



Генеральный директор  
ЗАО «Институт «СТРОЙПРОЕКТ»  
Алексей Журбин

# Лучшие проекты впереди

**СТРОЙПРОЕКТ**  
САНКТ-ПЕТЕРБУРГ  
ИНЖЕНЕРНАЯ ГРУППА

*Ввод обхода Хабаровска станет для региона важным событием*

## О ПРОБЛЕМАХ – НАЧИСТОТУ

**И**нститут «СТРОЙПРОЕКТ» – лидер дорожной отрасли России в сфере комплексного проектирования и строительного контроля. Сейчас он является разработчиком проекта обхода Хабаровска. О том, как идет работа над ним, а также о необходимости реформирования практики экспертизы и других отраслевых проблемах рассказывает генеральный директор ЗАО «Институт «СТРОЙПРОЕКТ» Алексей Журбин.

В Хабаровском крае название «Институт «СТРОЙПРОЕКТ» сейчас на слуху прежде всего благодаря разработке проекта платной автодороги «Восточный обход Хабаровска 13 км – 42 км». О намерении строить дорогу на принципах ГЧП власти края объявили в начале 2012 года. Тендер на разработку проектной документации выиграла ЗАО «Институт «СТРОЙПРОЕКТ».

Строительство будет вестись в рамках ФЗ «О концессионных соглашениях», который предполагает финансирование за счет средств частного концессионера и так называемого капитального гранта. Последний составят средства федерального и краевого бюджета. Общая стоимость проекта и доли финансирования из различных источников на сегодня уточняются. Срок окончания проектных работ и проведения госэкспертизы назначен на март 2014 года.

– О необходимости обхода Хабаровска говорили давно, рассказывает генеральный директор ЗАО «Институт «СТРОЙПРОЕКТ» Алексей Журбин. – О его востребованности свидетельствует хотя бы тот факт, что дефицит пропускной способности улично-дорожной сети Хабаровска сегодня составляет 60 000 автомобилей в сутки, причем значительная часть из них – это транзитный транспорт, в том числе грузовой. Объезд не только позволит увеличить пропускную способность в меридиональном направлении, но и придаст импульс развитию пригородных территорий, объектов логистики, гипермаркетов.

В настоящее время получены почти все согласования по плану трассы, в том числе по прохождению Хабаровского района. Определены этапы строительства, позволяющие оптимизировать финансовые показатели проекта. О его технических характеристиках можно будет говорить детально после согласования базовой финансовой модели (ее разрабатывает для нас Агентство стратегических инициатив). В любом случае это будет первая дорога категории I–B в Хабаровском крае. Таких дорог пока что не только за Уралом, но и в целом по России сравнительно мало, поэтому строительство обхода Хабаровска станет для региона действительно важным событием.

В плане эксплуатации к новой дороге предъявляются повышенные требования. Это касается в том числе дорожных одежд, которые будут более износостойкими, чем на обычных российских дорогах, что обеспечит возможность движения грузовиков независимо от погодных условий (с учетом хабаровского климата это немаловажно). Следует также отметить, что при строительстве обхода за счет путепроводов будет полностью сохранена существующая локальная дорожная сеть. В целом новая дорога, разгрузив город, будет способствовать улучшению экологической обстановки в Хабаровске.

– Конечно, ГЧП не является панацеей при строительстве крупных дорожных объектов, – считает Алексей Журбин. – Однако у этой схемы есть свои преимущества: концессионная модель дает простые и действенные финансовые инструменты, позволяющие двигаться вперед там, где государство к решительным шагам по той или иной причине не готово. Поскольку данная схема в России стала использоваться совсем недавно, и пока в единичных случаях, поле для ее применения в нашей стране достаточно обширно.



При этом в России на протяжении уже многих лет практически во всех регионах наблюдается дефицит автомагистралей современного уровня. И без привлечения частного капитала эту проблему в обозримом будущем не решить, если, конечно, не произойдет многократное увеличение средств, выделяемых на развитие дорожной отрасли. Так что появление проектов, подобных автодорожному обходу Хабаровска, платной скоростной автодороге Москва – Санкт-Петербург или, скажем, центральному участку Западного скоростного диаметра в Санкт-Петербурге, можно только приветствовать.

Хабаровский край стал новым регионом в географии проектов петербургского института. СТРОЙПРОЕКТ был основан в 1990 году, и с тех пор по его проектам построены и реконструированы более 600 объектов в различных регионах страны. Сегодняшний СТРОЙПРОЕКТ – это крупная инженерная группа, включающая головной офис в Санкт-Петербурге, филиалы в Москве и Ростове-на-Дону, дочерние компании в Санкт-Петербурге, Великом Новгороде, Саратове, Киеве и Мюнхене, представительства в Сочи и Вышнем Волочке. Общая численность сотрудников инженерной группы превышает 1000 человек. Институт является генеральным проектировщиком одного из самых масштабных и сложных дорожных проектов современной России – Западного скоростного диаметра Санкт-Петербурга. В настоящее время Институт «СТРОЙПРОЕКТ» также участвует в проектировании транспортной инфраструктуры в олимпийском Сочи, нового моста через Обь в Новосибирске с рекордным для России арочным пролетом длиной 380 м, новой скоростной автомагистрали Москва – Санкт-Петербург, реконструкции федеральных автодорог М-8 «Холмогоры», М-4 «Дон» и М-1

«Беларусь», новых автодорожных объектов в Ашхабаде и др. Среди объектов строительного контроля СТРОЙПРОЕКТА – комплекс защитных сооружений Санкт-Петербурга от наводнений, мост через пролив Босфор Восточный во Владивостоке, обход Одинцово в Московской области.

– Никакого особенного секрета, наверное, нет: успех пришел не сразу, а по мере накопления опыта, – отвечает Алексей Журбин на вопрос о секрете успеха компании. – Мы начинали с небольших мостов, проекты со временем становились все сложнее, и к началу XXI века уже участвовали в работе над крупными комплексными проектами. Если говорить о наших сегодняшних конкурентных преимуществах, то это в первую очередь умение работать в качестве генерального проектировщика именно на комплексных проектах, где требуется координация деятельности десятков различных организаций, а также опыт работы по проектам платных автодорог, чем сегодня в России мало кто может похвастаться. Ну и, конечно, главный капитал и конкурентное преимущество «СТРОЙПРОЕКТА» – его уникальный коллектив, представляющий собой команду профессионалов высочайшего класса.

Тем не менее Институт «СТРОЙПРОЕКТ» работает ровно в том же правовом и законодательном поле, что и другие проектные институты и бизнес-структуры, поэтому испытывает на себе проблемы, характерные в целом для проектной отрасли. В частности, это состояние нормативно-законодательной базы, которая в настоящее время не способствует внедрению инноваций в дорожной отрасли. Зачастую проектировщикам удобнее применять далеко не новые, традиционные и пусть даже менее эффективные, но апробированные решения. Лучше быть уверенным, что экспертиза будет пройдена беспрепят-

ственно, нежели иметь трудности при защите проекта. Не изменив законодательную эту ситуацию, нельзя двигаться дальше.

– На мой взгляд, нужно переходить к практике проведения экспертизы по решению заказчика в любой аккредитованной организации, в том числе по сложным и опасным объектам, – предлагает Алексей Журбин.

Он также считает необходимым предоставить возможность заказчику и проектировщику работать с экспертизой с самого начала разработки проекта, как это происходит в других странах. В России же нормальной является практика, когда проектировщики приносят готовый проект, а у экспертов оказывается иное мнение, и первым приходится перерабатывать документацию чуть ли не от начала до конца. Также назрела необходимость в новых законодательных инициативах, например, по внесению изменений в Градостроительный кодекс, устанавливающих стадийность проектирования.

Наконец, нужно изменить функции Ростехнадзора, считают проектировщики. Сегодня этот орган дает заключение о соответствии построенного объекта проектной документации. В связи с этим при внесении малейшего изменения в проектную документацию на стадии строительства Ростехнадзор останавливает строительство и требует прохождения повторной экспертизы. При этом к рассмотрению принимается только весь проект, а не отдельный чертеж или раздел. Поэтому нередко из-за какой-то мелочи приходится повторно сдавать в экспертизу всю проектную документацию.

– Ростехнадзор должен проверять соответствие строительства рабочей, а не проектной документации, – уверен Алексей Журбин. – А решение о возможности отклонения рабочей документации от проектной должен принимать заказчик.

Тем не менее со стороны государства есть определенное движение навстречу бизнесу и проектной науке в частности. К примеру, подписан Указ Президента РФ № 596 «О долгосрочной государственной экономической политике», утверждена дорожная карта по улучшению предпринимательского климата в сфере строительства. Минрегиону и Росстандарту было поручено внести в правительство проекты нормативных правовых актов, направленных на создание системы применения европейских и международных стандартов в сфере строительства, промышленности строительных материалов и иной практики иностранных государств.

– Надеюсь, что изменения к лучшему принесет и Федеральная контрактная система, в проекте которой заложены двухэтапные торги и уделяется больше внимания квалификации, – добавляет Алексей Журбин.

Он рассчитывает, что все эти движения со стороны государства благотворно скажутся на общем уровне проектирования в России, что найдет отражение в новых масштабных инфраструктурных проектах.

