

АЛЕКСЕЙ ЖУРБИН О ГОССОВЕТЕ, НОРМОТВОРЧЕСТВЕ И ПЕРСПЕКТИВАХ РАЗВИТИЯ ИНЖЕНЕРНОЙ ГРУППЫ «СТРОЙПРОЕКТ»

В решении проблем, сопутствующих реализации Комплексного плана модернизации и расширения магистральной инфраструктуры до 2024 года и национального проекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги», наметилась реальная консолидация усилий «сверху» и «снизу». Свидетельством тому недавнее «дорожное» заседание Государственного совета под председательством Владимира Путина. А в число экспертов, представлявших позицию отрасли, входил генеральный директор АО «Институт «Стройпроект» Алексей Журбин. Это и послужило поводом обратиться к нему с вопросами о том, как, на взгляд практика, развивается ситуация. И, конечно же, мы не оставили без внимания и вопрос о том, как видит свои перспективы один из лидеров рынка дорожно-мостового проектирования — Инженерная группа «Стройпроект».



— Алексей Александрович, давайте начнем с того, как Стройпроекту удастся развиваться в сегодняшней непростой ситуации. С одной стороны, в стране намечена реализация новых масштабных проектов, с другой — наблюдается сужение вашего изначального сегмента рынка. Когда-то Институт стартовал как организация, специализирующаяся на проектировании мостов. Сейчас у Инженерной группы «Стройпроект» есть и другие направления деятельности. Чем было обусловлено их развитие? Какое из них сейчас является основным? Какие сферы намерены развивать в дальнейшем?

— На сегодняшний день Инженерная группа фактически специализируется на комплексном проектировании транспортной инфраструктуры. Многие уже воспринимают нас как дорожный, а не мостовой институт. Если же подробнее говорить о появлении новых сфер деятельности, то, надо отметить, долгое

Беседовала Регина ФОМИНА

время мы были консервативны: занимались только мостовыми сооружениями, а проектирование автомобильных дорог решили развивать в начале 2000-х гг. Теперь же, в условиях сужения рынка, мы стали задумываться и о других сферах деятельности. Поскольку сократилось число квалифицированных специализированных проектных организаций, заказчики сами стали звать нас даже на проектирование аэропортов. Также постараемся уже в этом году выйти и на проектирование железных дорог. В настоящее время участвуем в интересном конкурсе по еще одному новому для нас направлению — проектированию крупного логистического комплекса в Архангельске.

— А если говорить именно о дорожно-мостовом проектировании, что для вас сегодня принципиально важно для сохранения лидерских позиций?

— Прежде всего, для нормального функционирования такой большой проектной организации, как наша, необходима хорошая обеспеченность заказами. Причем в идеале загрузка должна быть даже выше имеющихся возможностей, это побуждает держаться в тонусе и развиваться дальше.

В целом же насчет сегодняшней ситуации на рынке хотелось бы отметить, что реализация Комплексного плана модернизации и расширения магистральной инфраструктуры, открывающего для нашей отрасли серьезные перспективы, раскручивается очень медленно, по меньшей мере, относительно автомобильных дорог. Многие эксперты считают, что при сохранении такого темпа почти ничего из намеченного к 2024 году сделать не удастся. Похоже, это понимание пришло и к государственным кураторам Комплексного плана. Сейчас все-таки появилось некое ускорение, реальное продвижение больших объемов работ по дорожному строительству. Подобное можно сказать и про национальный проект «Безопасные и качественные автомобильные дороги», к реализации которого мы, разумеется, планируем подключиться.

— Если для этого будут привлекаться средства частных инвесторов, справятся ли регионы самостоятельно с новой для многих из них задачей — организацией ГЧП в дорожной отрасли? Планируете ли вы оказывать консалтинговые услуги, опираясь на свои компетенции, наработанные при участии в ГЧП-проектах?

— Мы и так постоянно оказываем подобные консультации, и обсуждаемое продвижение ГЧП в рамках нацпроекта нам, конечно же, интересно.

На недавнем Петербургском международном экономическом форуме Государственная компания «Автодор» устроила деловой обед, на который как раз пригласили руководителей регионов. Госкомпания выразила готовность им помогать. Автодор сегодня — это федеральный центр компетенций по ГЧП.

Есть регионы, хорошо продвинувшиеся в этом направлении. Например, Ханты-Мансийский автономный округ. Однако многим другим надо будет помогать. И Госкомпания, и мы на сегодняшний день готовы оказывать такую помощь.

— Известны сложности прохождения Главгосэкспертизы. Не приведут ли они к затягиванию сроков реализации нацпроекта «БКАД» и выполнения президентского указа?

— Сейчас делаются определенные шаги по упрощению процедуры прохождения экспертизы. Это уже отражено в новом законопроекте. Надеюсь, он будет принят в ближайшее время. Об этом много говорилось на заседании Госсовета, на это настроена новая команда Минстроя. Следовательно, есть все основания полагать, что постепенно экспертиза действительно будет упрощаться.

В частности, от нашей экспертной группы по подготовке Госсовета выдвинуто предложение узаконить стадии рабочей документации. Еще один важный момент — сейчас, согласно Градостроительному кодексу, если региональный проект реализуется в двух и более субъектах Федерации, он попадает в Главгосэкспертизу вне зависимости от источника финансирования. В предложениях нашей группы прописана возможность для заказчика в таких случаях самому выбирать, в какую экспертизу ему идти, федеральную или региональную. Исключением должны быть только особо сложные и опасные объекты. **А** На заседании Госсовета в докладе Романа Старовойта, который возглавлял рабочую подгруппу «Безопасные и качественные автомобильные дороги и дорожная деятельность», например, говорилось о том, чтобы проекты на поселковые улицы пятой категории вообще не требовали госэкспертизы.

— Можно подробнее о вопросах, которые вы выносили на Госссовет, и о вашей работе в его рамках?

— Начну с того, что примерно год назад мы поняли: сложились условия, когда «спасение утопающих — дело рук самих утопающих». Волна банкротств прошла по стране, и даже такая могучая организация, как московский ПАО «Мостотрест», построившая автодорожную часть Крымского моста, ощутила неблагополучность ситуации. И когда они стали анализировать причины, стало понятно, что основные проблемы обусловлены состоянием законодательной и нормативной базы, в том числе сметной, в области дорожно-транспортного строительства.

Мостотрест выступил с инициативой объединить ключевых мостовиков и дорожников страны для решения этих вопросов. Затем мы разбили на несколько рабочих групп, каждая с участием ведущих подрядных и проектных организаций. Были подготовлены предложения для законопроектов по изменению нормативной базы и определению стоимости строительства. Надо сказать, многие идеи уже удалось продвинуть, своим успехом эти начинания во многом обязаны тому, что Минстрой России возглавил бывший губернатор Тюменской области Владимир Якушев и сменил команду, набрав толковых людей.

На самом деле наши инициативы не так уж и новы. Они были проработаны несколько раньше, когда я руководил проффильной рабочей группой в общественном совете Росавтодора. Минтранс, внеся 46 поправок, их одобрил, но тогда все уперлось в старую команду Минстроя. Она выступила против перемен, которые мы считали необходимыми. А нынешний Минстрой сразу нашел общий язык с Минтрансом. В частности, они вместе продвигают поправки в Градкоддек, которые уже прошли три чтения в Госдуме и сейчас находятся на рассмотрении в Совете Федерации. Например, должна появиться, наконец, формулировка, что решение о повторной экспертизе принимает заказчик совместно с проектировщиком.

Что касается Госссовета, то доклад Романа Старовойта, поставившего принципиальные вопросы ценообразования, во многом был подготовлен на основе наших предложений, проработанных задолго до заседания. Хочу также отметить, что в рамках подготовки Госссовета была проведена некая деловая игра. На tavolo в первой строке свои предложения указывали гу-

бернаторы, во второй — представители федеральных органов власти и мы, представители отрасли. После этого было согласительное совещание, и в следующей строке писалось, удалось ли двум сторонам договориться или нет. Наша подгруппа по ценообразованию пришла к консенсусу по всем пунктам. В дальнейшем все предложения, сформулированные в ходе деловой игры, были озвучены на заседании Госссовета.

— Будем надеяться, что все эти базовые, «теоретические» вопросы в скором времени удастся решить. Но давайте вернемся к дорожно-строительной практике. В каких крупных российских проектах, которые планируется реализовать в обозримом будущем, вы хотели бы поучаствовать?

— Среди масштабных проектов делом ближайшего времени должно стать строительство скоростной автотрассы Москва — Казань, и, конечно, мы хотели бы поучаствовать в ее проектировании. Обсуждается и последующее продолжение магистрали до Екатеринбурга. Также надеемся, что проект реконструкции дороги Джубга — Сочи, который в первоначальном варианте сочли слишком капиталоемким, все-таки не будет отложен в долгий ящик.

Что же касается основных планов конкретной работы, то недавно мы выиграли конкурс на проектирование обхода Нижнекамска и Набережных Челнов по федеральной трассе М-7. Это будет новый участок протяженностью около 90 км с новым мостом через Каму. А в прошлом году Институт приступил к реализации другого серьезного инвестиционного проекта — автодороги Владивосток — Находка — порт Восточный. Там предстоит построить 101 искусственное сооружение, включая эстакады, путепроводы и тоннели. И, конечно, важным для нас является участие в реализации проекта петербургской Широтной магистрали скоростного движения с мостом через Неву. Мы стали победителями по первому этапу проектирования — подключение ЗСД к Широтной магистрали.

В каждом случае речь идет, конечно же, не только о дорожном полотне по современным стандартам, но и о большом количестве сложных искусственных сооружений, предполагающих инновационные решения и технологии. Все это соответствует нашему вектору развития и основному направлению сегодняшней деятельности — комплексному проектированию транспортной инфраструктуры. ■