«НИКТО, КРОМЕ ГОСУДАРСТВА, НЕ СМОЖЕТ КООРДИНИРОВАТЬ РАЗВИТИЕ ОТРАСЛИ...»

ОБ АКТУАЛЬНЫХ ПРОБЛЕМАХ, КОТОРЫЕ УЖЕ СЕЙЧАС ВСТАЮТ ПЕРЕД СТРОИТЕЛЬНОЙ ОТРАСЛЬЮ В ХОДЕ РЕАЛИЗАЦИИ СТРАТЕГИИ РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ, BG РАССКАЗАЛ ДОКТОР ЭКОНОМИЧЕСКИХ НАУК, АКАДЕМИК РОССИЙСКОЙ АКАДЕМИИ ТРАНСПОРТА, ГЕНЕРАЛЬНЫЙ ДИРЕКТОР СТРАХОВОГО ОБЩЕСТВА «ГЕФЕСТ» АЛЕКСАНДР МИЛЛЕРМАН.

АЛЕКСАНДР МИЛЛЕРМАН, ГЕНЕРАЛЬНЫЙ ДИРЕКТОР СТРАХОВОГО ОБЩЕСТВА «ГЕФЕСТ»

BUSINESS GUIDE: Разработана стратегия развития транспортной системы России до 2030 года. Как вы считаете, насколько актуальны поставленные задачи?

АЛЕКСАНДР МИЛЛЕРМАН: Безусловно, они очень актуальны. Стране действительно не хватает дорог, мостов и других инфраструктурных сооружений. Если эта программа будет успешно реализована, к 2030 году Россия, может быть, впервые за свою историю не будет нуждаться в дорогах, или их будет не хватать в гораздо меньшей степени, чем сейчас. Будет создана мощная развитая транспортная инфраструктура, включающая в себя и современные автомобильные трассы, в том числе скоростные платные, и обходные автодороги вокруг крупных центров, и создание новых транспортных коридоров, морских портов, железнодорожных линий, комплексное развитие регионов.

BG: Способен ли строительный комплекс справиться с поставленными задачами?

A. M.: Если все останется как есть, то это очень сомнительно. Можно сказать, что сейчас в сфере инфраструктурного строительства фактически отсутствуют общая координация развития отрасли и общее управление. Дело в том, что инфраструктурное строительство имеет большую организационную специфику, она заключается и в огромном количестве ресурсов, которое для него необходимо (высокопрофессиональных кадров, способных проектировать и строить уникальные транспортные объекты как в сложнейших природно-климатических зонах, так и в условиях крупных мегаполисов), и в современных технологиях и строительных материалах, и, самое главное, в сложной координации действий всех участников этого процесса.

В соответствии с принятой стратегией развития сейчас только в Якутии планируется построить около 400 мостов. Металлоконструкции для них производятся всего на нескольких предприятиях в России. Если не спланировать централизованно их производство, то все сроки реализации проектов могут быть сорваны, или их придется закупать за рубежом втридорога. И это касается практически каждого крупного инфраструктурного проекта.

Между тем сейчас у отрасли транспортного строительства нет регулирующего государственного органа, который занимался бы ее стратегическим развитием или хотя бы планированием развития производительных сил. А ведь для того, чтобы подступиться к серьезной модернизации транспортной инфраструктуры в масштабах всей страны, нужно решить многие вопросы, которые не входят и не должны входить в сферу интересов частных владельцев компаний транспортного строительства.

BG: Могли бы вы очертить эти вопросы?

A. M.: Например, в России сейчас очень печальная ситуация с проектными институтами. Советское наследие сохранить не удалось, не говоря уже о создании новых мощностей, так что имеющихся ресурсов катастрофически не хватает для проектирования крупных проектов в количестве, планируемом Транспортной стратегией России. А ведь опытных проектантов невозможно подготовить за короткий срок — требуются даже не годы, а десятилетия.

Еще одна очень важная проблема, тоже связанная с кадрами,— недостаток опытных руководителей крупных проектов. За последние два десятка лет, пока профессия строителя и строительное образование были не очень популярны, отрасль лишилась целого поколения специалистов среднего и высшего звена. Сейчас есть замечательно опытное и заслуженное старшее поколение, которому, к сожалению, уже не всегда здоровье позволяет напряженно работать, и молодежь, которая еще не имеет достаточного опыта. В результате даже в крупных генподрядных организациях может быть всего три-четыре опытных управленца, каждый из которых уже сейчас разрывается между несколькими проектами. Что же будет дальше?

Подобные системные проблемы можно перечислять долго, они общеизвестны: это и недостаточные мощности промышленности строительных материалов, и нехватка строительной техники (отдельная номенклатура импортного оборудования расписана поставщиками на годы вперед). Можно сказать, что отрасль инфраструктурного строительства сама на сегодняшний день лишена полноценной инфраструктуры и нуждается в ее выстраивании.

Самое сложное — что эти ресурсы не поддаются восстановлению и восполнению за короткий срок, необходимо как минимум 5–10 лет на изменение ситуации. Вопрос принципиальный: поддерживаем ли мы собственную отрасль, или значительная часть запланированных инвестиций будет вложена в иностранных производителей и специалистов. Если мы хотим к 2030 году многое построить, начинать решать эти проблемы надо уже сейчас.

BG: Насколько в решении этих проблем мог бы помочь частный капитал?

A. M.: Никто, кроме государства, ни один самый крупный и социально ответственный бизнес не способен по-настоящему координировать целую отрасль народного хозяйства и в необходимых масштабах инвестировать в развитие фундаментальной науки, в подготовку будущих инженерных и руководящих кадров, в опережающие изыскания и проектирование. Нужно заранее планировать технологическое и кадровое обеспечение мегапроектов. И кстати, нужно еще контролировать сроки их реализации и объемы финансирования. Рыночные механизмы выровнять эти противоречия не могут, как не смогли на протяжении двух десятков лет. Рынок сравнительно быстро регулирует спрос и предложение в ритейловых направлениях, но инфраструктурные мегапроекты — это штучный товар, который требует индивидуального подхода.

Конечно, государственно-частное партнерство — перспективное направление развития отрасли, и, я надеюсь, оно сыграет свою положительную роль в реализации стратегии развития транспорта. Но тем не менее основные вложения в транспортную инфраструктуру были и останутся государственными. Бизнесмены охотно будут прокладывать, например, трассу Москва—Санкт-Петербург, потому что она в конце концов окупится. Но мало кто из них будет прокладывать железную или автомобильную дорогу в провинциальный город в той же Якутии. Конечно, за исключением тех случаев, когда у бизнеса в отдаленных точках российских регионов находятся минеральные или углеводородные месторождения. Например, так поступила компания «Мечел», инвестируя в строительство 320-километровой железной дороги к своему угольному месторождению в Якутии. Но даже такие случаи, к сожалению, пока единичны.

BG: Как отрасль в современных условиях может эволюционировать?

A. M.: Может быть, стоит вспомнить собственную историю и использовать тот опыт, который хорошо зарекомендовал себя в советское время. С 1954 года в СССР существовало союзное Министерство транспортного строительства, и это была очень эффективная система. Этот государственный орган объединял в единый мощный комплекс научные и проектные институты, подготовку кадров, промышленность, науку, индустрию стройматериалов и разрозненные организации по строительству железных и автодорог, морских и речных сооружений, мостов, тоннелей, метрополитенов и т. д. Минтрансстрой планировал и выполнял все действия по реализации крупных инфраструктурных проектов. Затем ведомство упразднили, а входящие в него организации акционировались. Часть из них выжила и преуспевает, многих уже нет, но общая централизованная структура как единый отлаженный механизм была утеряна. Сейчас вообще нет федерального ведомства, координирующего работу по развитию не только отрасли транспортного строительства, но и в целом строительства. До недавнего времени существовал Росстрой, который также упразднили. Что мы имеем в остатке? Строительной отраслью практически никто не руководит.

Задачи сейчас поставлены по масштабу вполне сопоставимые с советской эпохой индустриализации, так что вновь необходимо соответствующее укрепление отрасли, причем не только за счет увеличения числа подрядчиков и не только в крупных мегаполисах.

BG: Вы являетесь руководителем страховой компании — почему вас волнуют эти проблемы?

A. M.: Компания «Гефест» — фактически единственная в стране страховая компания, которая полностью специализируется на страховании строительных рисков. Мы вынуждены тщательно отслеживать динамику и основные тренды строительного рынка, потому что наш бизнес напрямую зависит от этого. Кроме того, руководители и создатели компании — профессиональные строители, миитовцы. Я сам больше года возглавлял экономический блок одного из крупнейших строительных холдингов — ПСК «Трансстрой» и непосредственно знаком с этой проблематикой. Конечно, страхование — только один из многих инструментов регулирования строительной отрасли. Самая высокая страховая культура не спасет отрасль, если не будет рачительного хозяина в лице государства, которое возьмет на себя ответственность за ее будущее. На мой взгляд, все это должно стать темой для широкой общественной дискуссии.

Интервью взяла АННА САМОЙЛОВА

ЛИЧНОЕ ДЕЛО

Александр Миллерман в 1987 году окончил Московский институт инженеров железнодорожного транспорта по специальности «мосты и тоннели». В 1993 году окончил аспирантуру Всесоюзного научно-исследовательского института транспортного строительства, получил ученую степень кандидата технических наук. Сфера научных интересов — исследования в области управления рисками. Работая над кандидатской диссертацией, заинтересовался страхованием — одним из наиболее эффективных инструментов управления рисками в строительной отрасли.

В 1993 году с командой единомышленников создал страховую компанию «Гефест», которая впоследствии стала одним из первопроходцев и лидеров в страховании строительных рисков.

В 2000 году окончил Академию народного хозяйства при правительстве РФ по специальности «финансы и кредит». В 2006 году защитил докторскую диссертацию по теме «Методологические и организационные основы страхования в строительном комплексе».

В качестве генерального директора принимал непосредственное участие в организации страховой защиты реконструкции МКАД, строительства Третьего транспортного кольца с комплексом Лефортовских тоннелей, Звенигородского шоссе с Серебряноборскими тоннелями и вантовым мостом «Живописный», ЦВЗ «Манеж» в Москве, Кольцевой автодороги, комплекса защитных сооружений от наводнений (дамбы) и Государственного исторического архива в Санкт-Петербурге, железнодорожной линии Беркакит—Томмот—Якутск и сотни других объектов.

Под его руководством разработана методика оценки рисков в строительстве, которая имеет серьезное научно-практическое значение как для системы транспортного строительства, так и для развития страхового дела.

В 2007–2008 годах одновременно с руководством САО «Гефест» занимал должность заместителя генерального директора ПСК «Трансстрой».

Действительный член Российской академии транспорта, член президиума Всероссийского союза страховщиков. Автор более 40 научных статей и монографий, в том числе книг «Теория и управление рисками в страховании» (2002), «Страхование строительных рисков» (2004), «Теория и практика страхования в строительстве» (2005) и др.

Отмечен ведомственными званиями «Почетный транспортный строитель» (2003) и «За заслуги в транспортном строительстве» I степени (2004). В 2007 году награжден ведомственным знаком Федерального агентства по строительству и ЖКХ «Почетный строитель России» за вклад в развитие строительной отрасли.

«ЕСЛИ ПРОГРАММА РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОЙ СИСТЕМЫ БУДЕТ УСПЕШНО РЕАЛИЗОВАНА, К 2030 ГОДУ РОССИЯ, МОЖЕТ БЫТЬ, ВПЕРВЫЕ ЗА СВОЮ ИСТОРИЮ НЕ БУДЕТ НУЖДАТЬСЯ В ДОРОГАХ»