

АЛЕКСЕЙ ЖУРБИН О ЮЖНОМ КЛАСТЕРЕ И КОМПЛЕКСНОМ ПЛАНЕ МОДЕРНИЗАЦИИ И РАСШИРЕНИЯ МАГИСТРАЛЬНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ

Пропускная способность дорожной сети Черноморского побережья Краснодарского края на многих участках считается исчерпанной уже далеко не первый год. Прежде всего, это относится к федеральной трассе А-147 «Джубга — Сочи». Как известно, обсуждался масштабный проект ее полной реконструкции стоимостью 1,6 трлн рублей, но реализация его была отложена из-за бюджетных ограничений. Недавно Минтранс, однако, вернулся к теме, рассматривая более экономичные варианты. На перспективу речь идет о создании единого курортно-туристического кластера Юга России, обеспеченного скоростным автомобильным движением от Сочи до Севастополя. Строительные мощности, ранее задействованные «по соседству» на Крымском мосту, могут ускорить реализацию этого мегапроекта. Вместе с тем наработки по модернизации А-147 существуют еще со времен подготовки транспортной инфраструктуры к Олимпиаде в Сочи. Об их судьбе, а также о новых планах Инженерной группы «Стройпроект» нам рассказал ее президент — председатель правления Алексей Журбин.



— В настоящее время Минтрансом России готовится концепция развития скоростной дорожно-транспортной сети Южного федерального округа под названием «Черноморье». Алексей Александрович, что вы думаете об этом мегапроекте?

— Сегодня автомобильная дорога А-147 Джубга — Сочи — граница с Республикой Абхазия — это единственный и безальтернативный автодорожный проезд от Джубги до Сочи. Дорога начинается с отвления от автодороги М-4 «Дон», проходит через Джубгу, Туапсе, Лазаревское, Сочи, заканчивается на границе с Республикой Абхазия (МАПП «Адлер»). Общая протяженность — 171 км. Категория дороги — II и III (различается по участкам). На значительном протяжении она извилистая, проходит в стесненных горных условиях. Геометрические параметры дороги не соответствуют нормативным требованиям. На серпантинах имеются кривые с радиусами от 10



Беседовала Регина ФОМИНА

III ОЧЕРЕДЬ АВТОДОРОЖНОГО ОБХОДА ГОРОДА СОЧИ



до 14 м. Это не позволяет обеспечить безопасный проезд современного длинномерного грузового и пассажирского транспорта, а в период курортного сезона, когда нагрузка на автодорогу достигает максимальных значений, средняя скорость передвижения по трассе зачастую не превышает 30 км/ч.

В соответствии с данными пунктов учета интенсивности движения этот среднесуточный показатель с октября по май составляет от 10 до 15 тыс. автомобилей в сутки, а в период с мая по сентябрь — от 14 до 31 тыс. Это явно указывает на работу существующей автомобильной дороги за пределами своих возможностей. Трасса проходит через населенные пункты с низкой пропускной способностью УДС, как следствие, возникают пробки, загазованность, увеличение шумовой нагрузки, ухудшающие условия проживания. Вопросы строительства обходов населенных пунктов обсуждаются с 2005 года.

Очевидна и необходимость обеспечения защищенности дороги от воздействия оползневых, селевых и сейсмических воздействий. На ее протяжении имеется около 130 активных оползневых участков, способных полностью перекрыть движение. Так, 25 октября 2018 года селевым потоком был разрушен участок автодороги на подходах к мосту через р. Макопсе, а 25 июля 2019 года паводковым потоком и сошедшим в русло р. Псахе оползнем был разрушен участок автодороги на обходе г. Сочи. Тема эта актуализировалась с завершением строительства автодорожной части Крымского моста.

В этой связи мы считаем необходимым выступить с инициативой вернуться к рассмотрению проекта III очереди обхода Сочи, поскольку хорошо знаем этот участок и начинали проектирование еще в 2009 году, но из-за ограничения финансирования не смогли его завершить. Проект мог бы стать началом реконструкции всей автодороги Дзубга — Сочи. Мы представим этот объект в Екатеринбурге на выставке «Дорога».

— Если к обсуждению строительства трассы Дзубга — Сочи Минтранс привлечет Госкомпанию «Автодор», означает ли это, что вся дорога или ее отдельные участки будут платными?

— Здесь логика очевидна: если дорога поручается Госкомпании, значит, рассматривается возможность строительства платных участков. Я думаю, это как раз решится в рамках концепции, которую сейчас разрабатывает ГК «Автодор». Они определят, целесообразно делать дорогу платной целиком или только, например, отдельные обходы — Лазаревского, Туапсе. Логика есть: существующая трасса А-147 сохранится, но появится альтернатива, которая значительно сократит время пути от Дзубги до Сочи. Трасса будет скоростной и короче существующей минимум на 50 км. Сейчас в курортный сезон на маршрут протяженностью около 200 км часто уходит полдня. Так или иначе, скоростная дорога будет привлекательна для автомобилистов, особен-

но приезжающих летом на отдых. Это действительно нужно людям.

— Почему ваш прежний проект III очереди обхода Сочи уже не актуален и требуется перепроектирование?

— Причина в том, что вышел новый закон о национальных парках. Теперь там нельзя осуществлять строительную деятельность, в том числе, строить дороги, кроме обслуживающих заповедные территории. Нам нужно перетрассировать обход таким образом, чтобы проходить Сочинский национальный парк только тоннелями. Причем законодательно еще никак не закреплена такая возможность. Но мы в свое время заказали Ассоциации заповедников и национальных парков Кавказа некую исследовательскую работу, и был сделан вывод, что тоннели под такими территориями сооружать допустимо.

Однако вопрос еще и в том, что, если новый маршрут трассы Джубга — Сочи, как планировалось, проложить через нацпарк тоннелями, то общая стоимость строительства увеличится примерно на 100 млрд рублей. Минтранс в курсе и намерен вести соответствующий диалог с Минприроды. А пока что складывается тупиковая ситуация. С одной стороны, побережье всероссийской здравницы загрязняется существующей транспортной инфраструктурой, с другой — вынести дорогу в горы нельзя, потому что там национальный парк. На мой взгляд, решая проблему реконструкции трассы Джубга — Сочи, надо делать какие-то послабления с точки зрения природоохранного законодательства. В итоге это все-таки приведет к улучшению экологической ситуации на побережье.

— Будем надеяться, что в «южном кластере» новые трудовые победы «Стройпроекта», как говорится, уже не за горами. Вместе с тем известно, что вы пытаетесь наращивать свое присутствие и в других регионах России. В частности, Инженерная группа упоминалась в связи с проектом Северо-Западного обхода Кемерово...

— В этом проекте мы участвуем, но не играем там ключевой роли. Выступаем в качестве субподрядчика. В Кемерово работа ведется по двум направлениям: с одной стороны, в регионе есть свой инвестиционный фонд содействия строительству транспортной инфраструктуры, который по собственной иници-

ативе начал разработку проектной документации. Мы на субподряде проектируем мост через р. Томь. С другой стороны, параллельно с этим федеральный Сибуправдор заказал обоснование инвестиций обхода, и там мы тоже выступаем субподрядчиками — по искусственным сооружениям. То есть участие действительно принимаем, но нельзя сказать, что это полностью наш проект.

Если говорить о новых регионах, где, я надеюсь, нас ожидает большой объем работ, то первым я бы назвал Приморский край. Речь идет о новой трассе Владивосток — Находка — порт Восточный, на которой планируется построить 101 искусственное сооружение, включая эстакады, мосты и тоннели. Это действительно большая и очень сложная трасса. Мы уже сделали обоснование инвестиций, прошли с ним экспертизу, технологический и ценовой аудит. Ждем начала разработки проектной документации. Из новых регионов сейчас достаточно активно работаем также в Нижегородской области.

Напомню и о том, что в этом году у нас произошло достаточно знаменательное событие — мы впервые начали проектировать в Татарстане. Это обход Нижнекамска и Набережных Челнов с мостом через Каму. В целом длина нового участка федеральной трассы М-7 составит около 90 км. Тоже серьезный и интересный объект.

И это все новые для нас регионы, раньше мы там не работали!

— В августе «Стройпроект» выиграл открытый конкурс на выполнение проектных работ по реконструкции аэропортового комплекса в Мурманске. Означает ли это, что вы целенаправленно подключаетесь к участию в федеральном проекте «Развитие региональных аэропортов и маршрутов», являющемся составной частью Комплексного плана модернизации и расширения магистральной инфраструктуры?

— Да, мы приняли для себя решение, что начинаем осваивать такое направление. Причем, признаюсь, к этому «Стройпроект» пришел не совсем самостоятельно. Были активные призывы со стороны федеральных заказчиков, поскольку программа достаточно большая, а проектных сил, которые профессионально занимаются аэродромной инфраструктурой, довольно-таки мало. В итоге у нас в головном офисе появились специалисты по аэропортам, и они уже приступили к проектированию конкретного объекта

— реконструкции аэропортового комплекса в Мурманске. Ведутся переговоры и по другим проектам.

— **Хватит ли у Инженерной группы «Стройпроект» мощностей с учетом расширения сферы деятельности и выхода в новые регионы?**

— Я считаю, что перегруз всегда лучше, чем нехватка объемов. Когда у тебя есть много работы, вопрос уже управленческих решений, как ее организовать. Впрочем, вы задали совершенно резонный вопрос. Если все планы, которые сейчас намечены, состоятся, реализовать их будет не очень простой задачей. Добавлю, что, кроме аэропортов, подумываем и про железную дорогу. Но, я думаю, у нас есть серьезная сила в том, что мы умеем не только собственноручно проектировать, но и управлять процессом проектирования. Раньше в пиковые периоды, когда реализовывались такие масштабные проекты, как Западный скоростной диаметр, КАД Санкт-Петербурга, Дублер Курортного проспекта в Сочи, мы, конечно, не выполняли всю эту огромную работу целиком сами. Всегда имеем пул надежных субподрядчиков. Поэтому была бы работа, а объемы ее не пугают.

— **Желаем вам новых больших проектов и удачи**

в их воплощении. А что бы вы пожелали коллегам и партнерам по случаю приближающегося Дня дорожника?

— Сейчас хотелось бы пожелать, прежде всего, скорейшего начала полноценной реализации широко разрекламированных национальных проектов. Срок, как известно, назван конкретный и, для намеченных объемов работ, короткий — 2024 год. Время-то идет, пора бы развернуться в полную силу. Вот недавно и Президент, и Премьер-министр говорили о том, что нужно сократить количество бюрократических процедур для выделения финансирования в рамках нацпроектов. Хотелось бы, чтобы процесс ускорился, и мы все были с объемами работ, выполнимых в реальные сроки. Намечены ведь большие интересные проекты, начиная с международного транспортного коридора «Европа — Западный Китай» со строительством скоростной магистрали от Москвы до Казани. Хотелось бы, чтобы все слова перешли в дело. Тогда на ближайшие годы всем моим коллегам и партнерам найдется работа, у них будет позитивное настроение. И пусть нам всем хватит здоровья и сил, чтобы реализовать эти масштабные планы! ■

Организатор мероприятия:

RUCEM.RU

КОНФЕРЕНЦИЯ:
Перспективы строительства дорог с применением цемента и извести

30-31 октября 2019 года
 Воронеж, Ramada Plaza Voronezh City Centre

Основные темы мероприятия:

- ☑ Предпосылки строительства дорог с применением цемента и извести, проблемы внедрения технологий использования неорганических вяжущих в дорожном строительстве и пути их решения
- ☑ Опыт строительства и эксплуатации дорог с применением цемента и извести в дорожном строительстве в России и за рубежом
- ☑ Проектирование дорог с применением вяжущих материалов
- ☑ Обеспеченность материалами, спецтехникой и технологиями для строительства бетонных дорог и укрепления грунтов

Зарегистрироваться и получить программу конференции:

Телефоны оргкомитета:
 +7 (845) 368-33-82
 +7 (927) 225-33-82



e-mail: info@rucem.ru
<http://www.rucem.ru/seminar/rucem32/>