мост был построен в 60-е годы, его конструкции за пять десятилетий изрядно износились, и лет через десять сооружение придется закрывать на реконструкцию. В этой связи мы по собственной инициативе выполнили и предложили предпроектные проработки строительства второго моста и надеемся на то, что будет объявлен конкурс на разработку концепции. Идея получила позитивную оценку главы региона Валерия Васильевича Радаева. И сейчас, насколько мы знаем, Министерство транспорта Саратовской области серьезно задумалось о разработке концепции строительства нового моста в Саратове именно на принципах ГЧП.

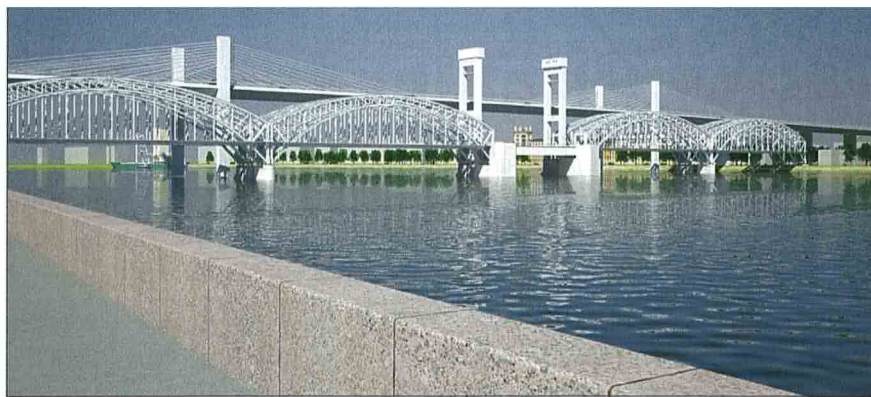
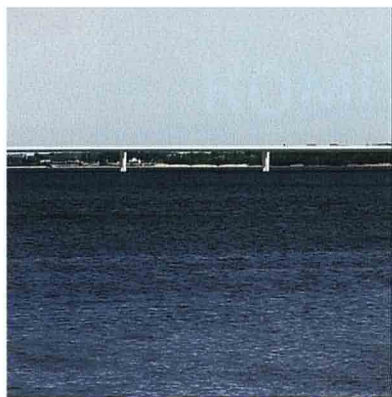
**— В июне стало известно о победе Стройпроекта в конкурсе на разработку проекта Восточного скоростного диаметра в Петербурге. Определится ли уже город с трассировкой? Когда приступите к проектированию?**

— В этом вопросе, «благодаря» прессе, много путаницы. Начнем с того, что такого официального названия не существует. Может быть, в итоге ее так и назовут, но сегодня в Генеральном плане трасса называется «Широтная магистраль скоростного движения с мостом через реку Неву в створе улиц Фаянсовая и Зольная».

По заказу АО «ЗСД» мы разработали градостроительное обоснование на строительство трассы, заключили контракт с Комитетом по развитию транспортной инфраструктуры Санкт-Петербурга на разработку проекта планировки территории этого объекта. Конкурс на разработку проектной документации еще не объявлен, и пока неизвестно, когда будет.

В настоящее время мы готовим материалы по градостроительному обоснованию проекта планировки территории, занимаемся в основном трассировкой, окончательный вариант еще не утвержден. Есть определенные сложности — это интересы различных ве-





Широтная магистраль скоростного движения с мостом через р. Неву в створе улиц Фаянсовая и Зольная (визуализация одного из возможных вариантов)

домств, интересы горожан. Ищем оптимальные пути решения этих важных проблем, будем стараться большей частью уводить трассу в зону отвода железной дороги, в промзоны и т.д. Уверен, что в ближайшем будущем все эти вопросы будут решены.

— **Рассматривается ли тоннельный вариант прохождения части трассы?**

— Вариант тоннеля будет рассматриваться в том случае, если не найдется других решений, позволяющих обойти охранные зоны. Мне уже неоднократно приходилось говорить, что тоннель нужно строить только тогда, когда невозможно строительство дороги или моста. Например, в горной зоне или по экологическим соображениям. Нужно понимать, что тоннель, как минимум, в два раза дороже, чем мост. Если будет рассматриваться вариант с тоннелем, это приведет к значительному удорожанию проекта, поэтому мы будем искать решение магистрали с мостом.

— **Вы постоянно высказываете мнение по поводу необходимости внесения поправок в законодательство, регламентирующее работу Госэкспертизы. Услышало ли вас руководство отрасли? Удалось ли добиться каких-либо результатов в этом направлении?**

— Да, действительно, я много работаю над этой темой. Но дело касается не только Госэкспертизы. Это вопрос совершенствования нашего строительного законодательства в целом.

В ноябре 2014 года в Новосибирске проходило заседание президиума Государственного совета по вопросу совершенствования сети автомобильных дорог, по результатам которого Президентом Российской Федерации было дано поручение обеспечить осуществление мер по повышению эффективности реализации проектов развития автомобильных дорог, обратив особое внимание на совершенствование системы госу-



Четвертый мост через р. Обь в Новосибирске (визуализация)

дарственной экспертизы проектов в сфере дорожного хозяйства. Мне поручили возглавить рабочую группу Общественного совета Росавтодора по этой теме.

В рабочую группу вошли ведущие специалисты отрасли — представители заказчиков, проектировщиков, строителей — и выработали предложения по изменению законодательства. Это коснулось и Градостроительного кодекса РФ, и постановлений Правительства: №87 «О составе разделов проектной документации и требованиях к их содержанию», №145 «О порядке организации и проведения государственной экспертизы проектной документации и результатов инженерных изысканий», №54 «Об осуществлении государственного строительного надзора в Российской Федерации» и т. д.

В августе прошлого года Минтранс, во многом на основе тех документов, которые разработала рабочая группа, вынес на обсуждение ряд нормативно-правовых актов. Все они в настоящее время находятся



в стадии согласования с федеральными органами власти и, скажем прямо, вызвали в ряде ведомств, прежде всего в Минстрое, неоднозначную реакцию. Мы не теряем надежды объяснить и министерствам, и Правительству РФ, сколько миллиардов рублей теряет бюджет из-за невозможности внесения изменений на стадии строительства в рабочую документацию. Требование о прохождении повторной экспертизы в большинстве случаев избыточно. Да, бывают случаи, когда принципиально меняется проектное решение, и тогда необходимо пройти повторную экспертизу. Но дело доведено до абсурда, поскольку даже перенести канализационную трубу на три метра без повторной экспертизы невозможно. В результате заказчик не может принимать работы из-за расхождения с проектной документацией, не может оплачивать подрядчику выполненную работу, а подрядчик, оставшийся без оплаты, зачастую становится банкротом. Чтобы подготовить проектную документацию для повторной экспертизы нужно, как правило, не менее полугода. При этом деньги идут на разработку откорректированной документации, а подрядчик опять же не получает финансирования. Правильно было бы наделить заказчика полномочиями самостоятельно принимать решения о направлении документации на повторную экспертизу, если, конечно, изменения в проекте не влияют на надежность и безопасность объекта.

Суть законодательных инициатив Минтранса именно на это и направлена. Согласования с федеральными органами исполнительной власти — длительная процедура... Но вода камень точит, и я надеюсь, что эти изменения все-таки произойдут.



Мостовой переход на о. Русский через пролив Босфор Восточный

— Чем вы более всего гордитесь — достижениями Стройпроекта в сфере дорожного и мостового проектирования, опытом в области строительного контроля или компетенциями, которые Инженерная группа получила при участии в проектах, реализуемых на основе концессионных соглашений?

— Больше всего я горжусь имиджем Стройпроекта, репутацией Инженерной группы, которое проявляется в совершенно разных областях деятельности — и в проектировании, и в строительном контроле, и в части разработки концессионных проектов. Качество оказываемых нами услуг — это предмет гордости. Все сферы по-своему сложные и интересные, и какую-либо выделять и отдельно ею гордиться не приходится. Как можно сравнить, чем больше гордиться — проектированием Западного скоростного диаметра или строительным контролем за строительством моста на остров Русский? Мы гордимся всеми проектами! Главное, чтобы наши услуги оставили добрую память у заказчика о сотрудничестве с нами. Надеюсь, что так сейчас и происходит.

— В июне этого года Указом Президента РФ вы были награждены орденом Дружбы за достигнутые трудовые успехи и многолетнюю добросовестную работу. Коллектив нашего журнала от души поздравляет вас с почетной наградой! Если можно, прокомментируйте, пожалуйста, это событие...

— В советское время было принято награждать не только людей, но и коллективы предприятий. Знаменитый Ленинградский ордена Ленина метрополитен имени В. И. Ленина, например. Награждали знаменами, орденами и т. д. На сегодняшний день такой практики нет, награды существуют только персональные. Поэтому я, естественно, воспринимаю этот орден как награду компании, и мне очень приятно, что в моем лице отмечена вся Инженерная группа «Стройпроект». Приятно, ведь не так часто на таком высоком уровне вспоминают проектировщика. Это говорит о том, что мы сегодня на хорошем счету. И, конечно, это здорово...

— Алексей Александрович, позвольте еще раз поздравить вас и ваш коллектив с наградой и пожелать дальнейшего развития и процветания. Спасибо за беседу! ■