



## АЛЕКСЕЙ ЖУРБИН О СВОЕМ ВИДЕНИИ ОТРАСЛЕВЫХ ПРОБЛЕМ СЕГОДНЯШНЕГО ДНЯ

*СЛОЖИВШАЯСЯ В МИРЕ ОБСТАНОВКА НЕ МОГЛА НЕ ОКАЗАТЬ ВЛИЯНИЕ НА СОСТОЯНИЕ РОССИЙСКОЙ ТРАНСПОРТНОЙ ОТРАСЛИ. В ЭТОЙ СВЯЗИ РЕДАКЦИЯ НАШЕГО ЖУРНАЛА ОБРАТИЛАСЬ К РУКОВОДИТЕЛЮ ОДНОГО ИЗ КРУПНЕЙШИХ ОБЪЕДИНЕНИЙ ПРОЕКТНЫХ КОМПАНИЙ В РОССИИ — ИНЖЕНЕРНОЙ ГРУППЫ «СТРОЙПРОЕКТ» АЛЕКСЕЮ ЖУРБИНУ С ПРОСЬБОЙ ПРОКОММЕНТИРОВАТЬ ПОЛОЖЕНИЕ ДЕЛ В ДОРОЖНОМ ХОЗЯЙСТВЕ И ВЫСКАЗАТЬ СВОЕ МНЕНИЕ ПО ПОВОДУ ПРЕДСТОЯЩИХ ПЕРСПЕКТИВ.*

**— Алексей Александрович, как известно, вы возглавляете Комиссию по проектно-изыскательской деятельности Общественного совета при Федеральном дорожном агентстве. Какие вопросы стоят сегодня на повестке дня и как они решаются?**

— Мы обсуждаем острые, наболевшие проблемы строительства и вопросы проектно-изыскательской деятельности, законодательные инициативы. План работы нашей комиссии сформирован на весь текущий год, и мы ему четко следуем.

На одном из недавних совещаний с представителями Минстроя мы обсуждали расценки на разработку проектной документации, потому что на основе проведенной СРО «РОДОС» пару лет назад инвентаризации сметных нормативов, выяснилось, что порядка ста видов сметных нормативов на проектные работы и авторский надзор или устарели, или отсутствуют. Главная причина этого в том, что Постановление Правительства РФ № 87 о составе разделов проектной документации и требованиях к их содержанию уже раз десять обновлялось и каждый раз туда добавлялись новые объемы работ, не предусмотренные сметными нормативами. Проблемы ценообразования в проектной деятельности привели к тому, что за последние два года с рынка ушло порядка 20% проектных организаций, а число убыточных компаний согласно сведениям Росстата, на сегодняшний день составляет порядка 33–36%. Чтобы исправить ситуацию, необходима актуализация сметных нормативов на проектно-изыскательские работы.

С этой целью ФАУ «РОСДОРНИИ» было поручено разработать методики нормативных затрат (МНЗ) для наших видов работ, которые заменят существующие сборники базовых цен (СБЦ). Однако у нас есть некие опасения, что эти методики приведут к снижению стоимости проектных работ. Дело в том, что Институт «Стройпроект» произвел предварительный расчет стоимости ПИРов по ряду объектов по новой методике, разработанной Минстроем, и сравнил с предыдущими расчетами по СБЦ. Сравнение результатов расчетов показало снижение стоимости ПИРов до 25-30% по новым методикам. На совещании нашей комиссии специалисты Минстроя заверили нас, что мы неверно считали. И вообще, пока Росдорнии не разработает МНЗ на отдельные виды работ, делать выводы рано. Мы согласились и попросили Росдорнии создать рабочую группу из проектировщиков, в задачу которой будет входить проверка исходных данных для разрабатываемых МНЗ. Такая рабочая группа уже создана.

В ближайшее время мы собираемся рассматривать вопрос инженерных изысканий на стадии проектной документации (ПД) и рабочей документации (РД). Отчасти проблема связана с несовершенством Градостроительного кодекса, в котором определено, что проектная документация является основной и единственной. В то же время все понимают, что объекты строятся не по проектной, а по рабочей документации. Более того, на застроенной территории иногда просто физически невозможно выполнить изыскания на стадии ПД. Например, если на том месте, где будет стоять опора моста, находится зда-



ние. Как сделать изыскания под эту опору на стадии ПД без его сноса? Очевидно, что точные изыскания можно сделать только на стадии РД. Именно поэтому министр строительства сказал, что надо возвращаться к тому, что было до 2004 года, то есть до введения Градкодекса РФ.

Очередное заседание Комиссии ОС состоится в двадцатых числах июля. В ходе его проведения будет обсуждаться создание условий для применения в России контрактов и практик системы ФИДИК, разработанной международной Федерацией инженеров-консультантов.

### — Как вы оцениваете перспективу развития отрасли в сложившейся непростой обстановке?

— Пока мы видим, что финансирование в части транспортной инфраструктуры ни на копейку не сократилось. Выполнение Магистрального плана и программы БКД ведется в полном объеме. Более того, Заместитель Председателя Правительства Российской Федерации Марат Хуснуллин заявляет, что будет просить Правительство перебросить часть финансирования с 2023 года на 2022 год. Это и правильно, ведь произошло удорожание материалов и на основании Постановления Правительства № 1315 все крупные контракты были пересчитаны.

Что касается железнодорожного строительства, то продолжается строительство БАМ-2. Более того, на совещании у Президента РФ Владимира Путина было заявлено, что до 2030 года необходимо построить БАМ-3. Поэтому на данный момент оценить перспективу развития транспортной отрасли, как негативную, я не могу. В будущем же все будет зависеть от возможности российского бюджета.

### — Как чувствует себя ваш институт в нынешних условиях? Портфель заказов не уменьшился в этом году?

— У нас в прошлом году загрузка была рекордная, порядка 12 млрд рублей. Мы выступали генпроектировщиками по 4 этапам трассы М-12, обхода Нижнекамска и Набережных Челнов, 1 этапа ШМСД в Санкт-Петербурге, 19 перегонам на участке Улак — Февральск на трассе БАМ-2 и многих других объектов. И все эти объекты в прошлом году мы запроектировали и уже прошли Госэкспертизу. На этот



год мы загружены на 80% по переходящим контрактам, остальное доберем текущими заказами. Рассчитываем начать проектирование и на БАМе-3 в этом году.

Вообще у меня есть твердая вера в то, что тем или иным способом, пусть и с издержками, но мы текущую ситуацию преодолеем. Труднее всего будет небольшим проектным компаниям. Некоторые из них и так еле сводят концы с концами, а при увеличении затрат им станет совсем тяжело.

### — Что вы можете сказать по поводу ситуации с импортным программным обеспечением? Повлияют ли экономические санкции на автоматизацию процесса проектирования и его качество?

— Мы уже достаточно давно перешли на отечественный naпoCAD с тем, чтобы снизить зависимость от продукции компании Autodesk.

В дорожном же проектировании вообще все программы используем только отечественные. На сегодняшний день есть опасения только в части сложных расчетных программ для мостов MIDAS, программ по расчету фундаментов, по решению грунтовых задач. Отечественных аналогов им пока нет.

Что же касается решения глобальных проблем, таких, как замена операционной системы на компьютерах, то это процесс неизбежный, и он уже начался. Так, банк ВТБ полностью с Microsoft перешел на Linux и на Мой-Офис. Конечно же, это очень затратно. В этой связи мы направили предложение в Минстрой по оказанию мер поддержки не только подрядчикам, но и проектировщикам, в том числе, из-за проблем с ПО.

### — А что ожидает наших строителей? Может ли прекращение поставок в Россию западной дорожно-строительной техники привести к изменению применяемых строительных технологий? Как это скажется на качестве строительства?

— Санкции, так или иначе, скажутся на всей транспортной отрасли. В мостостроении в скором времени может возникнуть проблема с кранами большой грузоподъемности, потому что они все импортного производства. Именно поэтому ведущие подрядчики — АО



«ДиМ», АО «Мостострой-11» призывают решать вопрос импортозамещения тяжелой грузоподъемной техники. Причем, именно государство должно субсидировать создание такого производства, ведь само по себе оно не появится. А ведущие подрядчики, со своей стороны, готовы обеспечить гарантированный спрос на такую технику.

В целом же я не очень опасаясь, что что-то ухудшится у нас в мостах, ведь 90% мостовых сооружений — обычные, типовые и их сооружение не представляет никакой сложности. Возможно, вантовых мостов будем строить меньше, но они не везде и нужны...

Что же касается дорожного строительства, то санкционный удар во многом смягчает то, что все стройматериалы у нас отечественные. Единственная проблема — это их удорожание. Дорожную же технику придется закупать через третьи страны, попутно развивая собственное производство.

**— Давайте поговорим о вашей инженерной группе. У вас появились новые направления деятельности — это железнодорожное строительство, аэропорты, метро-строение. Каковы первые результаты?**

— Если сравнивать по объемам и по успехам, то железнодорожное строительство (проектирование) у нас пошло бурно, проектирование аэропортов идет не столь активно, хотя два-три объекта в год мы делаем. В метростроении тоже успехи есть, но они скромные. Линии мы не проектируем, но уже сделали реконструкцию нескольких станций метрополитена в Питере (эскалаторы, надземные вестибюли). Планируем это направление развивать, ведь программа в городе большая, нам интересно в ней участвовать.

**— В современных условиях будет ли восточный вектор в развитии транспортной инфраструктуры ведущим?**

— Все понимают, что теперь надо развивать транспортные пути с востоком. Неслучайно пару недель назад состоялось совещание у Президента Владимира Путина, которое было посвящено именно развитию транспортной инфраструктуры на восток. Но ведь еще до нынешних событий началось движение в том направлении: это и Северный широтный ход, и БАМ, и трасса Москва — Казань — Екатеринбург.

**— Когда-то у вас сложились хорошие партнерские отношения с западными коллегами. Как сейчас обстоят дела с международными связями?**

— У нас это направление успешно развивалось до 2014 года, в 2013 году мы даже создали отдел международных контрактов. Но в 2014 году все эти начинания приостановились. В настоящее время есть небольшие контракты в Киргизстане, в Таджикистане. В планах — проектирование моста через Рогунское водохранилище в Таджикистане. Недавно получили предложение поработать в Туркмении.

**— Большое спасибо за интервью! Желаю вашей команде всегда оставаться в авангарде российского транспортного проектирования, и, успешно преодолевая трудности, становиться еще сильнее!**



[www.stpr.ru](http://www.stpr.ru)