

ПАВЕЛ КЛЕПИКОВ: Строительная отрасль подразумевает постоянные контакты



В середине марта мы записали второй выпуск нашей аналитической передачи, в которой обсуждаем с Председателем Совета директоров АО «Стройизыскания» Павлом КЛЕПИКОВЫМ актуальные экономические и политические вопросы в привязке к строительной отрасли. На этот раз в разговоре мы коснулись влияния коронавируса на строительную отрасль, создания в России крупных строительных госкорпораций, издержек государственного капитализма и некоторых других вопросов.

Ред.: *Главная тема двух последних месяцев – коронавирус и его влияние на экономику. Расскажите, пожалуйста, чего стоит ожидать строительному бизнесу в России?*

П.К.: Коронавирус – это очередной очень серьезный вызов для мира, недооценивать влияние которого опасно. В эпицентре происходящих событий, я говорю о Китае, ущерб для экономики уже составляет несколько десятых процента и, если я не ошибаюсь, они не выпустят около 1% ВВП. А сейчас, между тем, еще очень рано делать какие-то окончательные оценки. Цифры могут серьезно измениться в худшую сторону.

Экономика России очень завязана на цены на углеводороды, спрос, а следом и цены на которые очень быстро рухнули до минимумов за последнее десятилетие. Но с этим, я думаю, наша страна может справиться. Для этого в российском Фонде национального благосостояния накоплено более 8 трлн рублей. Простая арифметика говорит о том, что даже в случае цены на нефть около 30 долларов за

баррель все свои обязательства бюджет сможет исполнять на протяжении четырех лет. Может показаться, что все отлично, но есть обратная сторона у этой медали. Нельзя забывать о том, что в нашей стране те или иные экономические потрясения происходят практически каждый 10 лет. И если эти процессы будут усугубляться еще и эпидемиями, то развивать что-либо, кроме сырьевого рынка, будет достаточно сложно. У правительства может сложиться ошибочное, на мой взгляд, мнение, что они все правильно делают: в периоды подъема деньги от продажи сырья накапливаются, а в случае экономических проблем – расходуются... Но в результате такого подхода все попытки диверсифицировать развитие экономики сходят практически на нет. И это, с моей точки зрения, самый негативный момент. Нам нужно развивать производство, в том числе строительную отрасль, уходить от сырьевой зависимости. Тем более, что переход на альтернативные источники энергии – это явно уже вопрос ближайших десятилетий.

Если говорить непосредственно о строительной отрасли, которая подразумевает постоянные контакты, в том числе, и международные, то, конечно, ничего хорошего нам ждать не стоит. Ограничения, карантины скажутся очень пагубно. Например, в феврале профильный вице-премьер Марат Хуснуллин дал поручение Минстрою РФ тщательно изучить опыт Китая в части увеличения скорости строительства линейных и промышленных объектов. Возможно, многое удалось бы внедрить у нас, в частности, сократить административные барьеры. Но теперь я практически уверен, что с этим поручением в связи со складывающейся ситуацией возникнут серьезные сложности. О том, чтобы глубоко изучать опыт с выездом на места, явно не может быть и речи.

Ред.: *Сейчас создаются крупные строительные корпорации. Можно вспомнить о планах ВЭБ.РФ по выкупу блока пакета Мостотреста и серьезной доли в ГК «1520», создании вместо Спецстроя Военно-строительной компании и т.д. На Ваш взгляд, какие цели преследует правительство?*

П.К.: То, что мы наблюдаем сейчас – это реализация классической модели государственного капитализма. Все масштабные проекты в нашей стране финансируются из бюджета. Поэтому не удивительно, что крупные государственные структуры стремятся полностью самостоятельно осваивать эти средства.

Хочу напомнить, что когда создавались первые государственные корпорации, такие, например, как Роскосмос или Росавтодор, руководство страны прямо говорило, что бизнес, в связи с отсутствием перспективы быстрого получения прибыли, не готов к долгосрочной, фундаментальной работе по выводу промышленности из кризиса. Вместе с тем, нам обещали, что когда эти корпорации станут конкурентоспособными и будут готовы выйти на рынок, правительство допустит бизнес к участию в них. К сожалению, в большинстве случаев это так и не реализовывается. Более того, сегодня каждая госкорпорация стремится полностью закрывать весь комплекс работ, создавая внутри себя строительные, проектные и изыскательские подразделения. Отсюда вытекают и всевозможные ошибки, перекосы, завышенные бюджеты и многие другие проблемы. Для их решения необходимо либо полностью структурно изменить экономику страны, либо воспользоваться так называемым резервом эффективного управления, о котором мы уже говорили в прошлый раз. В первую очередь я говорю об глубокой

проработке проектов и последовательной реализации принятых решений, минимизации коррупционных рисков и т.д.

Государственный капитализм не должен исключать участия малого и среднего бизнеса в реализации проектов. Да, частные компании пока не будут играть при этом ключевую роль, но государство обязано прикладывать усилия к изменению этой ситуации. Иными словами, в данной модели нет ничего плохого, но ее нужно совершенствовать и делать более эффективной.

Ред.: *Но все же кажется, что такой подход в строительстве вряд ли способствует развитию отрасли?*

П.К.: Действительно, ситуация на строительном рынке, особенно в регионах, не улучшается. На сегодняшний день, когда там начинают реализацию масштабных по их меркам проектов, стоимостью в первые миллиарды рублей, найти подрядчика, заинтересованного в такой работе и способного ее выполнить, оказывается не так-то просто. А ведомственные компании занимаются только профильными проектами.

Я опять приведу в пример свой родной город Новосибирск. Там сейчас готовится строительство четвертого моста. Это значимый для города проект. Но, как я понимаю, найти строителя уже долгое время не удастся. Те частные компании, которые есть в регионе, в силу разных, видимо, экономических причин, участвовать в проекте не стремятся.

Ред.: *При этом можно вспомнить, наверное, и большое количество крупных компаний, которые в принципе выбыли из игры, оказавшись банкротами. Не ждет ли такая же судьба этих государственных «монстров»? Ведь их надо все время обеспечивать работой, ими надо грамотно управлять.*

П.К.: Я думаю, что государственным строительным корпорациям проблемы с нехваткой средств не грозят. Их всегда обеспечат и работой, и бюджетными деньгами. Но надо признать, что экономическая ситуация в стране для крупного негосударственного бизнеса, в частности, в производственной сфере, очень неблагоприятная. Особенно когда происходят скачки курса рубля, которые мы наблюдаем в последние недели. Но это те сложности, которые предлагает нам время, никуда от них не деться.

Ред.: *Недавно была озвучена стоимость строительства дороги из Краснодара в Крым. Она составит около 1 млрд рублей за километр. Это не слишком высокая цена за данный объект?*

П.К.: Я не специалист в оценке стоимости непосредственно строительства, но в данном случае речь идет о регионе, где выполнение подобных работ осложнено большим количеством факторов. Это ведь не просто укладка дорожного полотна. Там наверняка планируется строительство множества тоннелей, мостов, мостовых переходов, инженерной защиты и так далее. Даже если касаться только инженерных изысканий, там потребуются сложнейшие работы. Причем ни о каких фальсификациях, неполноте получаемых данных даже не может идти речи. Там очень непростая геология на всей территории строительства, многие данные отсутствуют или не точны. По нашему опыту я знаю, что некоторые работы, которые приходится на таких объектах выполнять, порой оказываются просто

уникальными. Поэтому я думаю, что заявленная цена вполне соответствует реальной стоимости. Тем более, что подобные объекты очень тщательно проверяются, а все расходы анализируются не один раз.

Ред.: *У Вас ведь большой опыт работы в этом регионе после участия в проектно-изыскательских работах для трассы Таврида? Там было настолько сложно работать?*

П.К.: На Тавриде мы столкнулись с целым рядом трудностей. Для начала, там даже не было никаких топографических планов прошлых лет. Одно только согласование коммуникаций потребовало титанических усилий. Долго просто не получалось понять, что к какому ведомству относится. Там кабели в десятки километров встречались, определить назначение которых вообще оказалось невозможным. Так они там и были оставлены. Множество незарегистрированных дамб было на трассе, создававших незаконные запруды. И это только верхушка айсберга! Поэтому могу сказать, весь российский строительный комплекс может гордиться выполненной там работой.

Ред.: *Недавно в новостях была очень характерная новость про то, что с одной проектной компании потребовали чуть ли не 50% отката. Это наша сегодняшняя реальность?*

П.К.: Я думаю, что эта ситуация – одна из издержек госкапитализма, наносящая колоссальный репутационный и экономический ущерб. Но как это явление перебороть – не ясно. Это же, кстати, является причиной еще одной беды нашей страны – почти полного отсутствия среднего класса. Сырьевая экономика и практически стопроцентное участие государства в реализации всех крупных проектов очень сокращает круг лиц, имеющих доступ к деньгам. Дошло до того, что бюрократия и коррупция порождают еще большую бюрократию и коррупцию. Я говорю, например, о существовании служб собственной безопасности в правоохранительных органах. И ведь нет, по всей видимости, особого эффекта от этих служб.

Один из путей решения этих проблем – непримиримая позиция общества по отношению к чиновникам коррупционерам. Они должны быть наказаны.

Ред.: *Возможно, эти коррупционные проблемы связаны не только с жадностью чиновников, но с ошибочным представлением заказчиков (в том числе государственных) о том, что на инженерных изысканиях, результат которых является фактически невидимым для них, можно неплохо сэкономить, не привлекая внимания. А в результате строительство дорожает в разы. У Вас есть примеры подобного из личного опыта?*

П.К.: Не называя конкретные объекты, могу сказать, что такое случается очень часто. Например, недавно на стадии рабочей документации мы участвовали в реализации проекта моста. Оказалось, что до нас коллеги-изыскатели не выполнили никаких исследований в русле, взяв геологический разрез по данным, полученным на берегах. Мы оперативно провели работы, а в проект были внесены изменения, которые позволили очень значительно сэкономить на строительстве. Также некоторое время назад мы работали на масштабном проекте, часть изысканий под который выполняла изыскательская организация, на сегодняшний

день уже закрывшаяся. Там тоже у проектировщиков возникло множество вопросов, часть работ пришлось переделывать. Но в данном случае это объяснимо тем, что ту организацию привлекли в тот момент, когда она уже находилась в плачевном состоянии. Но тем не менее деньги заказчика были потрачены, а удовлетворительный результат получен не был. И это вопрос, который стоит адресовать проектировщикам. Всегда, когда проектировщики дают качественное техническое задание на изыскания, не экономят на этих работах, тщательно выбирают исполнителя, это приводит к экономии средств на этапе строительства. Возможно, решить данную проблему поможет открытое изучение возникающих при строительстве проблем, в частности, происходящих аварий. Их изучение, анализ обязательно позволят сделать выводы на будущее, помогут не допустить новых аналогичных ошибок. А пока руководители госкомпаний и чиновники все происшествия засекречивают, пытаясь прикрыть себе спину, ничего не изменится.