



# ПУТЬ К СТРАТЕГИИ

Бизнес готов предлагать новые экономические решения и технологии. Государству остается лишь определить вектор движения – стратегию развития транспортной инфраструктуры, сформулировав ее в диалоге с участниками дорожно-строительного рынка.



**Кирилл Иванов**  
директор СРО  
НП «РОССО-ДОРМОСТ»

► Дорожным строителям и производителям стройматериалов необходимы четкие ориентиры дальнейшего развития дорожно-транспортной инфраструктуры. Выстраивание диалога выгодно и бизнесу, который настроен на расширение своего участия в реализации инфраструктурных проектов, и региональным администрациям, заинтересованным в структурировании бюджетных расходов.

Круглый стол «Дорожное строительство. Стратегия опережающего развития», организованный журналом «Строительство и городское хозяйство» в Санкт-Петербурге и Ленинградской области» и СРО НП «РОССО-ДОРМОСТ», стал площадкой, на которой представители бизнеса обсудили и сформулировали свои запросы и предложения чиновникам.

## ДОСТУЧАТЬСЯ ДО ВЕРХОВ

«Сформулировать реализуемую стратегию развития дорожной инфраструктуры возможно лишь путем диалога между властью и бизнесом, – говорит директор СРО НП «РОССО-ДОРМОСТ» Кирилл ИВАНОВ. – Многие подрядчики не имеют возможности быть осведомленными о деятельности и планах профильных органов власти, потому что у последних отсутствует стратегический подход и тем более ориентация на опережающее развитие, т. е. такой подход, который бы учитывал и первоочередные потребности отрасли, и нынешнюю экономическую ситуацию. Представители отрасли – подрядчики и заказчик – фактически существуют каждый в своей реальности, однако вынуждены взаимодействовать, но при этом говорят на разных языках. Это, в свою очередь, серьезно усложняет для бизнеса возможности разрабатывать собственную стратегию развития и думать о будущем».

Говоря о сложившейся в стране практике взаимодействия власти и бизнеса, Кирилл Иванов обратил внимание на то, что чиновники всех уровней предпочитают выстраивать работу с крупным олигархическим бизнесом, игнорируя интересы малого и среднего бизнеса, которые являются основой рыночной экономики.

Между тем крупные предприятия, зачастую из-за высоких кредитно-финансовых обязательств, находятся в менее устойчивом положении, нежели малые и средние компании. Например, одна из крупнейших дорожно-строительных компаний, «Мостоотряд № 19», еще год назад являвшаяся генпо-

дрядчиком на различных объектах не только на Северо-Западе России, но и в других регионах страны, переживает не лучшие времена.

По наблюдениям участников дискуссии, при распределении госзаказов государство все чаще ориентируется на гигантов, что становится еще одним негативным трендом. Дорожное строительство в высокой степени зависит от наличия бюджетных объектов и экономической политики властей, поэтому предпочтения в пользу «больших» могут привести к выдавливанию с рынка других его игроков. В перспективе это будет способствовать снижению конкуренции и удорожанию дорожного строительства в целом.

Еще одна общая проблема в дорожном строительстве, которую выделили бизнесмены, – падение уровня профессионализма представителей заказчика.

«Мы наблюдаем, как петербургских заказчиков начинают вытеснять компании из других регионов, включая Москву, – прокомментировала ситуацию **директор по качеству ГК «Дорсервис» Татьяна РЫНДИНА**. – Низкий уровень компетенции проявляется в неспособности столичных менеджеров с «лондонским» образованием решать практические приземленные проблемы, с которыми мы сталкиваемся постоянно».

В числе новых сложностей, которые все чаще приходится решать бизнесу, стали неплатежи и нежелание банков участвовать в финансировании дорожно-строительных работ. «Причина такой ситуации – некачественная подготовка конкурсных процедур, – пояснил **генеральный директор компании «А-Проект» Алексей ГУДЫМ**. – Если недобросовестные структуры могут через Федеральную антимонопольную службу отменить результаты торгов, то возникают сомнения в профессионализме подготовки документации. На своем опыте участия во многих конкурсах мы убедились, что результаты их не всегда объективны. Другая проблема: банки не готовы рисковать. В результате строителям трудно получить банковские гарантии». В свою очередь, **заместитель начальника управления корпоративных продуктов санкт-петербургского филиала ОАО «СОГАЗ» Евгений ГОРОХОВСКИЙ** обратил внимание бизнесменов на новые продукты страховых компаний, которые могут компенсировать падение доступности банковских гарантий.

### НАЙТИ ТОЧКУ ОПОРЫ

По-прежнему актуальна задача обновления нормативной базы, поскольку устаревшие СНиПы не только тормозят прогресс, но и провоцируют строительство заведомо аварийных объектов. По мнению главного **специалиста по проектированию мостов ЗАО «Петербургские дороги» Алексея ТРОФИМОВА**, выполненные по существующим нормам изыскательские мероприятия на рабочей стадии, к примеру, зачастую приводят к появлению неучтенных просадочных грунтов.



**Сформулировать реализуемую стратегию развития дорожной инфраструктуры возможно лишь путем диалога между властью и бизнесом**



**Татьяна Рындина**  
директор по качеству  
ГК «Дорсервис»



**Михаил Газенпуд**  
руководитель проектов  
ООО «ГЕОИЗОЛ»

В целом эти проблемы разрешимы, хотя и требуют значительного времени и усилий. Главная задача, которую необходимо решать бизнесу, – обеспечение фронта работ для нормальной деятельности как на текущий год, так и на среднесрочную перспективу. «Портфель заказов нашей компании на 2015 год находится в стадии формирования, – отмечает Алексей Гудым. – Например, мы осуществляем реконструкцию 14-го Каменноостровского моста. Работы выполняются с опережением графика. Установлены пролетные металлические строения и скоро начнется благоустройство полотна. Ко Дню города движение по мосту планируется открыть. Заказчик вовремя оплачивает работы, помогает в проблемных ситуациях. При нестыковках решения принимаются сообща. Между тем мы продолжаем работу по формированию портфеля заказов на последующий период».

Чтобы сократить риски, специалисты ЗАО «Петербургские дороги» предложили использовать такую форму работы с заказчиками, как авторский надзор. «На одном из объектов при установке конструкций моста глубина составляла 18 метров, а через 3 метра опору пришлось ставить на 4 метра глубже. Благодаря авторскому надзору было оперативно принято решение провести дополнительное обследование. Мы сумели доказать заказчику, что не стоит жалеть 2–3% от суммы проектных затрат, которые помогут предотвратить гораздо большие расходы на ликвидацию аварии», – рассказал Алексей Трофимов.

Поскольку внедрение инновационных, зачастую менее затратных технологий тормозится отсутствием нормативной базы, в связи с чем проекты с такими решениями не проходят госэкспертизу, нужен алгоритм продвижения инноваций.

«Основная проблема внедрения современных технологий и материалов в рамках госзаказа – это прохождение экспертизы», – подтверждает Кирилл Иванов. По мнению Кирилла Иванова, подрядчик, выполняющий работы в рамках государственного заказа, не мотивирован применять новые технологии из-за сложности их обоснования.

«Технология применения щебеночных свай для укрепления грунтов используется в Европе с 30-х годов, – рассказывает **руководитель проектов ООО «ГЕОИЗОЛ» Михаил ГАЗЕНПУД**. – В России их промышленное использование впервые предложила компания «ГЕОИЗОЛ». У нас уже есть опыт укрепления контура намыва Крестовского острова и пересечения дороги с газопроводом на острове Бычий, а также федеральной автомобильной дороги М11 Москва – Санкт-Петербург. Мы попытались предложить укрепить по данной технологии и соревший участок дороги Санкт-Петербург – Сортавала. Проектировщики разработали концепцию усиления слабых грунтов щебеночными сваями 700–800 мм, были выполнены работы на опытной площадке, успешно проведены



**Кирилл Быстров**  
главный инженер  
проектов  
ООО «ВиаКон Сейфруд»



**Основная проблема внедрения современных технологий и материалов в рамках госзаказа – прохождение экспертизы**

испытания. Суточная нагрузка в 20 тонн показала осадку всего в 50 мм. Тем не менее нашу технологию не приняли».

От того, сумеют ли профессионалы переломить ситуацию, зависит как успешное развитие отрасли, так и решение проблем обеспечения региона качественной дорожной сетью. Компании демонстрируют разные алгоритмы действий. «Мы работали на Шпицбергене, на Земле Франца-Иосифа, в Красной Поляне под Сочи. Сотрудничая с разными компаниями-заказчиками, мы изучаем их специфику, стиль отношений и вырабатываем устраивающий обе стороны алгоритм общения», – поделился опытом с коллегами Михаил Газенпуд.

По мнению **начальника проектно-строительного отдела ЗАО «Гофросталь» Павла СЕДОВА**, для усовершенствования процесса проектирования необходимо создать современную нормативную базу. Кроме того, по его мнению, нужно решить проблему повышения культуры производства. «Из-за недостатка квалифицированных кадров тормозится внедрение современных технологий. Надо, в свою очередь, совершенствовать и профессиональное образование. А в промышленности необходимо, чтобы государство повернулось лицом к отечественному производителю», – говорит Павел Седов.

Многие отечественные компании производят новые конструкции и внедряют в дорожное строительство технологии, позволяющие экономить и время, и материалы. Одной из таких технологий является строительство искусственных сооружений с применением гофротрубы и конструкций из ее элементов.

«Спиральнолитая гофрированная труба используется при строительстве различных

мостов и тоннелей, – поясняет **главный инженер проектов ООО «ВиаКон Сейфруд» Кирилл БЫСТРОВ**. – Прочностные характеристики не уступают тем, которые достигаются применением традиционных железобетонных конструкций. При производстве мы адаптировали европейский опыт к российским условиям. Важно, что на стройплощадку доставляются готовые звенья, которые быстро и просто монтируются. К тому же, применяя гофротрубу, работы можно вести без перерыва движения». По его словам, по этой технологии построен мост через реку Сясь с пешеходным переходом, арка которого составляет 15 метров. Мост в Кингисеппском районе обошелся в разы дешевле, чем предлагалось предыдущими подрядчиками. Специалисты подчеркивают, что сфера применения гофротрубы широка. Это и малые мосты, которых сотни на нашей территории, и различные проходы под уже существующими трассами – автомобильными и железнодорожными. Кроме этого, в Европе с использованием такой технологии строят геопереходы для животных.

Некоторым компаниям удается и инновации внедрять через органы госэкспертизы. «Спроектированные и произведенные нами конструкции успешно проходят экспертизу в других регионах. Там, где специалисты экспертизы занимаются расчетами, наши проекты с успехом принимаются, – объясняет **руководитель проекта ЗАО «Гофросталь» Евгений ПЫРКОВ**. – Ведь гофротруба – это та же стальная мостовая конструкция, которая устанавливается на монолитных опорах. С этой позиции и надо обосновывать ее применение».

Специалисты рассказали, что недоверие к гофротрубе абсолютно не оправдано. Гофрированной трубе уже 100 лет, изобретена она была в Петербурге, а лишь позже технологию освоили за границей. Интересно, что в 1960-е годы в Ленинграде решили обследовать гофротрубы, уложенные на рубеже XIX–XX веков, и обнаружили, что 50% из них сохранили свою несущую способность.

Бизнес, резюмировал Кирилл Иванов, способен находить неординарные решения даже в сложнейших условиях лучше, чем чиновник: бизнес более гибок, мобилен, быстрее реагирует на все изменения, происходящие в экономике в целом и на рынке в частности. «Это ключевое различие между властью и бизнесом способно в их совместном диалоге сыграть роль катализатора для нахождения оптимального пути для развития отрасли в настоящем, – считает он. – Также вселяет оптимизм начало работ по созданию транспортно-пересадочных узлов по схеме государственно-частного партнерства. И такой подход нужно применять шире».

*Любовь Ежелева*

