

С ОПОРОЙ НА ЭСТЕТИКУ И ТОЧНЫЙ ИНЖЕНЕРНЫЙ РАСЧЕТ

Не будет преувеличением сказать, что проектирование сегодня – один из самых сложных видов бизнеса. Здесь все решает интеллектуальный потенциал, способность специалистов продумать, просчитать и перенести на бумагу собственные идеи в соответствии с пожеланиями заказчиков. А еще, как и в любой другой сфере деятельности, огромное значение имеет правильная расстановка приоритетов. О том, каковы они сегодня для ЗАО «Институт «Стройпроект», рассказывает его генеральный директор А.А. ЖУРБИН.



– Алексей Александрович, в недавнем разговоре с представителем руководства одной генподрядной организации и вашим партнером на строительстве КАД довелось услышать следующее: «Стройпроект» довольно удачно сочетает творчество с получением прибыли. Но думается, что первое у них все же превалирует над финансами». Согласны ли с подобной точкой зрения?

– По-другому проектировщики и не должны работать. Руководство компании в своей деятельности старается мотивировать персонал на творческий подход к делу. Прибыль для нас не столько средство обогащения акционеров, сколько источник развития и возможность заниматься любимым делом. Это наша позиция. Еще при создании института, помимо других целей, у нас было желание вернуть прежнее уважение к профессии инженера. В 70–80-х годах прошлого столетия отношение к ней стало не то чтобы будничным: сформировался образ 120-рублевого инженера в пиджаке с протертыми локтями. Ну а в постперестроечные времена рейтинг

профессии и вовсе резко пошел вниз. Нам, учредителям «Стройпроекта», такой имидж претил. Мы хотели придать статусу «инженер» иное значение.

Совершенно очевидно, что инженер может творить, искать новое и неординарное, если он работает в комфортных условиях, получает приличное вознаграждение за свой труд и чувствует уважение к себе. Тогда, на мой взгляд, возникают мысли не о том, где занять денег до зарплаты, а о том, как улучшить свой иностранный и прочесть свежий зарубежный технический журнал.

– Совмещать экономическую и творческую составляющие всегда непросто, тем более в условиях кризиса. Как удается находить разумный компромисс?

– Противоречия как такового в этих вопросах для «Стройпроекта» не существует. Мы проектируем настолько сложные и интересные объекты, что только успевай реализовывать творческие амбиции. Но мы не вольные художники, а проектный институт, который на 99 процентов выполняет госзаказ. Наша задача максимально удовлетворить заказчика – государство, то есть обеспечить наиболее рациональное расходование бюджетных средств, принести пользу людям. Творчество для нас, прежде всего, в том, чтобы максимально рационально запроектировать объект, на который потом было бы приятно смотреть и комфортно на нем себя чувствовать. Заказов сегодня много. Постучим по дереву! Какие-то контракты более выгодны, какие-то почти убыточны, но общая финансовая ситуация позволяет чувствовать уверенность.

– За двадцатилетний период «Стройпроект» успел многое. Это отражается в численности персонала, объеме доходов и в географии проектов. Как бы вы определили нынешние позиции на рынке проектных услуг?

– Институт «Стройпроект» – одна из ведущих проектных компаний в области дорожно-мостового строительства по объему работ и услуг, а также по их сложности и качеству. На нашем счету сотни запроектированных объектов на территории России, в том числе крупнейшие инфраструктурные проекты. Потенциал института позволяет вести комплексное проектирование транспортных объектов любой сложности. У предприятия одна из самых высоких в отрасли выручка на одного работника. Мы пользуемся уважением и доверием заказчиков – как государственных, так и частных.

– Какие направления развития вы считаете стратегическими приоритетами для компании?

– У нас два главных направления: генеральное проектирование крупных инфраструктурных объектов и технический надзор (строительный контроль) в строительстве. Вместе с расширением географии наших проектов растет сеть филиалов и дочерних предприятий. Сегодня «Стройпроект» – это крупная инженерная группа. Главным для нас является совершенствование управления группой, ее расширение и поддержание характерного для нас высокого качества работ и услуг. Мы стремимся развивать не только традиционное для нас мостовое и дорожное проектирование, но и систему управления крупными проектами. Как в процессе проектирования, так и в ходе строительства.

– Многие предприятия в кризисных условиях расширяют направления и виды деятельности, а некоторые даже меняют профиль. Есть ли подобные намерения у «Стройпроекта»?

– Мы продолжаем позиционировать себя в сфере транспортного строительства, и главной своей задачей считаем не расширение направлений и, тем более, изменение специфики, а повышение компетентности персонала в области проектирования, надзора, управления. Важнее сейчас расширять инженерные горизонты, быть на пике развития современного транспортного строительства. Мне бы очень хотелось, чтобы наши специалисты постоянно повышали свой профессиональный уровень, были в курсе инновационных процессов и современных тенденций, постоянно общались с зарубежными коллегами, говорили с ними на одном языке в прямом и переносном смысле. Для этого нам не обойтись без международного сотрудничества.

– С середины 90-х институт реализует совместные международные проекты. Какое влияние они оказывают на вашу деятельность?

– Несомненно, взаимодействие с иностранными компаниями позитивно сказывается на развитии института. Счет совместным проектам идет на десятки. Среди крупнейших объектов, где мы работали и продолжаем трудиться в альянсе с западными партнерами, – кольцевая автомобильная дорога вокруг Петербурга, Западный скоростной диаметр, комплекс защитных сооружений Петербурга от наводнений. Институт, без преувеличения, стал проводником опыта работы западных проектных организаций в отечественное дорожное строительство. Это относится не только к конкретным проектным решениям, но и к новым направлениям деятельности. В соответствии с западными стандартами в институте создана собственная служба надзора. В сферу международных проектов входит также работа в области строительного контроля и консалтинга.

– В Петербурге, как известно, зарождалась отечественная инженерная школа, происходила ее эволюция. Что для вас означает понятие «традиции петербургской инженерной школы»?

– Хотя мы сравнительно молоды, но рождение и становление происходило в городе, где очень высока концентрация отраслевых научных, исследовательских и проектных организаций. Поэтому в

«Стройпроект» – это крупная инженерная группа, имеющая региональные филиалы и дочерние компании с общей численностью персонала более 600 человек: инженеров, менеджеров, экономистов, специалистов по информационным технологиям, имеющих высокий уровень подготовки и оснащенных новейшими средствами проектирования. Профессиональный уровень коллектива и технические возможности позволяют решать инженерно-консультационные задачи любой сложности при создании дорожных сооружений и на протяжении всего их жизненного цикла.

процессе развития мы старались перенять от старших коллег все лучшее, что накоплено за многие десятилетия. Несомненно, мы причисляем себя к продолжателям петербургских инженерных традиций. Для нас они заключаются, прежде всего, в сочетании точного, смелого инженерного расчета и красоты. Отсюда и стройпроектский слоган: «Эстетика надежности».

– В проектировании, как и в строительстве в целом, накопилось немало проблем. Какие из них, на ваш взгляд, требуют незамедлительного решения?

– В дальнейшем совершенствовании безотлагательно нуждается нормативная база. За последнее время она претерпела лишь ряд редакционных изменений, но не принципиальных. Необходимо как можно скорее адаптировать зарубежные нормы к российским стандартам. Конечно же, отечественные должны быть приоритетными. Но за проектировщиками необходимо оставить право применять зарубежные нормы (по согласованию с заказчиком) без разработки дополнительных СТУ и других нормативных актов, если российские нормативы отсутствуют. То же следует предусмотреть и для случаев, если отечественные нормативные документы имеются, но применение зарубежных норм может обеспечить снижение стоимости, повышение безопасности или эксплуатационной долговечности сооружений. Кроме того, необходимо определить механизм заинтересованности подрядчика в применении более эффективных, инновационных проектных решений, удешевляющих строительство.

– За время существования институт обрел пусть пока не долгую, но свою историю. Какой багаж из прошлого возьмете в будущее, на какие цели сориентирован коллектив?

– Мы намерены и впредь удерживать позиции одного из ведущих пред-

приятий в сфере дорожного проектирования. В первую очередь будем стремиться сохранять приверженность высоким стандартам качества, технологичности, экономичности, эксплуатационной надежности и эстетического совершенства. Главными целями нашей деятельности остаются развитие и успех. А это именно то, что нужно сотрудникам – работать в успешной, развивающейся компании, и клиентам – взаимодействовать с успешной, двигающейся вперед компанией. Сегодня это вполне реально, так как «Стройпроект» имеет хорошую репутацию, мощную базу: материально-техническую, кадровую, информационную – для выполнения проектов любой сложности, соответствующих мировым стандартам.

– Что бы вы хотели пожелать своим коллегам в преддверии юбилея института и Дня работников дорожного хозяйства?

– С большим удовольствием поздравляю с юбилеем наш замечательный коллектив – и работающих, и находящихся на заслуженном отдыхе. Нет сомнения в том, что вы, как и в прежние годы, будете успешно решать стоящие перед институтом нелегкие задачи. Ведь мы одна команда.

Накануне профессионального праздника выражаю глубокую признательность нашим многочисленным заказчикам, партнерам, всем, кто вместе с нами развивает дорожную инфраструктуру страны. Желаю всем дорожникам и мостовикам новых качественных километров дорог, творческих проектов, интересных объектов, процветания и стабильности. А также крепкого здоровья, хорошего настроения, жизненных сил и семейного благополучия!

Подготовил
Валерий Парфенов

АНТОЛОГИЯ УСПЕХОВ

19 ноября 2010 г. ЗАО «Институт «Стройпроект» отмечает свое двадцатилетие. Возраст для проектной организации сравнительно небольшой. Ведь большинство профильных институтов в стране уже перебрали через полувековой рубеж. Но в наше время мерилom состоятельности и успешности все чаще становится не «генеалогическое древо» (история зарождения, слияний, разделений и переименований), а достижения последних лет. Результаты же у коллектива, вне всякого сомнения, внушительные.



Почтамтский мост

Трудно сейчас поверить в то, что одна из ведущих ныне проектных организаций страны начинала два десятилетия назад с небольшой комнаты и четырех столов в здании на Кузнецовской улице в ту пору еще Ленинграда. Стартовым капиталом для малого предприятия, созданного группой молодых инженеров-мостовиков, была лишь их профессиональная квалификация. Пока искали заказы, выживали за счет далеко не профильного бизнеса: торговли сахаром, самосвалами... Создание и становление предприятия выпало на непростые 90-е. Новые объекты не строились, и заказы на проектные работы были связаны в основном с ремонтом старых мостов. Но география уже первых проектов была широкой: Ленинградская и Архангельская области, Беломоро-Балтийский канал, Республика Коми и даже – Вьетнам. Умение работать в различных регионах, разнообразных климатических и гидрогеологических условиях впоследствии стало важным профессиональным преимуществом института.

Первый опыт комплексного проектирования компания получила в 1995 г. Специалисты «Стройпроекта» предложили новую, более эффективную методику пространственных расчетов для небольшого моста через реку Славянку на трассе между Москвой и Санкт-Петербургом. В середине 90-х гг. выполнены ответственные проекты реконструкции мостов через малые реки и каналы в историческом центре Северной столицы: мосты Белинского и Ново-Калинкин. Позднее к ним добавились Львиный, Певческий, Почтамтский, Первый Садовый, Синий...

Вторая пятилетка оказалась еще более продуктивной. В 1996 г. «Стройпроект» совместно с немецкой фирмой Ваит выиграл пять тендеров на обследование, проектирование и надзор за ремонтом мостов в России по программе Мирового банка реконструкции и развития (МБРР). За четыре года работы в ее рамках специалисты института выполнили проектирование и надзор за стро-

ительством, ремонтом и реконструкцией 26 мостовых сооружений. Работа по программе МБРР стала важным этапом его истории. Одним из первых в России «Стройпроект» успешно осуществил ряд проектов по техническому надзору за строительством дорог и искусственных сооружений на них по правилам FIDIC (Международной федерации инженеров-консультантов). Именно тогда – впервые в нашей стране – в институте появилась служба надзора, которая от имени заказчика ведет контроль строительных работ, следит за качеством и сроками исполнения проектов.

Такое ускорение вывело компанию к началу нового века в разряд крупных, а впоследствии и ведущих проектных организаций России. Изменение статуса отразилось и на названии, в котором с 1998 г. появилось слово «Институт». Еще одной важной особенностью того периода стало начало активного сотрудничества с зарубежными партнерами. В их числе компании Royal Haskonning (Нидерланды), Freyssinet (Франция), Mestra Engineering, Consulting Kortes (Финляндия), COWI, Maurer Soehne, Steelpaint (Германия), DMI (Дания), Vorspann-Technick (Австрия), VSL (Швейцария), Jotun (Норвегия) и др.

Решительным шагом в новое тысячелетие для института стало участие в реконструкции самой протяженной невисской переправы – моста Александра Невского. «Стройпроект» пригласили в качестве проектировщика в июне 2000 г., когда на объекте существовала реальная угроза разрушения и производились строительные работы по его спасению. В считанные недели пришлось решить одновременно несколько сложных задач: разработать новую концепцию реконструкции, обеспечить инженерными решениями высокий темп работ, исключив при этом опасность для движущегося по мосту транспорта.

Работы по новому проекту, который включал в себя полную реконструкцию разводного пролета и усиление железобетонного пролетного строения внешней преднапряженной арматурой, продолжа-



Мост Александра Невского

лись три года. Для того чтобы минимально ограничивать движение транспорта по мосту, а также учитывать требования судоходства, приходилось регламентировать буквально каждый шаг. В связи с особой сложностью объекта и необходимостью строжайшего соблюдения технологической последовательности работ институт организовал постоянное инженерное сопровождение в рамках договора на авторский надзор. Движение по мосту прерывалось лишь на четыре месяца в период реконструкции разводного пролета. После успешного завершения данного проекта институт приобрел репутацию проектной организации, способной оперативно и качественно решать сложнейшие задачи.

Дальнейшее подтверждение такое репутации получило в ходе реализации проектов реконструкции других мостов через Большую Неву – Троицкого и Благовещенского (Лейтенанта Шмидта). В 2001–2003 гг. по проекту института был выполнен значительный комплекс работ на Троицком мосту. Успешная реализация задуманного стала возможна благодаря применению прогрессивных технологий, материалов и конструкций. Было демонтировано и заменено около 740 тонн конструкций, не подлежащих ремонту. Для герметизации шелей было наложено 11 000 м сварных швов, произведена шлифовка острых кромок на длине 8500 м, изготовлено и установлено 13 тонн высокопрочных болтов с полукруглой головкой, напоминающих

«исторические» заклепки (на видимых плоскостях моста) и 51 тонна обычных высокопрочных болтов. В качестве покрытия мостового полотна использован литой асфальт, уложенный по слою эпоксидной подгрунтовки.

В 2005 году выполнен проект реконструкции исторического разводного моста Лейтенанта Шмидта через Неву, который предполагал кратчайшие сроки проведения работ и минимальное ограничение движения по нему. Он включал в себя увеличение ширины моста и полную замену пролетных строений. Благодаря оригинальным

решениям по стационарному и разводному пролетам удалось сохранить фундаменты моста на деревянных сваях. Важной особенностью стало возвращение Благовещенскому мосту в значительной мере его исторического облика. Для сохранения движения через Неву в период проведения работ рядом с реконструируемым был построен временный мост.

Работа института в направлении сохранения архитектурного наследия Северной столицы неоднократно получала признание. Так, 24 января 2008 г. в Эрмитажном театре генеральному директору ЗАО «Институт «Стройпроект» А.А. Журбину вручен почетный диплом и «ЗНАК СООТВЕТСТВИЯ» за реконструкцию, воссоздание исторического облика, возвращение исторического названия и вклад в совершенствование транспортной инфраструктуры города. В торжественной обстановке президент Всемирного клуба петербуржцев и директор Государственного Эрмитажа М.Б. Пиотровский отметил, что награда присуждена объекту «Благовещенский мост через р. Неву» в номинациях «Сохранение и воссоздание исторического архитектурно-художественного объекта» и «Развитие петербургских архитектурно-художественных традиций при создании инженерных сооружений» с занесением в «Белую книгу».

В период 2000–2007 гг. институтом проектировались большие путепро-



Благовещенский мост



Большой Обуховский мост



Транспортная развязка на КАД у ст. Горской



В Стрельне



Лазаревский мост (визуализация)

водные развязки в Санкт-Петербурге, десятки мостов над дорогами Москва–Санкт-Петербург – Хельсинки и М-18 («Кола»), ряд крупных объектов в других регионах. С 2001 г. «Стройпроект» выполнял функции головного института по проектированию искусственных сооружений кольцевой автодороги вокруг Санкт-Петербурга. Специалистами института запроектированы искусственные сооружения транспортной развязки с Приморским шоссе у ст. Горской, развязки на Октябрьской набережной, пр. Обуховской Обороны, Софийской ул., Московском, Пулковском, Таллинском шоссе и ряд других искусственных сооружений. Общая протяженность спроектированных на КАД эстакад, мостов и путепроводов составляет более 20 км. Предметом особой гордости является мостовой переход протяженностью 2824 м через Неву. Вантовый Большой Обуховский мост в его составе общей длиной 994 м и протяженностью центрального пролета 382 м стал первым неразводным мостом через Неву. Над самым крупным и сложным объектом в

составе кольцевой автодороги институт работал в качестве генерального проектировщика.

В январе 2002 г. «Стройпроект» был привлечен в качестве проектировщика по восстановлению мостов Нижнего парка Государственного комплекса «Дворец конгрессов» в Стрельне. Возрождение из руин Стрельнинского дворцово-паркового ансамбля явилось частью подготовки к 300-летию Санкт-Петербурга. В течение года были запроектированы 16 мостов, в том числе три разводных. Все мосты Нижнего парка, как и требовал КГИОП, соответствуют стилю XIX – начала XX века. Неординарная и ответственная задача была выполнена с успехом. Мосты, которые способны выдержать современный танк, выглядят легкими и ажурными. Механизмы разводных пролетов располагаются внутри опор, и непосвященный зритель даже не догадывается об их существовании.

Последними из введенных в строй объектов института являются два моста через Малую Невку в Санкт-Петербурге.

В мае 2009 г. был открыт после реконструкции вантовый Лазаревский мост с его оригинальным дизайном, а в сентябре 2010 г. завершилась реконструкция Большого Петровского моста.

Петербургский Западный скоростной диаметр (ЗСД), генеральным проектировщиком которого является Институт «Стройпроект», также причислен к наиболее крупным и сложным дорожным отечественным проектам. Значительная часть трассы ЗСД пройдет по акватории Невской губы, и здесь предусмотрено строительство ряда уникальных для нашей страны объектов. На пересечении с главным судоходным фарватером города – Морским каналом – вырастет двухъярусный мост протяженностью 420 м, с центральным пролетом длиной 160 м и подмостовым габаритом высотой 55 м. Вантовый мост с центральным пролетом длиной 320 м будет построен над Корабельным фарватером, а мост экстрадозной системы с центральным пролетом 220 м возведут над Петровским фарватером.



Архитектурное решение портала тоннеля в Сочи



Западный скоростной диаметр



Комплекс защитных сооружений Петербурга от наводнений



Новое здание «Стройпроекта»

В настоящее время институт принимает участие в проекте по подготовке транспортной инфраструктуры Сочи к проведению зимней Олимпиады-2014. Здесь он занят на проектировании автодорожного обхода города и автомагистрали – дублера Курортного проспекта (главная городская улица), двух крупных автодорожных развязок. Помимо сжатых сроков, высоких технических и эстетических требований, особенностью работы на данном объекте является сложный местный рельеф, сейсмические риски, а также необходимость сохранения местной уникальной природной среды.

Институт «Стройпроект» является головным проектировщиком 30 внеклассных и больших мостов новой автодороги между Москвой и Санкт-Петербургом. Трасса призвана стать дублером перегруженной федеральной трассы М-10 и будет эксплуатироваться на платной основе. Силами коллектива выполняется также комплекс проектно-исследовательских работ на территории Новгородской области (участок км 390,21 – км 543,26). В числе других те-

кущих проектов института – мосты через реку Обь в Новосибирске и через реку Самару в Самаре. Для Санкт-Петербурга уже запроектированы новые мосты через Большую Неву (Ново-Адмиралтейский), Малую Неву (в районе о. Серный).

В рамках направления строительного контроля институт трудится на комплексе защитных сооружений Санкт-Петербурга от наводнений, кольцевой автодороге (включая Большой Обуховский мост), дорогах М-7 «Волга», М-5 «Урал», М-8 «Холмогоры». Является техническим экспертом на строительстве нового выхода на МКАД с федеральной автомобильной дороги М-1 «Беларусь» Москва – Минск, оказывает консультационные услуги по проекту «Программа прекращения сбросов неочищенных сточных вод в водоемы Санкт-Петербурга», который финансируется в том числе и ЕБРР. Под пристальным вниманием специалистов находится и уникальный по своим параметрам и конструкционным особенностям вантовый мост через пролив Босфор Восточный на о. Русский.

За двадцать лет работы институтом запроектировано более 500 сооружений в России и за ее пределами. Под контролем управления надзора института построено более 100 объектов на дорогах федерального и территориального значения. Заслуги института отмечены рядом наград федеральных и региональных органов власти. Сегодняшний «Институт «Стройпроект» – это крупная инженерная группа с общей численностью персонала более 600 человек, имеющая региональные филиалы в Москве и Ростове-на-Дону, представительство в Сочи, дочерние компании ЗАО «Новгородстройпроект» и ЗАО «Петербургские сети». В связи с постоянным увеличением объема работ численность персонала продолжает расти. Профессиональный уровень коллектива и технические возможности института позволяют решать инженерно-консультационные задачи любой сложности, как при создании дорожных сооружений, так и на протяжении всего их жизненного цикла. И, судя по всему, главные достижения «Стройпроекта» – еще впереди!