

СТРОЙПРОЕКТ: ТРИДЦАТЬ ЛЕТ В ЕДИНОЙ КОМАНДЕ

Беседовала Регина ФОМИНА

В ПРЕДДВЕРИИ 30-ЛЕТИЯ ИНЖЕНЕРНОЙ ГРУППЫ «СТРОЙПРОЕКТ» РЕДАКЦИЯ НАШЕГО ЖУРНАЛА ОБРАТИЛАСЬ С ВОПРОСАМИ К ЕЕ ГЕНЕРАЛЬНОМУ ДИРЕКТОРУ АЛЕКСЕЮ ЖУРБИНУ. БЕСЕДА СОСТОЯЛАСЬ В ДУХЕ ВРЕМЕНИ, ПОСРЕДСТВОМ ИНТЕРНЕТ-КОММУНИКАЦИЙ.

— Алексей Александрович, вы 30 лет руководите проектной организацией, преодолевшей уже не один кризис в истории страны. На сегодняшний день ваш Институт превратился в мощную Инженерную группу. Ваш управленческий опыт помогает выстраивать успешную бизнес-стратегию и предвидеть определенные отраслевые события, и в этой связи к вам вопрос, как к эксперту — как вы оцениваете сегодняшнюю ситуацию в отрасли, связанную с пандемией? Какие шаги необходимо предпринимать, чтобы минимизировать ее последствия?

— С моей стороны сегодня было бы достаточно самонадеянно давать какие-то точные прогнозы. Наша деятельность целиком зависит от государственного финансирования, и, если его сократят, дорожно-мостовой комплекс реально «просядет». Если будет финансирование — люди будут справляться с поставленными задачами.

Несомненно, текущая ситуация окажет влияние на планы реализации ряда проектов. Вероятно, сроки финансирования будут продлеваться. Но пока подробной информации нет.

16 апреля на совещании у Президента РФ, посвященном строительному комплексу, было очень хорошее выступление Владимира Николаевича Власова, генерального директора ПАО «Мостотрест». Он заявил, что в нынешней ситуации нужно продолжать проектирование, чтобы по выходу из пандемии мы располагали готовыми проектами и имели бы возможность сразу приступить к строительству. Говорил он и об определенных условиях, которые следовало бы создать на строительных площадках, в частности, о необходимости проведения экспресс-тестирования, оказания Роспотребнадзором реальной помощи строителям в организации безопасной работы.



Так, на сегодняшний день еще есть вспышки заболеваний на строительных площадках. Именно поэтому мы написали обращения в Минстрой и в Минтранс РФ о том, что для минимизации рисков заражения необходимо установить новые правила подписания проектной документации электронными подписями, так как многие заказчики, игнорируя опасность распространения новой коронавирусной инфекции COVID-19, по-прежнему требуют от нас ставить ручные подписи. На все наши обращения нам ответил только Минстрой, но абсолютно формально, что да, электронная подпись допустима. При этом не дано никаких разъяснений о том, можно ли подписывать ею не только письма, но и рабочие чертежи. Сейчас Евгений Дитрих и Андрей Костюк объявили

III ОЧЕРЕДЬ АВТОДОРОЖНОГО ОБХОДА ГОРОДА СОЧИ



о том, что будут проводить видеоконференции и отраслевые часы в онлайн-режиме. Мы активно готовимся к этим совещаниям, намерены поднимать вопрос о том, что нужно бороться с косностью мышления и принимать современные решения. Точно так же я выступаю против проведения очных совещаний у заказчика и прилагаю все усилия, чтобы наши сотрудники не принимали в них участия. Но не со всеми заказчиками удается найти взаимопонимание в этом вопросе.

И вопрос необходимости резкого снижения активности контрольных органов тоже очень актуален. Нужно убрать десятки проверок заказчиков, подрядчиков и т. д.

— Как Стройпроект справляется с дистанционной работой?

— Как только возникла необходимость самоизоляции, мы быстро и безболезненно, буквально за два-три дня, перешли на дистанционную работу, благодаря прекрасной квалификации и оперативности сотрудников нашего управления информационных технологий. В таком режиме мы продолжаем работать и сегодня, и это не вызывает практически никаких проблем. Для некоторых наших сотрудников, находящихся в стесненных жилищных условиях, мы обеспечили возможность доступа

в офис, организовав их работу таким образом, чтобы в кабинете находилось не более одного человека. Но таких людей не очень много, первоначально их было всего 14-15 человек. В этом смысле у нас все неплохо.

— **Расскажите о выполнении стратегически значимых для страны проектов. Можете подробно описать роль Стройпроекта в двух нацпроектах — БКАД и Комплексном плане модернизации и расширения магистральной инфраструктуры? Можно ли считать, что ваше участие в таких мега-проектах, как трассы Москва — Казань, Дзубга — Сочи, Владивосток — Находка, обходы Тольятти, Нижнекамска, Барнаула, новые железнодорожные проекты, позволит создать магистрали, соответствующие всем мировым стандартам?**

— В майском указе президента 2018 года, напомним, нашли отражение два нацпроекта, касающихся транспортного строительства, со сроком реализации 2018-2024 гг. Это «Безопасные и качественные автомобильные дороги» (БКАД) с общим бюджетом 4,8 трлн рублей и Комплексный план модернизации и расширения магистральной инфраструктуры с бюджетом 6,35 трлн рублей. Этот проект затрагивает модернизацию автомобильных, железных дорог и аэропортов. В прошлом году



Выставка «Дорога 2019». Слева Алексей ЖУРБИН, генеральный директор АО «Институт «Стройпроект»

появился еще один проект, со статусом федерального, — «Мосты и путепроводы». Его бюджет составляет 507 млрд рублей. Срок реализации — 2020-2024 гг. Проект рассчитан исключительно на регионы, которые будут получать федеральные субсидии на ремонт и строительство мостов и путепроводов. Общий объем финансирования по трем проектам — 11,66 трлн рублей. Это рекордные суммы за всю новейшую историю России. Правда, в 2019 году Правительство очень медленно раскачивалось с началом реального финансирования по нацпроектам, за исключением БКАД. Но все же во второй половине 2019 года движение началось.



Схема автомобильной дороги Владивосток — Находка

На сегодняшний день мы принимаем участие практически во всех крупнейших проектах, вошедших в Комплексный план. Это — автодорога Москва — Казань, обход Тольятти, реконструкция автомобильной дороги Джубга — Сочи, автодорога Владивосток — Находка, Широтная магистраль скоростного движения в Санкт-Петербурге, строительство вторых путей на БАМе, железнодорожная линия Кызыл — Курагино.

Сейчас проектируем три участка на трассе Москва — Казань: во Владимирской и Нижегородской областях, участок выхода из Москвы. По третьей очереди обхода Сочи (трасса Джубга — Сочи) выполняем обоснование инвестиций. На обходе Тольятти, разбитом на пять этапов, мы являемся генеральным проектировщиком, и непосредственно сами проектируем два участка. По обходу Нижнекамска работы выполняем в соответствии с графиком. Это протяженный, сложный объект с большим мостом через Каму. В прошлом году мы закончили обоснование инвестиций и прошли Главгосэкспертизу по трассе Владивосток — Находка. В настоящее время ждем постановления Правительства о начале ее проектирования и строительства. Что касается обхода Барнаула — это, в общем-то, заверченный проект, и сейчас администрация Алтайского края прилагает усилия для того, чтобы включить объект в Комплексный план. Пока проектная документация не устарела, нужно обеспечить его финансирование и выходить на стройку. У БАМа-2 достаточно форсированные сроки проектирования, но мы даже идем с опережением графика. Так, основные проектные решения планировалось выдать в августе, но в связи с тем, что на совещании у Президента была отмечена необходимость ускорения строительства вторых путей на БАМе, заказчик — ОАО «РЖД» — попросил нас сократить срок на два месяца, и, по сути, уже первого июня мы в срочном порядке выдали основные проектные решения по 19 перегонам. Этим объектом занимается наш головной офис, где организовано железнодорожное управление, которое возглавляет Терещенко Александр Алексеевич.

С веткой же Кызыл — Курагино все обстоит сложнее. Это концессионный проект, и в ситуации с пандемией коронавируса концессионер обратился в Правительство с тем, чтобы приостановить его выполнение в данных условиях. В этой связи заказчик пока приостановил для нас работы по этому объекту.

Хотел бы отметить, что помимо железнодорожного строительства у нас появилось еще одно новое направление — аэропортовые комплексы. В настоящее время мы разрабатываем проект реконструкции аэропорта в Мурманске. На стадии подписания с заказчиком находятся и другие проекты региональных аэропортов.



Мост через р. Каму

— Какие новаторские решения предлагает в этих и других проектах Стройпроект?

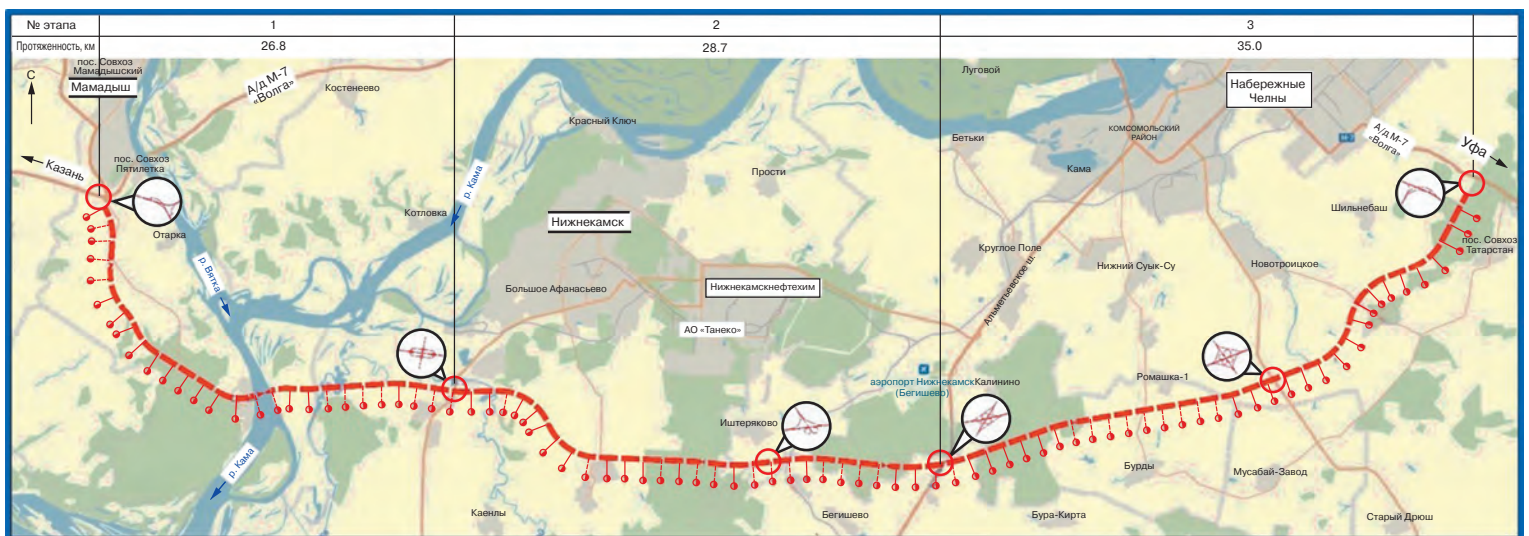
— Что касается новаторских решений, я в последнее время боюсь этого слова. Что можно считать новаторством? Мы, конечно, по-прежнему используем все современные решения, стараемся быть на острие новых технологий, как в дорожном, так и в мостовом строительстве. Например, в настоящее время прорабатываем возможность применения новых сталей. По заказу Евразхолдинга наша служба главного инженера выполняет технико-экономическое сравнение двух вариантов мостов в чисто железобетонном исполнении — со сборными железобетонными балками и монолитной плитой и в сталежелезобетонном исполнении — с двутавровыми прокатными балками и монолитной железобетонной плитой.

В рамках проектирования БАМа-2 мы будем рассматривать варианты быстровозводимых, модульных конструкций, которые могут применяться как типовое решение, потому что заказчик предъявляет требования, чтобы мостовые сооружения, с одной стороны, обладали эксплуатационной надежностью, а с другой — обеспечивали удобство для строителей и подрядчиков. Это вполне обоснованно, ведь из-за сложных условий для размещения строительных площадок вопрос организации строительства на БАМе-2 стоит во главе угла.

— Что на сегодняшний день является главными болевыми точками в дорожно-мостовом строительстве? Какие шаги следует предпринимать для их устранения?

— Главная проблема — это система ценообразования в стране. Сегодня проектировщик должен, с одной стороны, обеспечить экономичность проекта, а с другой стороны, в условиях нашей до сих пор не нормализованной сметной нормативной базы, оценить проект таким образом, чтобы у подрядчика хватило денег его реализовать и при этом не обанкротиться. Ведь не секрет, какое количество банкротств произошло в последние годы. На сегодняшний день в Санкт-Петербурге не осталось ни одной (!) мостостроительной компании. В этой связи необходимо вести активную работу над совершенствованием системы ценообразования и контрактной системы, в том числе в рамках так называемой «регуляторной гильотины».

С этой целью совместно с ПАО «Мостотрест» мы создали рабочие группы и уже на протяжении двух лет прорабатываем предложения по ценообразованию. Также мы активно участвовали в подготовке Госсовета по дорож-



Обход Нижнекамска. Проектные решения



Автодорога Пермь — Березники. Пункт взимания платы

ной отрасли, где давали свои предложения. Было понятно, что сметная нормативная база требует обновления, и принято решение о ее срочной доработке. Всем очевидно, что нужно увеличивать стоимость дорожного строительства минимум на 15 %. Но в 2020 году вышла обновленная нормативная база, и те первые шаги, которые мы в ней сделали, показывают, что стоимость не растет, а только снижается, на 5-8% (!). Ну а то, что вся наша нормативная база, как и государственные расценки, это — прошлый век, мы говорили неоднократно. Новая команда Минстроя заявила, что все будет революционно менять, и мы воодушевились. Но сейчас они принимают только полумеры. Мы с Мостотрестом ожидали другого...

— Если говорить о Стройпроекте — это все-таки питерская организация. В этой связи транспортная инфраструктура Северной столицы наверняка находится в фокусе вашего внимания. Какие ключевые объекты транспортной инфраструктуры города, на ваш взгляд, сегодня особенно необходимы для снижения транспортной нагрузки на улично-дорожную сеть? Что можете рассказать о ходе реализации проекта так называемого ВСД? Какие есть комментарии по метро?

— Управление развития транспортной инфраструктуры под руководством Виктории Васильевны Калининой по заказу Дирекции по развитию транспортной систе-

мы Санкт-Петербурга и Ленинградской области в 2017 г. разработало Объединенную комплексную транспортную схему развития для двух регионов, включающую в себя огромный перечень мероприятий, ранжированных по годам и по всем видам транспорта, а также предусматривающую график реализации по приоритетности. В 2020 г. утверждена Концепция развития пассажирских перевозок для Санкт-Петербургского железнодорожного узла, в разработке которой мы принимали участие. Основное внимание в Концепции уделено развитию внутригородского пассажирского движения, и именно в этой части проделана очень интересная работа. В этой связи потребуется актуализация Объединенной комплексной транспортной схемы: включение в нее мероприятий железнодорожной инфраструктуры и связанных с ними мероприятий на УДС и общественном транспорте.

Что же касается приоритетов, то мы знаем, что Кольцевая автомобильная дорога (КАД) значительно изменила транспортную ситуацию в городе. Затем ее кардинально поменял Западный скоростной диаметр (ЗСД). Поэтому очевидно, что строительство Широтной магистрали скоростного движения, или ВСД (неофициальное название), которая, без сомнения, улучшит транспортную ситуацию в городе, тоже следует относить к приоритетным проектам. На мой взгляд, стратегию развития надо выбирать

таким же образом, как это было в предыдущие десятилетия, когда КАД строилась за счет федеральных средств, ЗСД — за счет части федеральных и части городских средств с привлечением частных инвестиций. Город же параллельно занимался строительством подключений к магистралям. Считаю, что это правильный и гармоничный подход к выбору приоритетов для городского и транспортного строительства. Основным объектом, на мой взгляд, должна быть Широтная магистраль, а город должен выстроить свой план по подключению сети городских автодорог, чтобы разгрузить «узкие» места.

Также в Петербурге мы занялись и метрополитеном: Инженерная группа участвует в реконструкции станций «Парк Победы», «Электросила» и «Чернышевская».

— Позади долгих 30 лет развития и роста Стройпроекта. Многие когда-то успешные проектные институты за это время сошли с дистанции. Что помогло вам удержать стабильное положение на рынке и вырваться в лидеры?

— Главный принцип рынка — предвидеть и максимально полно удовлетворять желания наших заказчиков. Следование такому принципу — одна из основных причин успешности Стройпроекта. Но этого мало. Мы всегда понимали, что нельзя останавливаться на достигнутом, нужно непрерывно осваивать новые виды деятельности и самые передовые технологии. Нередко приходится сталкиваться с позицией: зачем что-то улучшать, если все и так хорошо. Я уверен, что следование этому принципу ведет к деградации. Это касается не только развития предприятия, но и развития отдельной личности. И мы всегда стремились к улучшению.

Для того чтобы организация всегда оставалась дееспособной, еще очень важно, чтобы ее сотрудники были членами одной команды, заточенной на реализацию единой цели. Создание атмосферы единой команды, состоит ли она из четырех человек или более тысячи пятисот, как сейчас, является краеугольным камнем корпоративной культуры Стройпроекта. Это реализуется и созданием комфортных условий труда, и развитым социальным пакетом, и проведением различного рода корпоративных мероприятий, тренингов, обучений, КВН, квестов. И делается это не потому, что какой-то умный консультант так посоветовал делать, а потому, что для Стройпроекта это естественный путь развития. Традиции маленького коллектива распространяются и на огромную сегодняшнюю команду. Когда создавался первый трудовой договор Стройпроекта — это был продукт коллективного творчества. В нем появился такой пункт, которого нет ни в одном трудовом кодексе. Он звучит так: «Специалист обязуется поддерживать доброжелательные рабочие



Автодорога Пермь – Березники.
Мостовой переход через р. Чусовую

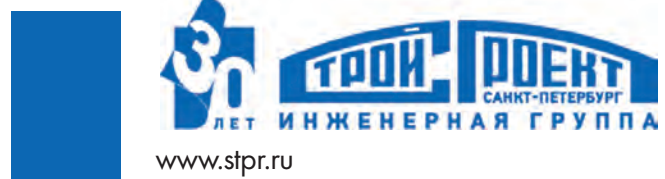
отношения с сотрудниками Института, заказчиками и подрядчиками». И это тоже один из основных принципов нашей корпоративной культуры. Мы проводим на работе большую часть нашей жизни, и хочется ее проводить среди друзей и единомышленников. В этом тоже залог нашей успешности.

— Какой вам видится перспектива транспортной отрасли? Какие задачи ставите перед своей организацией и какие шаги намерены предпринимать для их успешного выполнения?

— Если хотя бы 70% от вышеназванных мною сумм окажутся реальными, то перспективы у транспортной отрасли, несомненно, позитивные. Стоит напомнить, что транспортное строительство всегда было локомотивом выхода из кризиса. Будем надеяться, что наше правительство это понимает.

Ну а перед Стройпроектом мы ставим задачи повышения производительности труда, снижения себестоимости нашей продукции, чтобы по-прежнему оставаться конкурентоспособными на рынке. Резервы для этого мы видим в автоматизации производства, чем и занимаемся активно. Это автоматизация черчения, расчетов, внедрение BIM-технологий, в которых мы неплохо продвинулись и даже создали собственные программные продукты.

— Большое спасибо за беседу!



www.stpr.ru