



ПРОЕКТИРОВАНИЕ

На сегодняшний день ЗАО «Институт «Стройпроект» – это крупная инженерная группа, объединяющая высокопрофессиональных специалистов различного профиля. О том, какой путь прошла организация за эти годы и каковы перспективы ее развития, рассказывает генеральный директор института Алексей Журбин.

– **Алексей Александрович, Стройпроект уже почти четверть века. Расскажите, что представляет собой ваш институт сегодня...**

– Стройпроект был создан в 1990 году группой молодых инженеров-мостовиков. За 25 лет своего развития мы превратились в инженерную группу, в которую помимо головного института в Санкт-Петербурге входят 12 филиалов и дочерних компаний в восьми регионах России и три – за рубежом. Общая численность персонала – около 1500 человек.

Институт сегодня ориентирован прежде всего на выполнение масштабных инфраструктурных проектов. Хочу отметить, что в настоящее время наша организация является признанным лидером в проектировании платных автодорог.

– **Расскажите об этих проектах поподробнее...**

– Один из таких проектов – Западный скоростной диаметр (ЗСД) в Санкт-Петербурге – уникальная 47-километровая автомагистраль, соединяющая юго-западную и северо-западную части Северной столицы через район Морского порта, Васильевский остров и Петроградскую сторону. В составе ЗСД предусматривается сооружение ряда уникальных для России объектов: двухъярусного моста длиной 734 м на пересечении с главным судоходным фарватером города и еще двух протяженных вантовых мостов – над Корабельным и Петровским фарватерами. Трасса решена в едином стиле, поэтому она воспринимается как целостный инженерно-архитектурный комплекс. Это один из первых российских инвестиционных проектов в сфере транспорта, осуществляемых на концессионной основе. Стройпроект выполняет на объекте генеральное проектирование.

Накопленный при проектировании ЗСД опыт работы в рамках ГЧП был использован институтом и на других объектах, эксплуатация которых предусмотрена на платной основе: скоростной платной автодороге Москва – Санкт-Петербург (СПАД), трассах М-4 «Дон» и М-1 «Беларусь». Понятно, что к таким объектам предъявляются повышенные требования. Так, например, Госкомпания «Автодор» – заказчик СПАД – поставила перед проектировщиками задачу разработать проект автобана европейского уровня, который должен быть введен в эксплуатацию уже к 2018 году.

В настоящее время институт разрабатывает проекты четвертого мостового перехода в Новосибирске и автодорожного обхода Хабаровска, которые будут реализованы также на основе механизма ГЧП. Длина моста через Обь – 5120 м. Проект предусматривает транспортные развязки на съездах с моста, путепровод под железнодорожным полотном Транссибирской железной дороги. Мы предложили перекрыть русло реки двухпролетным строением комбинированной системы: со стороны правого берега пролет будет перекрыт с помощью вантовой системы с пилоном в виде стилизованной буквы «Н» – в честь названия города Новосибирска. Мост позволит не только решить общегородские задачи, но и обеспечит выход на автодорогу М-51 «Байкал» и трассу М-53.

– **Насколько мне известно, это уже не первый ваш объект в этом регионе – в прошлом году в Новосибирске с участием Президента Российской Федерации состоялось открытие Бугринского моста, генпроектировщиком которого также выступало ЗАО «Институт «Стройпроект». Чем примечателен этот мост?**

– Действительно, в октябре 2014 года построен и сдан в эксплуатацию Бугринский мост через Обь, его проект разработали специалисты нашего института. Схема моста и технология сооружения не имеют аналогов в мировой практике: конструкция главного пролетного строения – арка длиной 380 м с сетчатыми связями. Сборка арочного пролетного строения производилась методом продольной надвижки с двух сторон. Длина руслового арочного пролета составила 380 м, что является уникальным показателем для арок такого типа во всем мире. Визуально 70-метровая арка, окрашенная в красный цвет и напоминающая гигантский лук, помимо основной своей функции выполняет и символическую роль, ведь красный лук является одним из основных элементов герба Новосибирска. Бугринский мост – это наш первый проект в Новосибирске, поэтому мы стремились придать ему такой архитектурный облик, который позволил бы этому сооружению стать новой визитной карточкой города. Нам это удалось...

– **Институт сегодня не ограничивается только проектной деятельностью. В каких еще направлениях происходит его развитие?**

– Эффективная транспортная инфраструктура – необходимое условие успешного развития экономики. И ее созданием должны заниматься профессионалы.

Инженерная группа «Стройпроект» имеет многогранные компетенции и возможности для

Современный Инжиниринг

Институту «Стройпроект» в ноябре 2015 года исполняется 25 лет



Генеральный директор института
Алексей Журбин

реализации самых сложных вариантов инфраструктурного развития. Недавно создано Управление консалтинга и международных проектов, на которое мы возлагаем большие надежды. Новое подразделение как раз и специализируется на предоставлении помощи экспертов и услуг оценки по инженерным вопросам, которые могут потребоваться властям, госкомпаниям, инженерным фирмам и подрядным организациям.

Кроме того, уже несколько лет мы ведем самостоятельные научные исследования. В институте сформирован научно-учебный центр.

Большое внимание институт уделяет развитию информационных технологий. Они помогают эффективнее выполнять проектные работы и управлять внутренними бизнес-процессами. Инженерами осваиваются BIM-технологии, основанные на 3D-моделировании, позволяющие повысить качество и ускорить выполнение заказов.

Основным трендом 2014 года было расширение географии наших проектов. В этом направлении мы продолжаем вести целенаправленную работу, все филиалы и «дочки» создаются под конкретные проекты, на основе взвешенного подхода.

– **Вы упомянули, что Стройпроект имеет три дочерние компании за пределами Российской Федерации. На вашем счету уже есть контракты с зарубежными заказчиками?**

– Да. Например, проектирование транспортного перехода через залив Осло-фьорд. Институт участвует в первом этапе одного из крупнейших проектов транспортной инфраструктуры, готовящихся к реализации в Западной Европе. Нами заключен договор с норвежской компанией Sweco A/S (одно из структурных подразделений крупнейшей инженерно-консалтинговой группы компаний Sweco AB) о предоставлении инженерно-консультационных услуг на стадии проработки расположения створов для искусственных сооружений и выполнения концептуального проекта этих сооружений. Мы оказываем услуги в рамках проработки варианта, предусматривающего строительство внеклассного мостового перехода с основным пролетом длиной 1500–1700 м.

Есть также заказы на проектирование объектов в Казахстане, Туркмени, Киргизстане.

В настоящее время ведутся переговоры со шведскими заказчиками. В феврале 2015 года ожидается поездка совместно с представителями ГК «Автодор» в Китай и Корею.

Мы планируем дальнейшее расширение нашей международной деятельности, и для этого у нас есть все предпосылки. Так, помимо того что нашим институтом накоплен уникальный опыт реализации в России крупных проектов по схемам государственно-частного партнерства, мы умеем работать и по международным стандартам. Специалисты Стройпроекта владеют самыми современными технологиями проектирования и строительного контроля. В институте создана эффективная система управления проектами, охватывающая весь комплекс взаимоотношений с заказчиком.

По данным международных рейтинговых агентств, наша инженерная группа сегодня входит в число 150 ведущих мировых организаций в области транспортного проектирования.

– **Что предполагает созданная в институте система управления проектами? Каковы ее задачи?**

– Управление проектами позволяет наиболее эффективно разрабатывать проектно-сметную документацию на крупных объектах. При реализации подобных проектов в сжатые сроки для выполнения специализированных работ помимо собственных сил необходимо привлечь значительное количество сторонних субподрядных организаций. На некоторых объектах эта цифра достигает нескольких десятков. Чтобы успешно решить поставленные задачи, все подрядчики должны работать в единой команде, нацеливаясь на конечный результат. Речь идет, в частности, об укреплении взаимодействия субподрядных организаций, обеспечении единства проектных решений, контроля над сроками выполнения работ, полно-

той и качеством материалов, улучшении координации процессов проектирования и согласовании принимаемых субподрядчиками решений. Не менее важно при этом добиться грамотного бюджетирования и умения минимизировать риски. Это – инжиниринг, требующий от исполнителя высочайшей квалификации и скрупулезного знания проектного дела. Весь этот уникальный опыт был накоплен нашим институтом в ходе работ над крупнейшими проектами, к которым относятся помимо прочих инновационные транспортные сооружения олимпийского Сочи, построенные к зимней Олимпиаде 2014 года. Это и дублер Курортного проспекта, трасса которого в большинстве своем проходит по эстакадам и в тоннелях (самый длинный достигает почти 3 км), и мост через р. Сочи, и ряд крупных транспортных развязок. Все эти сооружения проектировались в сжатые сроки с учетом сейсмичности и сложных инженерно-геологических условий в районе строительства, горного рельефа, жестких требований по охране окружающей среды, что значительно обогатило наши знания и помогло выйти на новый качественный уровень в проектировании.

– **С какими еще трудностями приходится сталкиваться при проектировании?**

– Основным фактором, осложняющим нашу работу, является необходимость обновления нормативной базы и градостроительного законодательства в сфере транспортного строительства. Здесь есть своя специфика. Однако мы не всегда находим в Минстрое понимание проблем, с которыми сталкиваются транспортные строители. С нашей точки зрения, успешному решению этих проблем способствовало бы наделение Минтранса России дополнительными правами по регулированию строительных процессов на объектах транспортной инфраструктуры.

В настоящее время значительная часть нормативов на проектирование автомобильных дорог, действующих в России, не отвечает требованиям времени. Эту ситуацию следовало бы исправлять, используя европейский опыт. Такой подход позволит эффективнее гармонизировать российские и мировые нормы дорожного проектирования. Для выполнения этой задачи должны привлекаться как ведущие научные учреждения и вузы, так и проектные организации России. Следует брать пример с западных стран, где в помощь проектировщикам созданы Центры технической политики в дорожной отрасли. Они изучают практику создания современных дорог и автострад, занимаются подготовкой технических справочников, вопросами программного обеспечения отрасли, технического регулирования, разрабатывают типовые проекты и стандарты.



Международная научно-практическая конференция
«Проектирование и строительство моста через р. Обь
по Оловозаводскому створу», 29-30 мая 2014 г., Новосибирск