

АЛЕКСЕЙ ЖУРБИН

ОБ УСКОРЕНИИ СТРОИТЕЛЬСТВА И ТОРМОЗЯЩИХ ФАКТОРАХ

Беседовала Регина **ФОМИНА**

ДЛЯ ИНЖЕНЕРНОЙ ГРУППЫ «СТРОЙПРОЕКТ» 2020 ГОД ОЗНАМЕНОВАЛСЯ ВЫХОДОМ НА НОВЫЕ РУБЕЖИ ТРАНСПОРТНОГО ПРОЕКТИРОВАНИЯ В РОССИИ. ОДНАКО ЭФФЕКТИВНОМУ ПРОЕКТИРОВАНИЮ МЕШАЕТ ЦЕЛЫЙ РЯД УСТАРЕВШИХ НОРМАТИВНЫХ АКТОВ И ПОДХОДОВ. В ЭТОЙ СВЯЗИ БЕСЕДА С ГЕНЕРАЛЬНЫМ ДИРЕКТОРОМ АО «ИНСТИТУТ «СТРОЙПРОЕКТ» АЛЕКСЕЕМ ЖУРБИНЫМ ПРОШЛА В РУСЛЕ ОБСУЖДЕНИЯ ЗАКОНОТВОРЧЕСКИХ ИНИЦИАТИВ.



— Алексей Александрович, какие изменения претерпела Инженерная группа в уходящем году? Каковы предварительные итоги?

— Точно итоги года станут известны к концу января. В декабре еще продолжается активная работа с заказчиками. В принципе, ожидаем, что в целом итоги года будут неплохие. Одни предполагаемые проекты отложились, другие — добавились. А главное, что для нас этот год ознаменовался началом работы по новым направ-

лениям: проектирование железных дорог, аэропортов и даже метрополитена.

К сожалению, была отложена реализация достаточно крупного контракта по проектированию железнодорожной трассы Кызыл — Курагино. Это концессионный проект. Мы победили в конкурсе, который разыгрывало ОАО «РЖД». Вместе с тем концессионер, Тувинская энергетическая промышленная корпорация, посчитал, что ситуация с пандемией — это форс-мажорное обстоятельство, и попросил приостановить проектирование. Когда процесс возобновится — непонятно.

Но, с другой стороны, началось активное проектирование скоростной автомагистрали М-12 «Москва — Казань», и сейчас по этому объекту идет напряженная работа в ускоренном режиме.

— В чем его сложности с точки зрения проектирования?

— Я бы не сказал, что там есть что-то запредельно сложное. Главная проблема заключается в ограниченности сроков, поскольку поставлена задача запустить движение по всей трассе уже в 2024 году. Именно поэтому в рамках этого проекта и обнажились те проблемы нашего законодательства, с которыми мы боремся уже много лет.

В частности, реальная трудность, с которой мы сейчас столкнулись — это перевод лесных угодий в статус земель транспорта. Образно говоря, можно поседеть прежде, чем это сделать.

Когда мы только начали изыскания по МТМ «Европа — Западный Китай» отметили, что «лесной вопрос» станет одним из важнейших факторов, которые повлияют на сроки проектирования. И на первом же совещании с новым вице-премьером я, в частности, обозначил это как



проблему. Однако оперативно ее решить, похоже, снова не получится.

В чем же заключается нонсенс? Если проект планировки территории разработан и утвержден, то, соответственно, уже обозначены красные линии и согласован со всеми заинтересованными ведомствами коридор прохождения новой трассы. И Рослесхоз тоже понимает, что его леса в любом случае будут переводиться в земли транспорта, но для официального перевода требует кучу бумаг и согласований. Ну почему не сделать упрощенный режим хотя бы для изысканий? Сегодня проведение изысканий весьма проблематично, ведь примерно на 40% наших участков невозможно завести технику, потому что для этого нужно вырубать участки леса. А что говорить о строительстве?! Значит, мы теряем драгоценное время...

Кстати, если говорить про экологию — есть еще один проблемный момент, который я озвучивал недавно и на Съезде транспортников. Согласно Водному кодексу, для поверхностных и подземных водных объектов введены природоохранные ограничения, в том числе, в зонах санитарной охраны (ЗСО) источников питьевого водоснабжения. С этими зонами санитарной защиты водоемов ситуация доходит до абсурда. Есть запрет на сброс сточных вод не только в сам водный объект, но и на территории второго и третьего поясов зон санитарной охраны. Границы поясов ЗСО определяются расчетом в зависимости от гидрологических и гидрогеологических характеристик водных объектов, включая подземные воды. В целом это приводит к тому, что мало поставить локаль-

ные очистные сооружения. Воду сбрасывать на рельеф нельзя, так как это является сбросом в подземные водные объекты и противоречит требованиям Водного кодекса и федерального закона «Об охране окружающей среды», воду приходится уводить за пределы охранных зон. Как это сделать практически? Только строя некую закрытую канализацию, такие многокилометровые напорные коллекторы!

К чему это ведет? Если говорить конкретно о М-12, где у нас есть три участка, то по каждому из них идет удорожание на 700-800 млн рублей. А всего на трассе восемь этапов. Соответственно, можно предположить, что на этот вид природоохранных мероприятий придется дополнительно потратить 6-7 миллиардов государственных денег. Это тоже было озвучено на уровне правительства, в том числе вице-премьеру Марату Хуснуллину.

— Но есть же и успешный опыт дорожного строительства, например, в национальном парке Сочи, когда жесткие сроки были выдержаны. А ведь там экологические требования куда выше!

— В этом и парадокс. Такие глобальные стройки, как транспортная инфраструктура Олимпиады или Крымский мост, состоялись в рамках намеченных сжатых сроков потому, что под них были выпущены отдельные постановления правительства, которые позволяли упростить некие процедуры. И поскольку в итоге непредвиденного ущерба экологии никто не нанес, почему бы такой подход для ускорения процесса не распространить на все объекты строительства?

— Что этому мешает?

— Устаревшая законодательная база. Еще Дмитрием Медведевым было подписано постановление, задача которого — отменить все избыточные и устаревшие нормативные акты, так называемая «регуляторная гильотина». С этой целью при Аналитическом центре Правительства России были созданы рабочие группы с участием бизнеса. Я участвую в рабочей группе по строительству и ЖКХ.

В рамках «регуляторной гильотины» нашей рабочей группой осуществляется попытка убрать избыточные процедуры, которые мешают строительству и ЖКХ в принципе. Рассматриваем десятки документов — одни «бракуем», другие согласовываем, третьи отправляем на доработку.

Кстати, недавно была встреча нового министра строительства с нашей рабочей группой. Радует, что Ирек Энварович Файзуллин действительно в теме — в прошлом он и проектировщик, и дорожник, возглавлял Минстрой Татарстана. Между прочим, он говорил, что нужно возвратиться к «старым добрым временам», когда все изменения на стадии строительства согласовывались путем записи ГИПом в журнале авторского надзора. Сейчас даже трудно себе представить, что так просто все это было.

В прошлом году с подачи профессионального сообщества в Минстрое поднимался вопрос о поправках в Градостроительный кодекс, которые узаконили бы статус рабочей документации, а дальше, как логичное продолжение предлагалось, чтобы Ростехнадзор проверял строительство не по проектной, а по рабочей документации. Однако после прохождения некоего круга согласований с федеральными органами исполнительной власти это превращалось в процедуру еще более сложную. Так, пытались прописать, что в случае изменений в проектной документации на повторную экспертизу надо будет отправлять и проектную, и рабочую документацию.

Мы полностью отвергли законопроект Минстроя и рекомендовали рассмотреть в качестве основного вариант, подготовленный ПАО «Мостотрест» (ныне АО «Дороги и мосты») совместно с нами, с профессиональным сообществом. Там обозначается очень важный момент, который как раз и «бьет в точку» — и, я полагаю, вызовет серьезное противодействие. Мы настаиваем, чтобы в заключении Госэкспертизы указывался определенный набор параметров объекта, влияющих на его надежность, безопасность и эксплуатационные свойства. Если при строительстве что-либо из этого списка изменяется, только тогда требуется повторная экспертиза.

— А кто будет это оценивать?

— Это вопрос дискуссионный. Он также может решаться в рамках или проектного, или экспертного сопровождения. Есть очевидные вещи, ответственность за которые точно может взять на себя заказчик совместно с проектировщиком. Вот пример из практики Мостотреста, который коллеги приводили уже не раз. Для ускорения твердения бетона строитель решил применить его повышенный класс. Опоре моста с точки зрения качества от этого будет только лучше. С одной стороны, использован более дорогой материал. С другой стороны, получается экономия на сроках, в чем подрядчик видит для себя сопутствующую выгоду. Но Ростехнадзор даже в этом случае говорит: «Нет, вы меняете класс бетона, идите в повторную экспертизу».

Допустим, при замене диаметра или типа свай проектировщик делает расчеты и, несомненно, в случае возникновения проблем будет нести за них ответственность, но это явно не меняет параметров объекта, его потребительских свойств. Это не тот уровень изменений, когда планировали построить 6-полосную скоростную автодорогу, а построили 2-полосную 4-й категории. Если же подрядчик ради своего удобства предлагает поменять материалы или конструкции, которые не ухудшают потребительских свойств объекта, — конечно, такие вопросы должны решаться гораздо быстрее. Особенно если это способ ускорения важного в масштабах страны строительства.

— Вы выступаете с законодательскими инициативами уже более десяти лет. Что-то удалось сдвинуть с места за эти годы?

— Первый раз свои предложения по реформированию нормативной базы я представил в Росавтодор по просьбе его руководства еще 13 лет назад.

Из того, что хоть немного сдвинулось — это поправки в Градкодекс по поводу внесения изменений на стадии строительства. Ничего радикального, конечно, не произошло, но, во всяком случае, появилось понятие проектного и экспертного сопровождения. Поясню. Проектное сопровождение — это когда изменения согласовываются заказчиком и проектировщиком, а экспертное — когда они же направляются еще и в Главгосэкспертизу, где не будет рассматриваться снова весь проект, а только предложенные изменения. Например, конкретная замена буронабивных столбов на сваи призматические.

На самом же деле очень хотелось бы, чтобы экспертного сопровождения вообще не было. Вполне достаточно проектного — того, что было раньше, до Градкодекса в его сегодняшнем виде. Но сегодняшний Заказчик уже привык к тому, что решения принимаются за него. И в этом смысле Госэкспертиза — очень удобная система,



Мост Бетанкура

позволяющая «отбиваться» от проверяющих органов и не нести ответственности самому.

— А как насчет недавнего обледенения вант на Русском мосту, проект строительства которого тоже был утвержден в Главгосэкспертизе?

— Это, конечно, тоже очень интересная тема. Действительно, Главгосэкспертиза дала положительное заключение по проекту. И в этом смысле и Заказчику плюс, и генпроектировщику. Однако у нас ведь нигде в нормативах не прописаны требования учета обледенения вант, поскольку даже для Владивостока такое явление необычно. Если подобное будет повторяться — тогда надо будет это учитывать в нормативно-технической базе... Хуже не будет. Главное, чтобы не получилось, как часто у нас бывает — единые нормы что для Средней полосы, что для Дальнего Востока и Крайнего Севера.

— Сейчас в дорожной отрасли на слуху также законотворческие инициативы Стройпроекта по поправкам к 44-ФЗ...

— Это то, о чем мы многие годы говорили. Уменьшить порог демпинга с 25 до 10%. Ввести, для проектирования, как минимум, двухэтапные торги, на которых сначала рассматривается квалификация участников, а уже потом — ценовые показатели. Но самое смешное, что все сейчас планируется сделать наоборот. Минфин выступил с инициативой — опять же, под знаком ускорения процедур — отказаться от идеи двухэтапных торгов и конкурентных переговоров. Зачем и для чего это делается — непонятно. Если в 44-м законе описано пять возможных процедур, это же не заставляет заказчика использовать обязательно двухэтапные торги или конкурентные переговоры. Он сам может выбирать. В

каких-то случаях для важных и особо ответственных объектов именно это процедура и нужна.

«Чудеса» по-прежнему происходят и с ценообразованием, сколько бы уже об этом не говорили. Было даже поручение Президента РФ обновить сметную нормативную базу в области дорожного строительства. Однако стало только хуже. По нашим расчетам, в среднем обновленная нормативная база — 2020, по сравнению с предыдущей, 2017 года, дает снижение до 5-7%, а в некоторых случаях — до 10%. А ведь говорили о том, что подрядчики гибнут, потому что расценки ниже реальных рыночных цен, как минимум на 10-15%!

Вероятно, чиновники отрапортовали, что все сделано, да еще и сэкономить удастся. А то, что отрасль продолжит гибнуть, только еще более ускоренными темпами — за это никто ответственности не несет, ведь у нас гипотетически за дорожников отвечают Минтранс и Росавтодор, а ценообразованием занимается Минстрой. Но он ответственности за состояние дорожной отрасли не несет.

— Есть ли у вас новые инициативы?

— Я бы хотел сказать не только о проблемных направлениях, но и об инновационных. Получило поддержку, в том числе на уровне Главгосэкспертизы, наше предложение создать единую отраслевую информационную базу. Как это уже сделано для населения — многофункциональные центры. По сути, такие же «Мои Документы», но — в строительстве.

На сегодняшний день, когда заказчик переложил большую часть своей работы на проектировщика, огромное количество времени нами тратится не столько на проектирование, сколько на согласование разных вопросов. В основном это связано с территориями, на которых действуют особые условия, начиная с природоохранных.



Мост Бетанкура (вид сверху)

Причем выявить их иногда сложно, нередко даже местные власти не очень хорошо знают, что у них и в каком статусе охраняется, где проходят границы и т. д.

Наше предложение заключается в том, что все такие территории с особыми условиями охраны необходимо внести в государственную базу, которая должна быть общедоступна.

— Будем надеяться, что наступающий год все-таки станет переломным в решении основных проблем российских проектировщиков. Кстати, на днях Инженерная группа «Стройпроект» получила замечательный подарок от Национального объединения изыскателей и проектировщиков. По итогам VII Международного профессионального конкурса НОПРИЗ ваш мост Бетанкура в Санкт-Петербурге стал победителем в номинации «Лучший проект инженерной и транспортной инфраструктуры», с чем вас и поздравляем!

— Спасибо. Высокая оценка нам, конечно, приятна. С точки зрения проектирования — это один из наших вантовых мостов, который относится к уникальным сооружениям из-за наличия пролета величиной более 100 м. Уникальна и его сложная конфигурация — переход запроектирован на кривой в плане и профиле с общей длиной 1200 м.

По-особому радует и то, что мост, сданный в преддверии Чемпионата мира по футболу, полюбили сами петербуржцы. А функционально он обеспечил кругло-

суточную и круглогодичную автодорожную связь Васильевского острова с Петроградским районом. С этой точки зрения транспортная ситуация там улучшилась революционно.

— 2020 год завершается. Что бы вы хотели пожелать коллегам в новом году?

— Я желаю каждому, прежде всего, без потерь пережить сегодняшние тяжелые времена — с точки зрения и собственного здоровья, и бизнеса. Я, как всегда, — оптимист и уверен, что мы победим эту пандемию и заживем, как раньше. А пока у нас в Институте около двух третей сотрудников продолжает работать на «удаленке».

Хочу сказать спасибо нашему управлению информационных технологий. Практически никто из работающих дистанционно не почувствовал серьезных технических проблем. На рабочих показателях этот переход не отразился. Мы сориентировались в сложившейся ситуации оперативно и самое сложное время пережили достаточно легко.

Желаю коллегам, чтобы и у них подобные вопросы решались благополучно. Впереди — новые проекты!

