

# АЛЕКСЕЙ ЖУРБИН:

## «НЕЛЬЗЯ БОЯТЬСЯ ПРОДВИГАТЬ НОВЫЕ ИДЕИ»



Хотя фраза «экономический кризис» постепенно исчезает из телевизионного лексикона, а рубль стремительно укрепляется, многим представителям бизнеса, в том числе и дорожно-строительного, расслабляться, как говорится, еще рано. И этому есть объективные причины. В экономике по-прежнему наблюдаются не самые позитивные явления, заказчики не торопятся объявлять новые конкурсы, пересматриваются бюджеты практически всех уровней. И это на фоне все еще действующих в отношении России санкций. Однако участникам рынка не стоит опускать руки — эти трудности имеют временный характер. Об особенностях работы в сложившихся условиях, международном сотрудничестве, принципиальных подходах к строительству инфраструктурных объектов и полете творческой мысли инженера-проектировщика журналу «ДОРОГИ. Инновации в строительстве» рассказал генеральный директор ЗАО «Институт «Стройпроект» Алексей Журбин.

— **Алексей Александрович, как известно, Институт «Стройпроект» стал участником проекта строительства транспортного перехода через фьорд в г. Осло (Норвегия) еще до введения западных санкций. Сказались ли это на дальнейшей работе, международных контактах в целом?**

— Мы всегда стремились развивать международное сотрудничество, общаться с представителями иностранных компаний. В частности, у нас сложились достаточно хорошие отношения со шведской фирмой SWECO. Специалисты SWECO высоко ценят наши компетенции в проектировании мостов. Поэтому когда год назад дорожная администрация Норвегии объявила конкурс на предпроектные разработки по строительству транспортного перехода через Осло-фьорд, при подаче конкурсной заявки в качестве экспертов по мостовому варианту наши шведские партнеры указали в документации именно нас. После победы SWECO в этом конкурсе, мы начали нашу совместную работу.

В связи со сложностью задачи по разработке проекта транспортного

перехода через глубоководный фьорд проектировщиками было предложено к рассмотрению большое количество вариантов тоннелей и мостов различных конструкций. Наш институт в этой работе проводил оценку всех предлагаемых вариантов мостового перехода. На сегодняшний момент завершён первый этап — все предложения проанализированы и по ним дано заключение. В нынешнем году начнется второй этап, в ходе которого заказчику предстоит выбрать окончательный вариант. Нам приятно, что европейские коллеги нас оценили, и мы смогли принять участие в этом проекте на достойном уровне.

Однако контакты с нашими европейскими коллегами не ограничиваются работой за рубежом. В частности, на строительстве Западного Скоростного Диаметра в Петербурге нашим субподрядчиком является французская компания Setec, а в качестве генерального подрядчика по строительству центрального участка ЗСД выступает турецко-итальянская компания «Ичташ-Астальди». Мы, специалисты из разных стран, несмотря на санкции, продолжаем нашу совместную

работу и сходимся на одной мысли — скорее бы эти политические коллизии завершились. Будем надеяться, что все нормализуется.

— **В продолжение международной темы. В марте этого года в китайском городе Шеньчжень состоялась представительная тоннельно-мостовая конференция, спонсором которой выступил Институт «Стройпроект». Каковы, на ваш взгляд, в целом перспективы российско-китайского сотрудничества в данной сфере, и, в частности, применительно к возглавляемой вами компании?**

— На сегодняшний день, в связи со сложной политической обстановкой, затрудняющей работу с западными партнерами, наша страна начинает искать поддержку на востоке. Так, в частности, государственная компания «Автодор» серьезно рассматривает возможность привлечения китайских инвестиционных ресурсов. В этой связи не так давно мы приняли участие в поездке с руководством госкомпании в Сеул и Гонконг. Там прошли встречи с потенциальными инвесторами: банками и строительными компания-

ми, заинтересованными в российском рынке. Сотрудничество с китайскими коллегами имеет неплохие перспективы, поэтому мы внимательно следим за этим трендом и надеемся обратить его в практическую пользу для нашей компании.

Конечно, я адекватно оцениваю наши возможности и понимаю все сложности выхода на китайский рынок, который и так перенасыщен собственными достаточно сильными проектными организациями. Однако существует ряд перспективных направлений сотрудничества с китайскими партнерами. Во-первых, это совместное участие в проектах на территории третьих стран, по той же схеме, что была задействована в Норвегии. Во-вторых, предоставление экспертных, консультационных услуг китайским компаниям, которые планируют работать у нас в стране. Однако я пока не могу назвать конкретные проекты, по которым мы будем сотрудничать, как и их географию. Скажу только, что мы настроены оптимистично и будем продолжать работу по взаимодействию и переводу контактов в практическое русло.

— **Вернемся в Россию. Расскажите, на какой стадии находится сейчас проект четвертого моста в Новосибирске? Помогает ли здесь уже полученный опыт работы с ГЧП-проектами?**

— В середине марта 2015 года состоялось заседание совместной рабочей группы Новосибирской области и города Новосибирска по запуску этого проекта. И можно сказать, что новосибирцы полны решимости довести этот проект до конца. Новосибирская область занимает одну из самых активных позиций в стране в части развития транспортной инфраструктуры. Решение о строительстве четвертого перехода через Обь руководство города и области приняло еще в 2013 году, когда полным ходом шло строительство Бугринского моста. Это, безусловно, правильное решение, ведь согласно генплану в Новосибирске должно быть шесть мостов, а до ввода в эксплуатацию Бугринского их было всего два. И хотя третий мостовой переход, открывшийся в октябре прошлого года, улучшил транспортную ситуацию, еще один мост столице Сибири крайне необходим.

Но самое важное, на мой взгляд, это не просто решение о строительстве переправы, а применение схемы



государственно-частного партнерства. В администрации города работают специалисты, которые хорошо понимают современные тенденции. Они изначально были ориентированы на концессию. При этом стоит упомянуть, что даже конкурс на разработку проектной документации был отчасти инвестиционным. От участников требовалось выполнить работу за счет своих или привлеченных средств. Поэтому за свою работу мы пока не получили никакого вознаграждения, выплаты начнутся в 2015–2016 годах.

Помимо проектирования моста, в наши обязанности также входила подготовка финансовой и юридической моделей, а также документации для инвестиционного конкурса. И в этом смысле мы впервые выступили не только в качестве проектировщиков, но и как консультанты заказчика по подготовке инвестиционного конкурса. В этой работе нам помогали специалисты международной юридической компании «Герберт Смит».

В марте рабочая группа утвердила эту документацию, в мае проект в полном объеме планируется направить в экспертизу, а затем будет объявлен инвестиционный конкурс на первый этап — предквалификацию — на строительство четвертого моста на основе ГЧП.

На текущий момент я оцениваю ход реализации проекта успешным, а саму модель — перспективной. Мы представили проект на форуме госкомпаний «Автодор», который состоялся в Сочи 16–17 мая прошлого года.

— **Следующий вопрос не о столь масштабном но, не менее важном (по крайней мере, для жителей и**

**гостей Северной столицы) проекте — комплексной схеме организации дорожного движения в исторической части Санкт-Петербурга, разработкой которой занимается сейчас «Стройпроект». Можно ли ожидать ли от этого проекта каких-то нестандартных, может быть, даже совсем неожиданных решений или жесткие рамки поставленной задачи не позволяют этого сделать?**

— Наш институт уделяет большое внимание вопросам транспортного моделирования. Если говорить конкретно про Санкт-Петербург, то согласно условиям конкурса, ЗАО «Институт «Стройпроект» предложит мероприятия по оптимизации схемы организации движения в зоне проектирования, по организации парковочных мест, по внедрению элементов ИТС, велодорожек, полос и остановок для общественного транспорта на участке между набережными Невы и Фонтанки. Также нам необходимо подготовить адресную программу по организации движения на рассматриваемых участках улично-дорожной сети на период до 2020 года.

Реализация предложенных мероприятий будет способствовать снижению нагрузки на транспортную систему от индивидуального и грузового транспорта, повышению пропускной способности и устойчивости функционирования улично-дорожной сети, что скажется на снижении аварийности на автотранспорте, улучшении экологического состояния городской среды и приведет к росту скоростей движения индивидуального и общественного транспорта.



Предлагаемые мероприятия по развитию системы велодорожек и пешеходных зон в центре города обеспечат формирование благоприятного облика Санкт-Петербурга, как города комфортного для проживания и туризма.

К сожалению, рамки поставленной задачи и непосредственно участок проектирования, не позволяют предложить что-то неожиданное, поскольку решения должны быть в первую очередь реализуемые, а во вторую — с учетом охранной зоны КГИОП.

**— Как часто проектировщикам приходится в своей работе ограничивать «полет фантазии»? Приведите наиболее запомнившийся случай.**

— Мы изначально настраиваем наше молодое поколение на творческий подход к работе. Если себя сдерживать, то лучше уж сразу уходить из профессии, во всяком случае, не работать в «Стройпроекте». Как бы ни было сложно, но фантазировать необходимо, в этом и заключается суть инженера-проектировщика. Нужно творить, иначе не получится выполнить хороший проект.

На сегодняшний день наш полет фантазии ограничивает устаревшая нормативная база, экспертиза, которая требует, чтобы все решения соответствовали устаревшим стандартам, и смета. Но, как показывает опыт, при определенном желании можно добиться своего.

Конечно, можно пойти по пути наименьшего сопротивления, поставить себя в жесткие рамки и разрабатывать проекты, которые наверняка пройдут экспертизу. И, надо сказать, что некоторые наши коллеги периодически высказывают такое мнение. Но мы бо-

ремся с этими мыслями. Мы стараемся настраивать инженеров делать то, что они считают нужным. Только тогда у нас будут возводиться современные, красивые и качественные сооружения.

**— Если то или иное инженерное решение можно обосновать технической необходимостью, то, как удается убедить заказчика включать в проект архитектурную составляющую, которая зачастую ведет к увеличению стоимости?**

— Мы часто повторяем, в том числе, и на страницах вашего журнала, наш слоган — «Эстетика надежности». Ни один наш проект не начинается без архитекторов. При этом необычная архитектура и нетривиальная конструкция сооружения не является самоцелью. Если, например, сооружение находится где-нибудь в лесу, то не имеет смысла тратить деньги на архитектурные изыски. Но если мы говорим о Санкт-Петербурге, Сочи или Новосибирске — о проектировании в городе — то здесь нельзя закрывать глаза на внешний вид объекта. Ведь он становится частью городского ландшафта. Мост — это некая доминанта, которая привлекает внимание, поэтому он должен радовать глаз.

Возьмем для примера Бугринский мост в Новосибирске. Он стал новым символом города, его полюбили горожане. К нему специально приезжают люди, чтобы сфотографироваться на его фоне. И это очень важный фактор, повышающий привлекательность города.

Конечно, чтобы реализовать ту или иную идею, ее надо продвигать, доказывать и обосновывать свою правоту. Это — всякий раз борьба. В случае с Новосибирском изначально предполагалась

меньшая длина пролета, но во время изысканий обнаружили проблемы с грунтами в месте размещения центральной русловой опоры. В этой связи мы предложили выполнить пролет в виде арки длиной 380 метров, впоследствии Главгосэкспертиза подтвердила правильность такого решения.

Еще один пример — Лазаревский мост в Санкт-Петербурге. Можно было запроектировать простую, ничем не примечательную конструкцию. Но мы любим свой город, мы любим свою профессию и хотим строить красиво и надежно. Поэтому мы предложили оригинальный проект, и никто нас за это не осудил. Но чтобы осуществить эту идею, нам пришлось приложить немалые усилия.

В экспертизе мы столкнулись с очень «сложным» экспертом-мостовиком, который вообще предложил нам запроектировать двухчковую трубу или же обычный балочный мост. И это в центре Петербурга! Мы обратились к главному архитектору города, нас поддержала Валентина Ивановна Матвиенко, в то время занимавшая кресло губернатора, и вопрос был решен. На сегодняшний день я считаю, что это один из самых интересных мостов в Петербурге с действительно креативной архитектурой.

Конечно, фантазии даются тяжело, их сложно продвигать, но практически не было случаев, чтобы нам приходилось, скрепя сердце, хоронить наши идеи и проектировать то, с чем мы внутренне не согласны.

Если говорить о техническом аспекте, то сейчас в экспертизе находится проект реконструкции автомагистрали М-4 «Дон», в котором мы предлагаем принципиально новый подход к проектированию плана и профиля автодороги, конструкции дорожной одежды на основе немецких норм проектирования, обновленную конструкцию сборных железобетонных балок. Проблема заключается в том, что до сих пор применяются советские типовые проекты, у которых множество недостатков, а наши более совершенные и надежные решения экспертиза не хочет пропускать. В этой работе я надеюсь на поддержку госкомпании «Автодор» и Росавтодора. Уверен, что нам удастся воплотить в жизнь этот и многие другие передовые проекты. Нельзя бояться продвигать новые идеи, и тогда все получится!

**Беседовала Регина Фомина**