АЛЕКСЕЙ ЖУРБИН О СИСТЕМНЫХ ПРОБЛЕМАХ В ОТРАСЛИ И ВОЗМОЖНЫХ ПУТЯХ ИХ ПРЕОДОЛЕНИЯ

Сегодня российское мостостроение переживает не лучшие времена. Уходят с рынка крупные мостостроительные компании, на счету которых сотни уникальных мостов и путепроводов, гибнут те, кто еще недавно составлял славу отечественной мостовой индустрии. За последние годы в разы сократилась численность и небольших подрядных организаций. О причинах сложившейся ситуации и возможных путях ее преодоления редакция нашего журнала попросила рассказать Президента – Председателя Правления Ассоциации «Инженерная группа «Стройпроект» Алексея Журбина.

Западный скоростной диаметр

Беседовала Людмила АЛЕКСЕЕВА

— Алексей Александрович, как вы оцениваете состояние отечественного мостостроения на сегодняшний день? Считаете ли вы, что задача по удвоению финансирования дорожного строительства в стране, которую Президент РФ поставил перед Правительством на ближайшие годы, осуществима?

— Я оцениваю состояние российского мостостроения двояко. С одной стороны, те объекты, которые на сегодняшний день реализованы, показывают, что возможности отечественного мостостроения достаточно высоки, и с точки зрения технологий уровень нашего мостостроения ничем не уступает общемировому, а ведущие строительные компании в стране вполне соответствуют общемировым стандартам. Но, с другой стороны, утверждать, что сегодня наше мостостроение находится в хорошей форме, я тоже не могу. И, прежде всего, потому, что за последние годы с рынка ушло достаточно большое количество сильных, высокопрофессиональных мостостроительных организаций, что говорит о системных проблемах в отрасли. Причем, именно в отрасли транспортного строительства.

Бытует мнение, которое активно поддерживается различными средствами массовой информации, что транспортное строительство в России очень дорогое. Но давайте зададимся вопросом: если оно и вправду такое дорогое, значит, подрядчики должны купаться в прибыли, почему же тогда они гибнут и уходят с рынка? Это вопрос системный. Ведущие компании отрасли, озабоченные данной проблемой, пытаются выработать какие-то предложения для того, чтобы изменить ситуацию. При этом, несовершенство системы

Западный скоростной диаметр. Мост через Корабельный фарватер

Западный скоростной диаметр

ценообразования, — это всего лишь одна из существующих системных проблем. Необходимо формирование иного отношения к регулированию в отрасли, поскольку на сегодняшний день в бюджетном транспортном строительстве мы сталкиваемся с противоречиями в подходах. С одной стороны, мы пытаемся управлять строительством старыми советскими методами (государственные расценки в строительстве, достаточно жесткие условия контрактов), а с другой — мы имеем рынок строительных материалов, который вообще никак не регулируется. Именно этот парадокс — сочетания рынка и методов госуправления в строительстве и требует определенного разрешения. По большому счету нужно двигаться или в одну сторону, или в другую.

Если мы идем к полному госуправлению, тогда необходимо регламентировать и госзакупки в материалах, конструкциях и т.д., устанавливая твердые расценки. Однако в условиях рыночной экономики вряд ли это осуществимо. Тогда следует вернуться к вопросу изменения контрактной системы в сторону ее большей свободы и предоставить больше возможностей подрядчикам.

К сожалению, в силу нашего строительного законодательства, которое начало развиваться с выпуском Градостроительного кодекса в 2004 году, все настолько усложнилось и запуталось, что на сегодняшний день функции заказчика, как таковые, отсутствуют. То есть по сути дела на стадии проектирования заказчик превратился в посредника между проектировщиком и экспертизой — мы сдаем заказчику документацию, а он ее передает в экспертизу. Решение же, каким должен быть объект, и сколько он будет стоить, принимает экспертиза. Потом начинается стадия строительства, где заказчик уже выступает между подрядчиком и Ростехнадзором. За каждое отступление от проекта Ростехнадзор останавливает стройку, и вновь мы идем в экспертизу. Такой подход не стимулирует инициативу ни у заказчика, ни у подрядчика. Если мы хотим двигаться вперед, то нужно давать больше ответственности и свободы в принятии решений именно заказчику, потому что только он отвечает перед государством и перед налогоплательщиками за траты бюджетных средств. Я с очень большим уважением отношусь к экспертизе, но она за это не отвечает. Поэтому, повторяю, нужно менять и контрактную систему, и систему ценообразования, а также необходимо упрощать некие процедуры, в частности, процесс освобождения территории.

Так, вопрос, уже навязший в зубах — это проекты планировки территории. Строительную отрасль у нас регулирует Министерство строительства и ЖКХ. В этом Министерстве, если взглянуть на названия департаментов, нет ни одного, относящегося к транспортному строительству, а в самой идеологии Минстроя заложены принципы гражданского и промышленного строительства, которое кардинально отличается от транспортного. Прежде всего тем, что ПГС — это локальные здания и сооружения, а транспортное строительство предполагает многокилометровые линейные объекты, которые должны отражать изменение рельефа, геологии, гидрологии… Одно дело, к примеру, разместить на определенном участке площадку под детский сад. Другое дело — выполнить проект планировки территории для автодороги протяженностью 250 км. При этом еще и учесть, что она проходит по разным субъектам Федерации, различным административным районам и в различных условиях. Точно определить маршрут трассы на стадии планировки территории вообще практически невозможно. А в Минстрое в этом случае просто заходят в тупик, так как почти все там — специалисты по ПГС. Из ситуации я вижу два выхода: или делиться регулирующими полномочиями с Министерством транспор-

та, и вопросы регулирования транспортного строительства передавать именно в Минтранс, или, если это по ряду причин невозможно, нужно создавать в Минстрое некий департамент, который бы занимался только вопросами транспортного строительства. Тогда там появились бы и специалисты, с которыми можно было бы разговаривать на одном языке. А если нынешняя ситуация не будет меняться, есть опасение, что немногие доживут до удвоения финансирования.

— Готова ли ваша организация подключаться к проектированию автодорог и искусственных сооружений на них регионального и местного значения или «Стройпроект» играет только по-крупному?

— Мы уже давно работаем в регионах, где занимаемся региональными проектами ГЧП (примеры тому: проектирование обхода Хабаровска, 4-го моста в Новосибирске), а также оказанием консультационных услуг по вопросам возможных проектов, которые власти регионов могли бы инициировать.

Что же касается объектов местного значения, то и они нам тоже интересны. Как вы знаете, на сегодняшний день мы являемся Инженерной группой, в составе которой есть мощный центр притяжения — Институт «Стройпроект» в Петербурге и ряд подразделений, не столь крупных, поэтому развитие компаний-членов Инженерной группы идет своим путем. С одной стороны, наши подразделения имеют загрузку благодаря работам на ряде крупных объектах на субподряде у «Стройпроекта», а с другой стороны, самостоятельно выполняют заказы на проектирование небольших региональных объектов, включая реконструкцию, капремонт и мелкие ремонты. Поэтому, я считаю, что в данный момент наши заказы сбалансированы и федеральными, и региональными проектами.

— На сегодняшний день на Петербургском мостостроительном рынке сложилась очень неблагоприятная ситуация: несколько крупных, очень профессиональных мостостроительных организаций прекратили свое существование, не лучшие времена переживают и средние компании. Проектным организациям приходится искать заказы в других регионах и у федеральных заказчиков, поскольку у городской администрации нет планов по дальнейшему возведению мостовых сооружений за исключением Восточного скоростного диаметра. Неужели в нашем городе решены все транспортные проблемы и городу новые мосты и путепроводы не нужны?

— Нельзя сказать, что у города нет планов, помимо ВСД. Мне кажется, что власти не забыли и про мост в створе Большого Смоленского проспекта и ул. Коллонтай. Разговоры о нем периодически ведутся. Думаю, есть планы и по продолжению развязывания Дунайского проспекта и строительства развязки Дунайский — Московское шоссе. Есть также большие планы у города по развитию легкорельсового транспорта.

А о состоянии петербургского строительного рынка я скажу так: у нас осталась всего одна действующая мостостроительная компания — ЗАО «Пилон». И мне кажется, одна общая задача нашего сообщества и нашей администрации — сохранить компанию, обеспечить ее заказами.

— Если все же перейти от планов на отдаленную перспективу ко дню сегодняшнему, то, к сожалению, «зеленый свет» пока дан только одному проекту — ВСД. Как в данный момент там обстоят дела? Утверждена ли трассировка будущей магистрали? Началась ли разработка проектной документации?

— Восточный скоростной диаметр — уже устоявшееся название… Но есть и официальное — Широтная магистраль скоростного движения с мостом через р. Неву в створе ул. Фаянсовая — ул. Зольная. На Петербургском экономическом форуме губернатор Георгий Полтавченко отметил, что городское руководство заинтересовано в скорейшей реализации этого проекта и привлечении инвестиций. Вероятно, будут вестись переговоры о каком-то (возможно, федеральном) софинансировании этого объекта, но и, конечно же, он будет концессионный, с привлечением частных инвестиций.

Наши инженеры уже сделали градостроительное обоснование трассы. Она разбита на шесть этапов, и мы поэтапно выполняем проект планировки территории. Часть уже завершена, часть еще в работе. Не так давно мы выиграли конкурс по первому этапу (участок от ЗСД до Витебского пр.) на разработку проектной документации — это стадия освобождения территории. По второму этапу (участок от Витебского

М-11, участок 7–8

пр. до пересечения с Союзным пр.) также проводился конкурс по освобождению территории, в котором мы тоже принимали участие, но победу одержали наши коллеги — АО Институт «Гипростроймост — Санкт-Петербург». Теперь ждем результатов по торгам по третьему этапу (участок от Союзного пр. до КАД) — снова конкурса по разработке проекта освобождения территории.

— Очевидно, что для развития технологий, особенно в такой сложной сфере, как мостостроение, нужна серьезная научная база. Как вы оцениваете состояние дорожной науки в стране и где, по-вашему мнению, она сегодня сосредоточена? Что именно ваша компания делает для развития дорожной науки?

— В советское время существовало несколько серьезных отраслевых государственных институтов, таких, как ЦНИИС, СоюздорНИИ, РОСДОРНИИ, а теперь остался только единственный — РОСДОРНИИ, который, на мой взгляд, сегодня недостаточно обеспечен финансированием. Отрасли необходим центр технической политики с достойным госфинансированием, который не создавал бы дополнительную конкуренцию компаниям, уже работающим на рынке, а выступал центром притяжения лучших научных сил, занятых выработкой отраслевой технической политики и плана научных технических разработок, которые частично выполнял бы сам, а частично — с привлечением лучших научных кадров страны, как это делается во всем мире. Ну а пока ФАУ «РОСДОРНИИ» создал только свое проектное подразделение и собирается выходить на рынок проектирования. Мне представляется, что это путь неправильный, так как нужен именно некий центр развития науки и технологий. А в дополнение к этому следует подключать и вузовскую науку (другой у нас на сегодняшний день, в общем-то, и нет). Надо сказать, что есть инициативные вузы, которые самостоятельно работают в плане развития небольших прикладных исследований. Но если говорить про глобальные исследования, я их не вижу. Мы у себя в Институте тоже создали Научно-инновационный центр, на базе которого за собственные средства проводим научно-исследовательские работы, которые важны для всей дорожной отрасли: участвуем в программе НИОКР Росавтодора, Госкомпании, разрабатываем методические документы. Остановлюсь подробнее на некоторых из них.

Особое значение имеют временные регламенты для реализации пилотных проектов в транспортном строительстве с применением технологии информационного моделирования (BIM-технологии). Разработкам НИОКР «Стройпроекта» по этой теме Росавтодором присвоен статус ОДМ (№ 218.3.105-2018). Кроме этого, в рамках НИОКР создан программный комплекс для управления жизненным циклом объектов транспортной инфраструктуры. Работа направлена на регистрацию в Роспатент и представлена на конкурс на соискание премии Правительства Санкт-Петербурга за Лучший инновационный продукт. Среди других научно-исследовательских работ Инженерной группы необходимо отметить разработку Методических рекомендаций по применению полужестких дорожных одежд с монолитными основаниями из укрепленных каменных материалов и грунтов, а также методики проверочного расчета дорожных одежд с асфальтобетонными покрытиями на устойчивость к образованию низкотемпературных трещин.

— Инженерная группа «Стройпроект» активно продвигает в отрасли идею модификации проектной документации, что, безусловно, поможет облегчить и ускорить строительный процесс. Какова позиция Минстроя по этому вопросу?

— Это одна из главных болевых точек на сегодняшний день — вопрос изменений на стадии строительства. Корни этого исходят из идеологии градостроительного кодекса, имеющего очень отдаленное отношение к транспортному строительству. Однако следует отметить, что и в ПГС изменения на стадии строительства тоже неизбежны. Но там проще предвидеть какие-то моменты на стадии проектной документации, а, следовательно, получается меньше отклонений от проектных решений, чем в линейном транспортном строительстве. И тут мы вновь возвращаемся к проблеме, о которой я уже говорил ранее...

Раньше в Градостроительном кодексе было записано, что повторную экспертизу можно не проходить, если изменения на стадии строительства не влияют на надежность и безопасность сооружения. Когда такая формулировка была в Градкодексе, все зависело от смелости конкретного заказчика, от того, как он трактует понятия «надежность» и «безопасность» и от позиции проверяющих органов. Кто-то направлял документацию на повторную экспертизу, а кто-то утверждал эти изменения на своем техническом совете, и сам подписывал документацию к исполнению. Чтобы конкретизировать понятия «надежность» и «безопасность», дать им разъяснения в Градостроительном кодексе, мы обратились в Минстрой с запросом о том, как следует трактовать этот пункт в ГК и о том, кто принимает решение о возможности дальнейшего строительства без повторной экспертизы? Минстрой четко обозначил свою позицию: решение о том, влияют ли изменения в проекте на надежность и безопасность сооружения, принимает заказчик вместе с проектировщиком. Тогда мы передали письмо в Минтранс, и он выступил с инициативой закрепить позицию Минстроя на законодательном уровне. Однако в итоге была утверждена совсем иная формулировка, суть которой сводится к тому, что решение о том, влияет или не влияет модификация на надежность и безопасность, принимает орган, который выдавал заключение. То есть Главгосэкспертиза. Круг замкнулся...

В результате из-за затяжек строительства сегодня мы имеем по всей стране многомиллиардные потери и бюджета, и у строителей. Понятно, что когда у Заказчика выкручены руки, он без Госэкспертизы не может принять работы, не может расплатиться с подрядчиком. И это одна из причин банкротства подрядных организаций.

Вручение премии в сфере инфраструктуры «РОСИНФРА» за 2017 г.

На днях у нас прошла встреча крупных подрядчиков и проектировщиков, на которой среди важнейших вопросов обсуждалась и эта тема. Проблему нужно решать срочно. Будем надеяться на то, что новый министр строительства нас поддержит.

— А поддерживает ли Минтранс эти инициативы? Каких, вообще, нововведений вы ожидаете в отрасли в связи со сменой главы Минтранса?

— Минтранс, надо сказать, себя очень активно проявил в последние годы. В августе 2016 года, например, им было выдвинуто несколько десятков законодательных инициатив. Это и вопрос, о котором я уже сказал, и вопрос передачи части функций Минтрансу… Но, к сожалению, все эти предложения были в штыки восприняты и Минстроем, и Ростехнадзором, и Главгосэкспертизой. Надеюсь, что в ближайшее время мы будем всем нашим сообществом встречаться с Министерством транспорта и решать, как поступать дальше. Новый министр Евгений Дитрих раньше как раз и курировал разработку этих инициатив Минтранса. Надеюсь, что он продолжит эту работу.

— С завершением сооружения мостового перехода через Керченский пролив высвободится большое количество мощностей, которые могут быть направлены на строительство новых мостов. Как вы считаете, какие объекты нужно реализовывать в первую очередь?

Церемония посвящения в Инженеры

— Я могу сказать, что в России много крупных городов, разделенных рекой (особенно на Волге), которые имеют всего один или два моста. И, на мой взгляд, если выполнять майские указы Президента, в числе приоритетных проектов я считал бы обеспечение крупных городов мостами, без которых сегодня эти города задыхаются в пробках. И Санкт-Петербург в том числе.

— Насколько «Стройпроект» загружен заказами на данное время? Какие из них наиболее важны для вас?

— Мы принимаем участие в строительстве ЦКАД, на 4-5 этапах. Также наши инженеры задействованы и на СПАД. В настоящее время мы проектируем на первом этапе, выпускаем рабочую документацию, выполняем функцию технического эксперта на 7-8 этапах, а все остальные участки уже запущены. Мы проектируем такой важный проект для Госкомпании «Автодор», как Дальний западный обход Краснодара. Для меня нет проектов, которые могут быть более или менее важными. С точки зрения качества все проекты должны быть одинаковы. Все важные, все интересные.

— На Российском инвестиционном форуме в Сочи «Стройпроект» победил и получил национальную премию в сфере инфраструктуры «РОСИНФРА» за 2017 г. в номинации «Лучший технический консультант/проектировщик». По итогам 1 квартала 2018 года в рейтинге лидеров рынка инфраструктурных проектов Национальной ассоциации концессионеров и долгосрочных инвесторов в инфраструктуру (НАКДИ) ТОП-3 технических советников возглавил Институт «Стройпроект». Что для вас значит эта награда?

— Награды всегда приятно получать, это оценка нашего вклада в развитие проектов ГЧП. Насколько я знаю, одна из наград определялась по критерию, учитывающему, у кого больше наработанных проектов ГЧП, платных автодорог. А в этой области на сегодняшний день мы являемся несомненными лидерами.

— Мы знаем, что в «Стройпроекте» проводится ежегодно Церемония посвящения в Инженеры. Расскажите о ней.

— Мы посвящаем в инженеры наших молодых специалистов, которые, работая у нас техниками, параллельно еще учились. Наступает такой момент, когда они получают дипломы и становятся полноценными инженерами, выходят на полный рабочий день. Это очень важный этап в их жизни. Поэтому мы их торжественно поздравляем с началом карьеры, даем напутствия, чтобы никогда не боялись авторитетных мнений, чтобы сами проявляли инициативу, овладевали новыми знаниями, и тогда все у них получится.

— Ваши пожелания мостовикам в канун их профессионального праздника — Дня строителя…

— Несомненно желаю новых заказов, новых мостов. И еще желаю сохранить и укрепить коллективы, и всем ждать удвоения финансирования дорожного строительства.

— Большое спасибо, Алексей Александрович, за беседу! Редакция нашего журнала от всей души поздравляет также вас и ваш коллектив с предстоящим праздником! Дальнейшего вам развития и процветания! ■