



«Институт Гипростроймост – Санкт-Петербург»

197198, Россия, Санкт-Петербург, ул. Яблочкова 7, тел./факс: +7 (812) 233-96-66
e-mail: office@gpsm.ru, www.gpsm.ru



- выполнение функций генерального проектировщика
- проектирование технологий строительства
- проектирование мостов, тоннелей
- проектирование дорог, транспортных развязок
- выполнение сложных инженерных расчетов
- надзор за строительством



Юрий Липкин: «Мы строим ДОЛГО, ПОЭТОМУ – ДОРОГО»

Дать оценку состояния современной дорожно-строительной отрасли мы попросили почетного транспортного строителя, лауреата премии Совета Министров СССР, к.т.н., председателя совета директоров ЗАО «Институт Гипростроймост-Санкт-Петербург» Ю.П. Липкина

- Юрий Павлович, перспективы развития транспортной инфраструктуры не выглядят оптимистично... Вы согласны таким мнением?

- Я человек, видевший на своем веку немало дорог, мостов и других инфраструктурных объектов, в 60-е годы строил автодорогу Ленинград – Мурманск. Конечно, в сфере дорожно-транспортного строительства у нас лежит очень много проблем, о которых все вы прекрасно знаете. Я имею в виду качество проектирования и строительства, применение материалов, не соответствующих нормативным требованиям, ценовой демпинг и так далее. Однако, сейчас я хочу сказать о другом...

Во-первых, у нас очень мало дорог, хороших дорог - еще меньше. Нам нужно существенно увеличивать объемы транспортного строительства, ведь страна у нас огромная. К тому же мы слишком увлеклись развитием автомобильных производств, строим все новые и новые заводы. Если мы будем продолжать в том же духе, то поглотим самое себя и не сможем выбраться из инфраструктурных проблем. К тому же дороги мы строим очень долго, и они получаются вовсе не такими, как хотелось бы. Этот факт отметил премьер-министр РФ В.В. Путин, проезжая по трассе Чита-Хабаровск. Современные материалы и технологии нам доступны, а общая картина почему-то не складывается. Вот такой парадокс.

- В России, как известно, 2 беды: одна из них - дороги. Похоже, за 200 лет мало что изменилось...

- Вы хотите знать, почему у нас так мало хороших дорог? Это вовсе не от того, что кто-то берет большие откаты. Мое мнение вас, наверное, удивит. Еще при социализме в обиходе было такое понятие, как производительность труда. Мы о нем забыли, и только сейчас начинаем вспоминать. Мы научились считать затраты

на асфальтобетон, песок, щебень и металл, а сколько уходит человеко-дней на проектирование и строительство, над этим мы задумываемся мало. У нас страшно низкая производительность труда, в 5-6 раз ниже, чем в Америке, Европе или Китае. Вот и начинаешь понимать, почему в России все так медленно и так дорого.

- Вы уделяете большое внимание подбору кадров и профессиональной подготовки сотрудников Института...

- В советское время у нас был лозунг: «кадры решают все». Потом он был отброшен, и напрасно. Знаете, «Гипростроймост» действительно передовой институт, один из лучших в стране. Тем не менее, у нас тоже низкая производительность труда.

Недавно нынешний генеральный директор И.Е. Колушев посетил проектный институт в Стокгольме и попытался разобраться, почему на каждый проект человеко-дней у нас затрачивается меньше, чем у нас. Конечно, не в 6 раз, а всего в полтора, но тем не менее... Таково положение дел в проектировании, а что говорить о строительстве!

- Юрий Павлович, какие меры позволят улучшить качество российских дорог?

- Рецептов, как поднять отрасль за месяц и даже за год, я вам не дам. Я не дорожник, а мостовик, и, возможно, нашим дорожникам мое мнение покажется абсурдным. У нас было несколько республик: Литва, Латвия, Эстония, Туркмения. С ними институт сотрудничает в течение многих лет. Так вот, у нас есть филиал в Риге, там живет мой большой друг - начальник одного из дорожных управлений Литвы. Когда я попросил его объяснить, почему в Литве дороги служат 15 лет, а в России не выдерживают даже трех, он мне сказал следующее: российская и американская нефть отличается по своему составу, из российской нефти вырабатывается мягкий битум, а из американской – твердый. Поэтому Литва закупает битум в Венесуэле. На первый взгляд – абсурд: где Кириши, а

где Венесуэла?! Однако, дорожное покрытие в Литве служит 10-15 лет, не нуждаясь в ремонте. А у нас? Вы видели КАД? Дорога эксплуатировалась всего год, и сейчас мы ее снова закрываем.

- Введение саморегулирования в строительной отрасли позволит отрасли активно развиваться?

- Безусловно, саморегулирование как таковое – очень хорошее начинание, но ведь мы живем в России! Я знаю, что существует немало организаций, которые нас не любят потому, что мы проектируем слишком честно. Зато объекты получаются дешевыми, а многим это не выгодно. На днях нас выгнали из тендера из-за отсутствия допуска на руководство геодезическими работами. А у какой-то маленькой организации есть допуск на все, она и берется за все. Если СРО начнут пользоваться подобной ситуацией, то ничего хорошего не выйдет. Строительство дорог должно быть выгодно стране, а не определенной группе лиц.

- Финансовый кризис повлиял на производственные объемы?

- Жизнь не остановилась, интересных объектов хватает. В настоящий момент мы серьезно занимаемся Дальним Востоком. С 2006 года началось проектирование двух громадных мостов с пилонами через проливы Золотой рог и Босфор. В сравнении с этими гигантами мост Александровской Фермы в Петербурге – просто мелочь. Также мы активно работаем в Туркмении, Латвии и других бывших советских республиках.

- В октябре страна отмечает День работников дорожного хозяйства. Скажете несколько теплых слов партнерам...

- Коллег по строительству дорог и мостов, а это мои друзья, поздравляю с праздником дорожников, и хочу пожелать им здоровья и качественных объектов, которые будут радовать людей не одно десятилетие. ■

Лариса Дубровская