

АЛЕКСЕЙ ЖУРБИН:

«ЗДОРОВАЯ КОНКУРЕНЦИЯ НАС НЕ ПУГАЕТ»

20 июня 2012 года Госдума РФ приняла в первом чтении проект закона о федеральной контрактной системе (ФКС), который должен прийти на смену продемонстрировавшему свою полную несостоятельность 94-ФЗ. Именно поэтому еще на стадии обсуждения он вызвал самый широкий интерес у представителей различных сфер экономики, в том числе и дорожной отрасли. Главный редактор нашего журнала попросила прокомментировать законопроект, ответить на другие актуальные вопросы генерального директора ЗАО «Институт «Стройпроект» Алексея Журбина.



— Алексей Александрович, смогут ли, по вашему мнению, заявленные в новый документ положения кардинально изменить сложившуюся ситуацию?

— Меня порадовало то, что закон уже принят в первом чтении. Закон мне нравится, он очень квалифицированно подготовлен. Его авторы действительно изучили мировой и европейский опыт государственных закупок. Это ощущается при знакомстве с документом. Так, например, виды закупок, виды конкурсов явно перекликются с теми определениями, которые прописаны в аналогичных европейских законах. Если Государственная дума примет его в том виде, в каком он был подготовлен, то это будет очень прогрессивный закон. Если же в процессе доработки он станет напоминать 94-ФЗ, то никакого смысла в его принятии не будет.

В чем, помимо отсутствия требования предквалификации и т.д., недостатки прежнего закона? Самое главное: он не позволяет заказчику самому принимать решение. Именно поэтому в последнее время основным механизмом выбора подрядчика стали электронные торги. С одной стороны, закон о ФКС все-таки возвращает некую самостоятельность заказчику, повышает его ответственность, а с другой стороны, дает ему больше прав в выборе победителя. Если этот закон будет принят в нор-

мальном виде, то поставит заслон недобросовестным поставщикам. В этой связи, говоря о конкуренции, отмечу, что проигрывать в торгах сильным, профессиональным компаниям необидно. Понятно, что ты конкурируешь с коллегами — профессионалами, которые тоже имеют право на победу. Обиднее всего, когда проигрываешь какой-то непонятной компании... Поначалу считалось, что 94-ФЗ — самый антикоррупционный закон. Но это не так. Ведь какая-то специально созданная фирма-однодневка за счет демпинга может выиграть торги у опытной компании. В законе о ФКС наконец-то определено понятие демпинга, надеюсь, что его оставят в окончательном варианте. И хотя в соответствии с этим проектом под демпингом понимается снижение цены на 25 процентов и более, что слишком много (в Европе под демпингом понимается снижение цены уже на 10 процентов и более), тем не менее это огромный шаг вперед. Такая мера поможет отсеять многие недобросовестные компании, которые сегодня идут на снижение до 40 и даже до 60 процентов от стартовой цены.

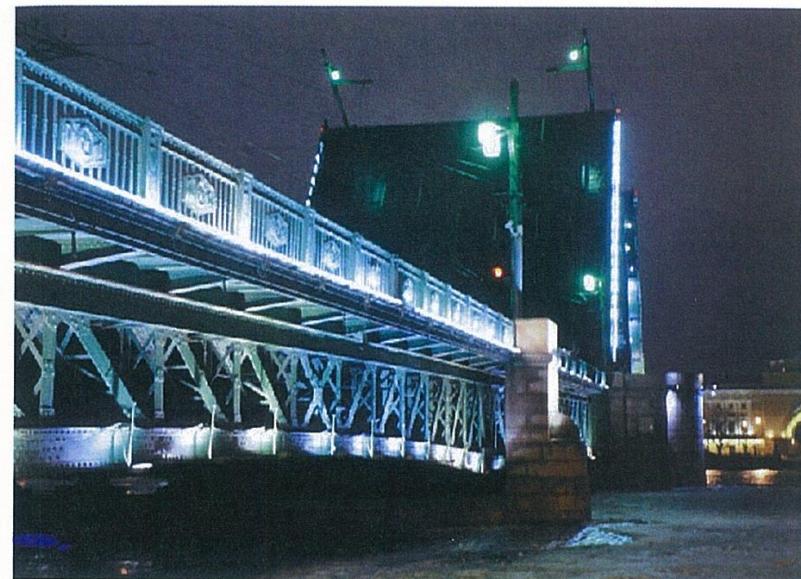
Что же касается процедуры проведения торгов, прописанной в проекте закона, то предусматривается и возможность двухэтапного конкурса. На первоначальном этапе компания представляет свои технические предложения для объекта конкурса

и документы на предквалификацию в нем.

Заказчик имеет возможность выбрать наиболее оптимальное техническое решение. И только на втором этапе претенденты подают финансовое предложение.

— Как вы считаете, возможен ли приход на российский рынок проектировщиков из западных стран? Ведь принятие закона о ФКС открывает им дорогу сюда. Не боитесь ли вы конкуренции с их стороны?

— На сегодняшний день европейским компаниям достаточно тяжело выходить на наш рынок без открытия здесь представительств и дочерних компаний, где бы работали местные специалисты. Если они пойдут по этому пути, то, может быть, что-то у них и получится, но будет непросто, потому что на сегодняшний день наблюдается сильный кадровый голод, свободных специалистов на нашем рынке практически нет. Если же предположить, что сюда придут некоторые компании из Лондона или Парижа и будут принимать участие в наших конкурсах, то их начинания, как мне кажется, обречены на провал, потому что на сегодняшний день российская и европейская нормативные базы сильно отличаются. И хотя сейчас продекларирован процесс гармонизации норм, он пока еще в самом зачатке.



Дворцовый мост в Санкт-Петербурге

Общаясь с иностранными подрядчиками и проектировщиками, мы знаем их проблемы. Главным образом они заключаются в том, что в компаниях трудятся грамотные инженеры, но они не знают наших норм, не говорят по-русски и не очень понимают законов России и ментальности наших людей. Все это значительно усложняет их коммуникацию в нашей стране. Обычно иностранные компании приходят в слаборазвитые страны, например в страны Африки, по каким-то грантам либо займам Всемирного или других банков. В таких случаях действуют правила, которые определяет банк, в частности проектировать или по еврокодам, или по американским нормам. Зачастую в таких странах собственных норм вообще не существует, и они принимают то, что им дают.

Россия — другое дело. У нас плохая или хорошая, но своя нормативная база, свое законодательство, которое резко ограничивает иностранные компании в применении западных норм. Поэтому в ближайшее время составить серьезную конкуренцию российским компаниям иностранцам будет достаточно сложно. Другое дело, что, используя партнерство с нами, с нашими коллегами, наверно, они могут войти на российский рынок. Кстати, к нам поступает много обращений, особенно в последнее время, от разных западных компаний с пред-

ложением партнерства. Иностранные не претендуют на какие-то главенствующие роли, но хотят поучаствовать в проектировании. Мы рассматриваем все предложения. Если эти компании готовы познакомить нас с интересными технологиями, которыми мы еще не владеем, почему бы и нет? Пока же всерьез опасаться прихода иностранных компаний на российский рынок нет никаких оснований. Возможно, этот вопрос возникнет лет через пять, не раньше. В любом случае это дело будущего...

— А теперь — о настоящем. Возглавляемая вами инженерная группа позиционирует себя как динамично развивающаяся компания. Какова в связи с этим динамика последнего времени?

— Группа по-прежнему развивается, причем принцип ее формирования не определяется территориальным признаком. Он связан с тем, где мы способны найти адекватных и профессиональных людей, словом, где есть эти кадры. Именно поэтому мы открываем дочернее предприятие в Киеве. Напомню, что на Украине в свое время эффективно функционировал филиал московского института «Союздорпроект». Он считался передовым с точки зрения проектирования вантовых мостов. Киевляне запроектировали много объектов не только у себя в столице, но и, например, вантовый мост в Риге. И сегодня в Киеве есть замечательные мостовики-проектировщики.

В настоящее время мы занимаемся регистрацией дочерней компании и надеемся, что это будет достаточно сильный филиал. Но и другие наши структуры не стоят на месте. Так, «Новгородстройпроект» завоевал хорошие позиции в Туркмении, и сейчас его привлекают к новому заказу. Нам приятно, что филиалы «взрослеют», становятся более самостоятельными, отрываются от Петра.

— Сейчас, когда ваш институт является одним из лидеров дорожного и мостового проектирования, вашими основными конкурентами выступают такие же сильные проектные организации, круг которых весьма ограничен. Раньше же вам приходилось конкурировать с многочисленными мелкими и средними предприятиями, на сегодняшний день вы оставили их далеко позади. Вам было легче тогда или все-таки сейчас?

— Мы не хотим превращаться в памятник самим себе. Участвуем и в маленьких, и в масштабных конкурсах в зависимости от наших интересов. Можем взяться и за проектирование небольшого пешеходного мостика. Поэтому на конкурсах мы пересекаемся как с крупными, так и со средними, мелкими компаниями. Я согласен с вами, что по более значимым, серьезным объектам круг конкурентов достаточно предсказуем. Их порядка 5–6. Но не стоит забывать, что мы родились в новейшие времена, наше развитие и становление шли в условиях реальной конкурентной борьбы, и поэтому здоровая конкуренция нас не пугает. Возвращаясь к вопросу о демпинге, следует подчеркнуть, что именно 94-ФЗ приводит к необоснованному снижению цены на торгах, и если раньше этим славились только компании-однодневки, то теперь зачастую демпингуют и крупные компании, лишь бы одержать победу в конкурсе и получить заказ. Наша позиция по этому вопросу такова: мы слишком дорожим своей репутацией, чтобы идти на необоснованное снижение цен, вследствие которого пострадает качество нашего проекта.

Надо сказать, что 94-ФЗ не способствует выбору квалифицированного проектировщика, и, до тех пор пока он действует (а в условиях сокращения бюджета конкуренция еще

более ужесточится), качество проектирования и строительства улучшаться не будет.

— Несколько слов о проекте реконструкции Дворцового моста. Каким образом удалось найти вариант, позволяющий проводить работы без полного перекрытия движения?

— Мы не проектируем новый мост, а решаем вопрос продления жизни существующего. Дворцовому мосту не очень везет в силу разных причин. Огромная сложность заключается в том, что мост находится в центре Петербурга и является ключевым с точки зрения организации движения. Вы же знаете, что он должен был пойти на реконструкцию сразу же после окончания реконструкции Благовещенского моста. Наша идея: не разбирать временный мост, функционировавший во время ремонта Благовещенского, а пустить по нему движение на время ремонта Дворцового моста. По каким-то причинам реконструкцию отложили, а временный мост разобрали и из его конструкций построили Большой Петровский мост. Потом вновь вернулись к идее реконструкции, но в силу ограниченности бюджета о сооружении временного моста речь уже не шла. Мы были уверены, что реконструкция Дворцового моста будет увязана если не с реконструкцией Благовещенского, то уж наверняка со строительством Ново-Адмиралтейского. И последним ударом по Дворцовому мосту был отказ от строительства последнего. Когда же после этого реконструкцию Дворцового все-таки включили в план, то мы ужаснулись, так как невозможно обеспечить нормальную транспортную связь Васильевского острова с центром города при полном закрытии движения по Дворцовому мосту. Город попросту встанет. Мы это поняли, когда построили транспортную модель и испытали ее.

Новый вариант, который мы предложили заказчику — КРТИ, состоит в том, чтобы реконструировать Дворцовый мост без закрытия движения по нему. Предлагается использовать конструкции строящегося моста на остров Серный как временные замещающие пролеты, а подлежащие реконструкции пролеты Дворцового моста вывозить на плавсистеме на Румянцевский спуск, где и проводить их ремонт. После возвращения на прежнее место каждого отре-



Арочный мост в Новосибирске (визуализация)

монтированного пролета будут приступать к следующему и так далее. В этом случае полное закрытие движения будет сделано только на 3–5 дней для замены каждого из пролетных строений. Возможно, подрядчики, которые выйдут на конкурс, предложат свой вариант с учетом технологий, которыми они владеют. На сегодняшний день наше предложение заинтересовало КРТИ.

— Алексей Александрович, какие проекты, над которыми сейчас работает «Стройпроект», вы могли бы выделить с точки зрения технической сложности, оригинальности предлагаемых решений?

— Простых проектов не бывает. Сейчас, например, в Новосибирске строится арочный мост с вантовыми подвесками, с самой длинной в России (а может, и в Европе) аркой. К слову сказать, в Киеве тоже строится арочный мост с длиной руслового пролета 340 или 350 метров. Он мог бы стать самым длинным арочным мостом в Европе, но так как у нашего моста длина пролета 380 метров, а строительство ведется более высокими темпами, то, скорее всего, мост в Новосибирске будет построен и открыт раньше, и рекордсменом станет именно он. В настоящее время уже ведется сооружение руслового пролета, начинается монтаж свода арки. Вот это и есть пример технической сложности с точки зрения конструкций.

Что же касается сложности в про-

ектировании, приведу другой пример. Наш московский филиал совместно с ростовчанами проектирует участок автомобильной дороги «Дон» с использованием немецких норм. Сложности, с которыми им приходится сталкиваться, состоят в том, что трасса М4 проектируется как платная дорога и должна иметь альтернативный проезд. В Ростовской области, Краснодарском крае она проходит таким образом, что в некоторых случаях является единственной дорогой, соединяющей отдельные населенные пункты. Проектировщикам приходится находить решения по альтернативным проездам, с тем чтобы обеспечить соблюдение закона и право граждан на передвижение. Трудность в том и состоит, что в составе проекта эти вопросы нужно решать комплексно, обеспечивая и функционирование платной дороги, и наличие альтернативных проездов. Несмотря на то что наши проекты разного уровня сложности, все они непростые.

Мы надеемся, что в скором времени нас пригласят на разработку рабочей документации центрального участка Западного скоростного диаметра — самого сложного с технической точки зрения участка, все объекты в составе которого нужно запроектировать и построить в очень короткие сроки. Переговоры на эту тему идут и, похоже, близятся к завершению.

Беседу вели Регина Фомина