

ТРОЙ ДИЗАЙН
САНКТ-ПЕТЕРБУРГ
ИНЖЕНЕРНАЯ ГРУППА **25** ЛЕТ



МОСТ ДЛИНОЮ В ЧЕТВЕРТЬ ВЕКА
25-летию Инженерной группы «Стройпроект» посвящается

Содержание

Вступление	9	Переезд в собственное здание на Дунайском проспекте	91
Предыстория: будущие руководители до 1990 года	11	Западный скоростной диаметр — новое слово в проектировании городских магистралей	99
Первые годы «Стройпроекта». Период «романтической бедности»	17	Бросок на юг: «Стройпроект» на объектах олимпийского Сочи	109
Мост через реку Славянку	21	Участие «Стройпроекта» в строительстве скоростной платной автомобильной дороги Москва — Санкт-Петербург (СПАД) и других федеральных трасс. Создание филиала в Москве и дочернего предприятия в Новгороде	119
Принципы взаимодействия в коллективе, остающиеся константами. Быт и нравы на Кузнецовской	27	Освоение Сибири и Дальнего Востока. Бугринский мост и мост на остров Русский	133
Кредит Всемирного банка, сотрудничество с немецкой компанией BaUm, строительство моста через Сайменский канал	33	Разработка автоматизированной транспортной модели Санкт-Петербурга	145
Реконструкция моста Белинского	41	Окно в мир: «Стройпроект» выходит на международный рынок проектирования	149
Период интенсивного роста. Стройпроект становится Институтом	47	Рождение Инженерной группы	159
Реконструкция моста Александра Невского в Санкт-Петербурге. О «Стройпроекте» узнает город	55	Над чем работает «Стройпроект» сегодня	179
Подготовка к 300-летию юбилею Санкт-Петербурга. Реконструкция Троицкого моста и мостов в Константиновском парке Стрельны	63	Заключение	187
Участие «Стройпроекта» в проектировании Кольцевой автодороги Санкт-Петербурга и Большого Обуховского моста	71	Сотрудники и партнеры поздравляют «Стройпроект»	189
Реконструкция Благовещенского моста	79		
Управление строительством Комплекса защитных сооружений вокруг Санкт-Петербурга	85		

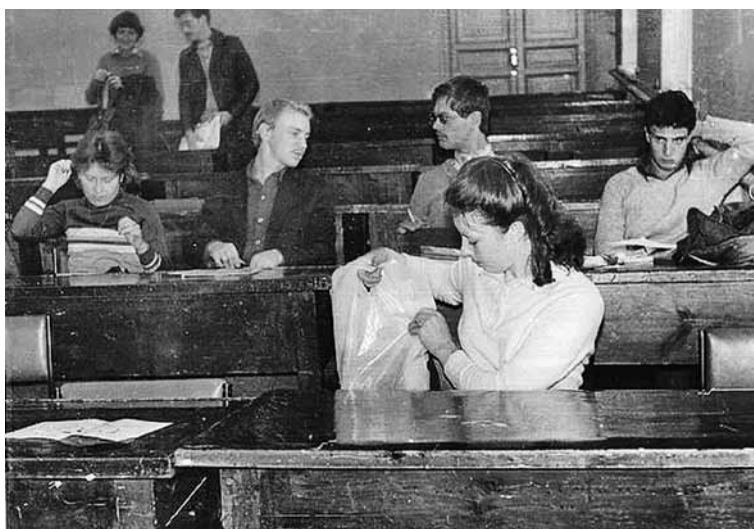
Большинство из тех,

кто родился в СССР и уже в сознательном возрасте увидел рождение новой России, воспитаны на советских производственных фильмах и романах. В эпохе соцреализма новаторы всегда побеждали консерваторов, ценой героических усилий покоряли стихию, строили ГЭС, на пустом месте возводили заводы-гиганты, работали не за страх и не за деньги, а за совесть. В циничное пост-перестроечное время каждому стало ясно, что трудовые подвиги, основанные на голом энтузиазме, — это сказка, а реальная жизнь устроена иначе. К тому же в трудные переходные времена обострились наши национальные черты — пессимизм, склонность объяснять собственные неудачи чем угодно — политикой, экономикой, климатом, трудовой этикой, татаро-монгольским игом.

Между тем история «Стройпроекта» — это очень оптимистическая повесть. Словно бы тот самый сюжет из эпохи соцреализма, только осуществившийся в капиталистическом окружении.

В 1990 году трое молодых людей основали скромное проектное бюро. Они не обладали доступом к государственной собственности, не имели под рукой нефтяных скважин, не принимали участия в приватизации, но за четверть века сумели создать из микроскопической фирмы одну из крупнейших проектных организаций страны, входящую в список 150 мировых лидеров в этой области.

Уверены, что эта небольшая книга, приуроченная к 25-летию юбилею «Стройпроекта», будет греть сердце не только сотрудникам Инженерной группы. Она сообщит нечто поучительное и жизнеутверждающее всем, кто ее прочтет.



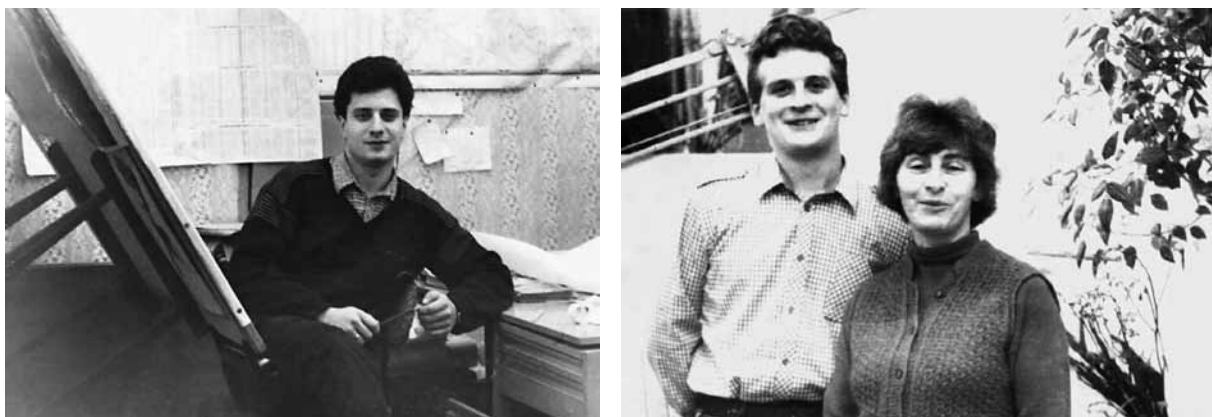
Предыстория: будущие руководители до 1990 года

В середине 1980-х

в ленинградском отделе института «Гипростроймост» на Фонтанке, 117 трудились три молодых специалиста, Алексей Журбин, Александр Злотников и Алексей Суровцев. «Гипростроймост» — известный в стране институт, который занимался проектированием технологии строительства мостов. На заре перестройки ленинградским отделом института руководил пятидесятилетний кандидат технических наук, Юрий Павлович Липкин. Карьера инженера в позднем СССР не обещала быстрого взлета. Путь был predetermined: от рядового инженера — до ведущего, затем, в редчайших случаях, — до главного инженера проекта. Само слово «инженер» постепенно теряло ауру исключительности, которая окружала его в дореволюционные и раннесоветские годы. Как говорили в 1980-е: «Ее муж — обыкновенный инженер». Большинство из тех, кто окончил ленинградские технические ВУЗы в эти годы, тянули служебную лямку и старались быть «как все».

Способом ухода от безрадостного существования становился эскапизм — туристические походы, авторская песня, посиделки на кухнях в тесном дружеском кругу, обсуждение последних книжных новинок и кинофильмов. Эта неформальная сфера досуга была для многих представителей инженерно-технической интеллигенции важнее работы.

Алексей Суровцев, Александр Злотников и Алексей Журбин также принадлежали к этой субкультуре, но отличались от нее одним качеством — страстным желанием самовыражения именно в сфере своей основной инженерной деятельности.



Неизвестно, как сложилась бы их судьба, если бы не перестройка.

Хотя все три молодых инженера были питомцами знаменитого факультета «Мосты и тоннели» Ленинградского института инженеров железнодорожного транспорта, они окончили его в разное время, и в студенческих аудиториях их пути не пересекались. В институте из будущих руководителей «Стройпроекта» в академическом смысле выделялся только Алексей Суровцев. Он продолжал семейные традиции — его отец окончил тот же факультет «Мосты и тоннели». Суровцев был победителем студенческих олимпиад и окончил институт с красным дипломом. Алексей Журбин, также сын инженера-путейца, поначалу больше интересовался сценой. Он участвовал в институтской театральной студии, из которой позднее вырос профессиональный театр Владимира Малышицкого, сотрудничал с киностудией ЛИИЖТа и мечтал работать в вузовском телевизионном центре. Александр Злотников рано женился и совмещал обучение с работой — в частности, ухаживал за слоном в Ленинградском зоопарке.

В «Гипростроймосте» Суровцев и Журбин оказались в группе, которой руководил главный инженер проекта Лев Борисович Шапиро. Группа Шапиро в те годы занималась проектированием грандиозного пятикилометрового моста через Северную Двину в Архангельске — на тот момент самого большого в России.

«Они попали ко мне в бригаду как раз в то время, когда мы проектировали технологию сооружения этого моста, а продолжалось это восемь лет. Алексей Александрович Журбин и Алексей Борисович Суровцев много раз ездили со мной на этот объект, смотрели на то, что сами запроектировали. Там была масса интересных идей и решений, которые нигде больше не применялись, например, Суровцев особым образом запроектировал шпунтовые ограждения при глубине воды пятнадцать метров. Они получили на этом самом сложнейшем объекте громадный опыт».



ЛЕВ БОРИСОВИЧ ШАПИРО,
главный специалист
АО «Институт «Стройпроект»,
Заслуженный строитель РФ

С Александром Злотниковым, который работал в другой проектной группе, Алексей Журбин сблизился, потому что оба придерживались активной жизненной позиции. Журбин, избранный председателем профкома, и Злотников, не упускавший случая выступить с оппозиционными замечаниями на профсоюзном собрании, скоро распознали друг в друге единомышленников.

С начала 1988 года, когда заработал знаменитый закон «О государственном предприятии», атмосфера в «Гипростроймосте» начала решительно меняться. Закон резко увеличивал самостоятельность предприятий, отменяя жесткие плановые задания. Зарботная плата зависела отныне не только от тарифной сетки, но и от дохода, полученного в результате выхода на рынок. Назначение на должности и размер заработной платы директор определял теперь только с разрешения совета трудового коллектива, да и сами директора избирались этими советами (правда, потом утверждались профильными министерствами). Во многих учреждениях старый менеджмент всячески тормозил нововведения, угрожавшие его влиянию. Этого нельзя сказать о «Гипростроймосте», где Юрий Павлович Липкин прислушивался к мнению молодых специалистов и поощрял демократические нововведения. По настоянию инженеров ленинградского отдела «Гипростроймоста» совет трудового коллектива был выбран демократическим тайным голосованием. Журбин, Злотников и Суровцев, избранные его членами, способствовали новым начинаниям в институте, стали лидерами.



Между тем несмотря на демократические процессы, крупные институты трудно поддавались реформированию — слишком велика была инерция. В 1980-е годы технологии мостостроения быстро менялись. СССР при очень высокой квалификации многих своих инженеров не успевал за мировым научно-техническим прогрессом. Речь шла и о собственно технологиях, и о новом инструментарию проектирования, прежде всего — о применении компьютеров, уже доступных на советском рынке. Первые электронно-вычислительные машины появились и в «Гипростроймосте», но большинство продолжало чертить по старинке, от руки. Процесс модернизации шел медленно. Молодые инженеры жаждали самостоятельности. Это и стало одной из причин, по которым наши герои, в конце концов, приняли решение создать собственное малое предприятие.



АЛЕКСЕЙ АЛЕКСАНДРОВИЧ
ЖУРБИН, генеральный директор
АО «Институт «Стройпроект»,
Заслуженный строитель РФ

«У нас были профессиональные амбиции. Мы понимали, что мы уже сами все можем, мы освоили не только технологии строительства, но и конструкции мостов как таковые. Сначала мы с компанией коллег примерно одного возраста задумали создать группу из молодых инженеров, которая бы занималась прогрессивными, сложными конструкциями, двигала бы мостовое проектирование вперед. Потом идея группы преобразовалась в идею малого предприятия».



АЛЕКСЕЙ БОРИСОВИЧ
СУРОВЦЕВ, председатель
совета директоров, заместитель
генерального директора —
технический директор
АО «Институт «Стройпроект»,
к.э.н., Заслуженный строитель РФ

«Мы начинали наше дело в эпоху, когда любой проектный институт занимал положение монополиста, которому предлагают работу, а он немножко капризничает, кривится, говорит: «Да у меня и так много дел». Нам хотелось выработать новый подход к требованиям заказчика. Это отношение к заказчику, как к иконе, как к самому любимому человеку, которого нужно понять и с которым нужно работать вместе».

Осенью 1990 года было основано малое предприятие «Стройпроект». Сотрудников было всего четверо: Алексей Борисович Суровцев, Александр Григорьевич Злотников, Алексей Александрович Журбин и Галина Петровна Рожкова. Они полюбовно расстались с alma mater: «Гипростроймост» стал соучредителем «Стройпроекта» и даже подарил молодым инженерам по случаю переезда

в арендованное помещение на Кузнецовской, 19 нехитрую офисную мебель: столы, стулья и четыре кульмана. В отличие от многих современников, создатели «Стройпроекта» не собирались изменять своей профессии.

С мая 1988 года множество молодых инженеров начали уходить в кооперативное движение — здесь, казалось, возникали невиданные перспективы. Кто-то импортировал и перепродавал компьютеры, кто-то торговал китайскими подделками европейских марок, повсюду открывались видеосалоны и ларьки, торгующие сомнительным «Амаретто». Выжить в жесткой конкуренции удалось немногим.

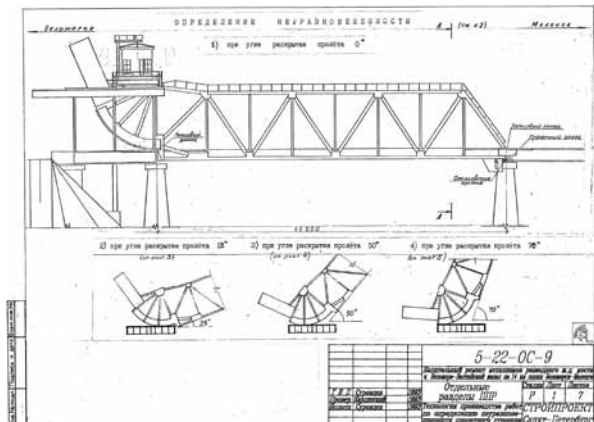
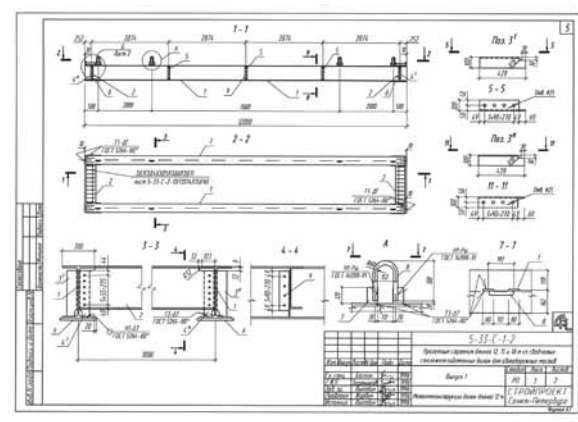
«Начало кооперативного движения было за несколько лет до того, как мы ушли из института. Вокруг были примеры того, что это не очень страшно, что это возможно. Другое дело, что оказалось, что мы решили уйти как раз под конец хорошего периода и пришли к кризису 1991 года. Когда мы уходили из «Гипростроймоста», было ощущение, что вокруг очень много желающих заказать проектные работы, что это не является проблемой. Но мы застали последние месяцы большой стройки. Все оказалось значительно тяжелее, чем виделось вначале».



АЛЕКСЕЙ СУРОВЦЕВ

Когда наши герои вышли на рынок, они надеялись, что будут обеспечены заказами на много лет вперед. Но как раз в 1990 году экономика СССР начала переживать острейший кризис, который продлился, по оценкам экономистов, как минимум семь лет. Заказчиками мостов и дорог во все времена выступали государственные и местные власти, а расходная часть бюджета неуклонно сжималась. Имеющиеся средства доверяли осваивать, прежде всего, испытанным подрядчикам. Казалось, малое предприятие «Стройпроект» не сможет долго продержаться на плаву.

Первые годы «Стройпроекта». Период «романтической бедности»



В каком-то смысле 1990-е годы были временем циническим. Обычные дружеские связи распались, кто-то богател, кто-то беднел, появились искусы, разрушавшие моральные нормы, еще вчера казавшиеся незыблемыми. В гости приглашали не закадычных друзей, а возможных партнеров по бизнесу. Нравы были, в общем-то, волчьи. Удивительная особенность общественного пространства, созданного Журбиным, Суровцевым и Злотниковым, заключалась в том, что они перешли в новый мир со старыми моральными ценностями. Обычные для прежнего времени качества—уважение к старшим, демократизм, радушие—неожиданным образом обосновались на Кузнецовской улице, где начинал свою жизнь «Стройпроект».



АЛЕКСАНДР ГРИГОРЬЕВИЧ
ЗЛОТНИКОВ, главный инженер
АО «Институт «Стройпроект»,
Заслуженный строитель РФ

«Наверное, в этом для меня и была цель нашего объединения: можно ли работать так, чтобы не было наущничества, интриг, чтобы была дружба и было общее дело. Честно говоря, из-за этого мне и хотелось быть вместе с этими двумя людьми».



АЛЕКСЕЙ СУРОВЛЕВ

«Надо сказать, что и в «Гипростроймосте» были неплохие внутренние отношения в коллективах. Создавая «Стройпроект», мы старались строить коллектив, который был бы командой друзей или, по крайней мере, людей, которые любят и уважают друг друга. Насколько получилось, наверное, лучше расскажут те, кто у нас работает. Нам кажется, что получилось хорошо».

Уникальная особенность «Стройпроекта» заключается в том, что его судьба опровергает расхожую китайскую поговорку «Не дай вам Бог жить в эпоху перемен». «Стройпроект» — чистый бенефициар эпохи реформ.

Девяностые годы принято вспоминать с неприязнью и даже с ужасом. Советский Союз в результате реформ потерпел тяжелейшее поражение. Стабильность, пуск и обеспечивающая лишь минимальный жизненный уровень, сменилась неопределенностью, а иногда и нищетой.

Борис Немцов называл Петербург 1990-х русским Чикаго. И действительно, местный преступный мир выделялся не столько жестокостью, сколько почти тотальным контролем над бизнесом. Как уже было сказано в прошлой главе, деятельность «Стройпроекта», казалось, была обречена. Строительный рынок заглох. Первые месяцы молодые сотрудники, по существу, жили на родительские деньги. Между тем у всех троих к этому времени были семьи и маленькие дети.

Кое-какие заказы подкидывал «Гипростроймост», владевший четвертью акций малого предприятия. Но и сам уважаемый институт сталкивался с нарастающим дефицитом работы, поэтому и этот источник вскоре иссяк.

Иногда помогали молодые строительные кооперативы, но их положение было таким же шатким, как у «Стройпроекта». На протяжении первых пяти лет своего существования существенных заказов в своей области малое предприятие не получало.



АЛЕКСАНДР ЗЛОТНИКОВ

«У меня сердце сжималось, когда я слышал звонок телефона — у нас не было денег даже на междугородние переговоры. Первые наши заказы — поставить трактор с дизель-молотом на понтоны на озере, сделать бомбоубежище на заводе в Пушкине. На деньги от этих заказов прожить было невозможно. Чтобы иметь возможность заниматься проектированием бомбоубежища, пришлось искать дополнительный заработок. Перепродавали макаронны и пельмени и вкладывали все в проектирование. Рыбный колхоз, у которого не было денег, расплачивался с нами судаком и сигом, был тогда магазин на Невском, куда это было можно сдать. На самом деле, в этом была романтика. Работа была для нас желанным делом, а судак и сиг были делом романтическим. Зато откаты и крыша, нас, к счастью, миновали. Наверное, наше дело никого не привлекало — какой в нем смысл, если для того, чтобы им заниматься, нужно еще где-то торговать рыбой».

«О «Стройпроекте» я впервые услышал примерно в 1993 году, когда главный инженер этой организации Алексей Александрович Журбин приехал ко мне на кафедру мостов в ЛИСИ консультироваться по поводу реконструкции одного мостика. Это у них был единственный объект, замена одной балки на маленьком путепроводе на обходе Гатчины. Мы очень хорошо поговорили, я увидел горящие глаза молодого человека, энтузиазм, и я запомнил эту встречу. Журбин на всех производит примерно одинаковое впечатление, этим во многом определяется успех организации».

Для большинства предпринимателей этой эпохи была актуальна строчка Окуджавы «бери шинель, пошли домой». Но основателям «Стройпроекта» был присущ почти фанатический идеализм: «делай что должен, и будь что будет».

Вызывавшие у большинства населения ненависть реформы Гайдара были произведены именно для трех молодых людей, создавших «Стройпроект». Ветер века дул в их паруса. Двое из них неслучайно в августе 1991 года оказались в числе защитников Мариинского дворца, а третий не поспел на Исаакиевскую площадь просто потому, что был вне города. Чувство свободы для людей «Стройпроекта» было важнее материального достатка и возможности с уверенностью планировать свою жизнь на годы вперед. Первая пятилетка оказалась самой сложной в истории организации. Романтическое «кто ищет — тот всегда найдет» большинству представляется мифом, ну а у них — получилось.



СЕМЕН ЗАХАРИЕВИЧ
СУПОНИЦКИЙ, заместитель
генерального директора,
технический директор
АО «Западный скоростной
диаметр», к.т.н.

Мост через реку Славянку



История «Стройпроекта» напоминает хорошо написанную пьесу с неожиданными сюжетными поворотами. Кажется, будто есть у организации какая-то связь с незримыми стихиями, и в нужный момент они приходят ей на помощь.

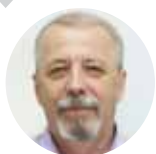
К 1994 году ситуация казалась безнадежной. Объем заказов оставался небольшим, но гордые мостовики не хотели больше заниматься продажей макарон или мороженой рыбы, а также прочими авантюрами, которые предоставляла им тогдашняя реальность.

Перед «Стройпроектом» маячила перспектива закрытия. И когда уже казалось, что вот-вот сбудутся слова Гамлета «Так погибают замыслы с размахом, в начале обещавшие успех», происходит неожиданный поворот. «Стройпроект» получает заказ от Дирекции транспортного строительства правительства Санкт-Петербурга на проектирование моста через реку Славянку.

Славянка, неширокая речка, известная каждому горожанину по Павловскому парку и элегии Василия Жуковского, пересекает федеральную трассу «Россия», главную дорогу страны, по которой некогда путешествовал Александр Радищев.



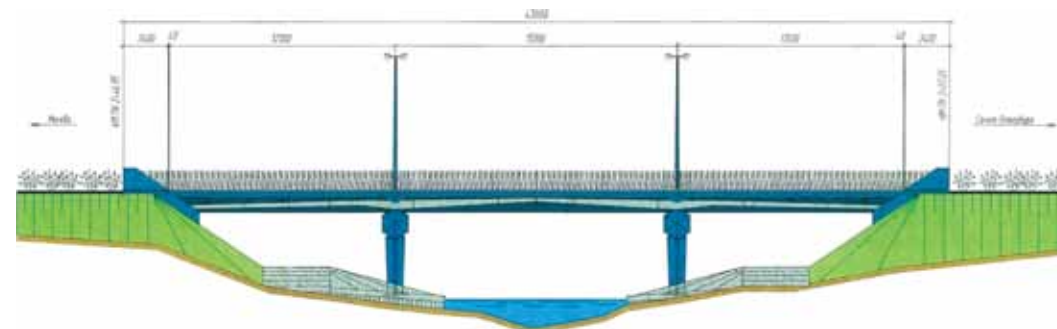
Если говорить о сегодняшних масштабах деятельности «Стройпроекта», этот небольшой мост кажется моськой против тех слонов, над которыми сейчас работает Институт. Однако в 1994 году для молодой организации это был первый серьезный заказ, первый комплексный объект в Санкт-Петербурге, архитектурные решения по которому утверждались и согласовывались с главным архитектором города. К тому же заказчик выплатил инженерам аванс, которого хватило на несколько месяцев спокойной работы.



НИКОЛАЙ ГЕОРГИЕВИЧ ТИХОМИРОВ, заместитель главного инженера — главный эксперт АО «Институт «Стройпроект» 1994–2002 — главный инженер Дирекции транспортного строительства Комитета по благоустройству и дорожному хозяйству

«Я познакомился со «Стройпроектом» на проектировании моста через Славянку. Я представлял технического заказчика, Дирекцию транспортного строительства, где я был главным инженером. «Стройпроект» тогда был маленькой фирмой с небольшим количеством сотрудников. Они были несколько идеализированы, но в них чувствовался настрой, желание работать, желание стать градообразующей структурой в проектировании мостовых сооружений. По мере нашей работы над этим мостиком у меня росло к ним уважение: было видно, что эта маленькая фирмочка хочет не просто заработать, она хочет получить знания, приобрести репутацию в России. В них было что-то особенное, что и позволило им достигнуть нынешнего уровня. Мост через Славянку сдали, по нему сейчас идет движение, нареканий нет. И дальше сотрудничество пошло по нарастающей».

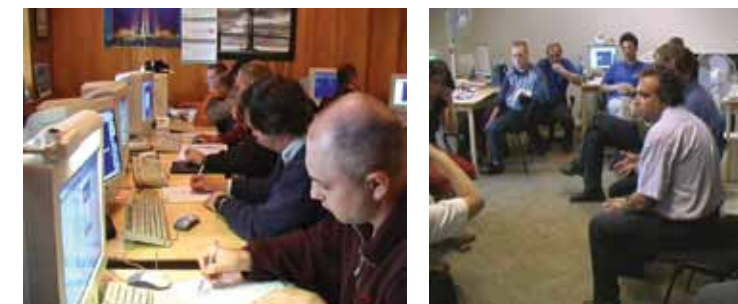
Создатели «Стройпроекта» изначально были одержимы идеей скорейшего перехода на новые технологии проектирования. С момента основания фирмы большую часть прибыли они стремились вкладывать в новую технику, программное обеспечение и офисное оборудование. Зарплата оставалась скромной, и одна из основательниц малого предприятия решила выйти из этого рискованного проекта и уехала работать на Север. Впрочем, скоро у «Стройпроекта» появились первые молодые сотрудники, которые пришли в организацию со студенческой скамьи и были готовы быстро осваивать новые инструменты работы.



«На тот момент у нас стояли три кульмана, но я недолго чертил от руки. Почти сразу меня посадили за компьютер, осваивать AutoCAD. А когда у нас появился по тем временам мощный 386-й компьютер который справлялся с чертежами, мы очень активно начали использовать его в работе. Мне нравилось, что мы отличались от соседних институтов, где была одна машина на десять человек и люди записывались в очередь, чтобы распечатать чертеж. Когда позже в «Стройпроект» начали приходить новые сотрудники, почти всегда находились средства, резервы чтобы всех обеспечить нормальными условиями труда. У нас всегда было ощущение, что техническое развитие фирмы до сегодняшнего дня — это большой вклад Александра Григорьевича Злотникова, он всегда следил за новыми технологиями и настаивал, что у нас должно быть все самое передовое».



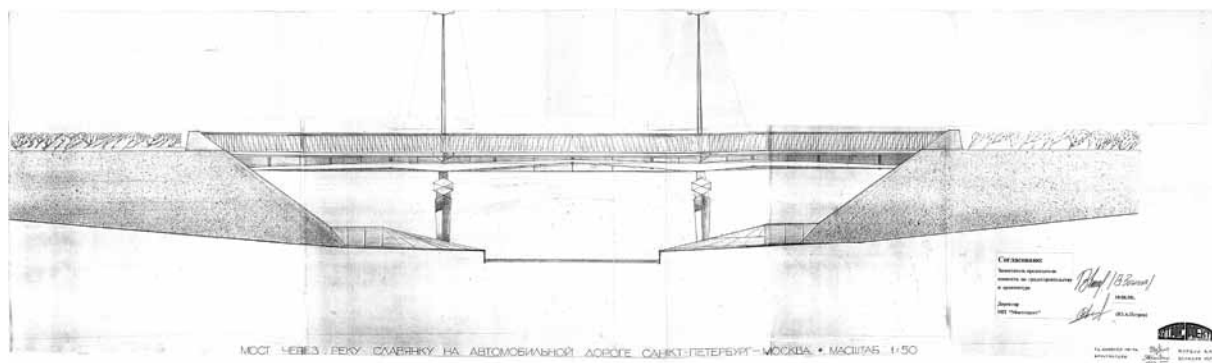
АЛЕКСАНДР МИХАЙЛОВИЧ БЕЛЯЕВ, заместитель начальника управления проектных работ АО «Институт «Стройпроект»





ЮРИЙ ВЛАДИМИРОВИЧ
УМНОВ,
начальник группы прикладного
программного обеспечения
в составе управления
информационных технологий
АО «Институт «Стройпроект»

«Я попал в «Стройпроект» осенью 1995 года, когда учился на пятом курсе. По окончании Петербургского государственного университета путей сообщения по специальности «Мосты и тоннели» я пришел работать в Стройпроект в качестве инженера-проектировщика уже на постоянной основе. С самых первых дней работы я больше тяготел к информационным технологиям, несмотря на это, успел в определенный момент побывать в должности главного инженера проекта. Мне всегда было интересно разобраться как можно подробнее в том, как работает то или иное программное обеспечение, изучить инструмент, который используется при проектировании. Ко мне часто обращались коллеги, если им нужна была помощь при работе с программным обеспечением или происходили сбои в работе программного обеспечения, несмотря на то, что я, как и другие сотрудники, занимался, прежде всего, проектированием мостовых конструкций. Позднее, когда наш институт стал совсем большим, у нас образовалось Управление информационных технологий, в составе этого управления была создана группа прикладного программного обеспечения, которую я и возглавил. Мне кажется крайне удачным сочетанием тот факт, что я хорошо понимаю и чаяния проектировщиков, и возможности применения в нашей сфере того или иного программного обеспечения».



Уже в эти годы перед «Стройпроектом» маячила недостижимая, но заманчивая сверхцель, которую главный энтузиаст автоматизированного проектирования Александр Злотников определял как идею «большой зеленой кнопки»: инженеры задают задачу, нажимают на эту кнопку, из принтеров ползут готовые чертежи.

Двигаясь в этом направлении, «Стройпроект» был готов к тому, чтобы использовать компьютерное проектирование уже для небольшого объекта на Славянке. Передовое мышление подкупало заказчика.

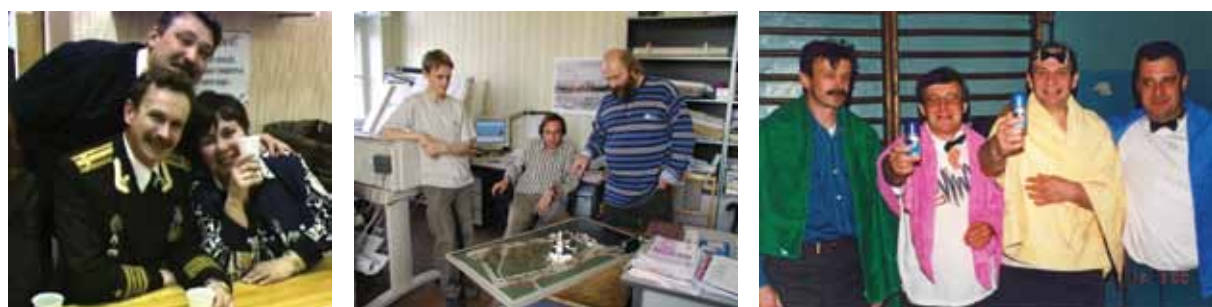
«Очень интересно проектировать так, чтобы качество было лучше, а заказчику это обошлось дешевле. С какого-то времени я очень активно включился в то, чтобы проектируя, мы могли раздвигать границы, с каждым днем приближая технологии будущего. Технология проектирования—это очень интересная штука: ты все время пребываешь в точке, которой недоволен, и все время стремишься в завтрашний день. Еще есть такая вещь, как моделирование. Мы занимаемся инженерными расчетами. Для кого-то это просто расчеты, но ведь на их основе можно создавать математические модели, виртуальную инженерную реальность и смотреть, как она будет себя вести. Занимаясь моделированием, мы создаем модель мира, и мы учимся понимать, как мир устроен. Это гораздо больше, чем просто познания из специализированных журналов. Это бесконечность».

Небольшая переправа, которую в наши дни автомобилисты проскакивают незаметно, оказалась для малого предприятия важнейшей вехой. Как для Петра I взятие Нотебурга было залогом победы в Северной войне, так для «Стройпроекта» мост через Славянку стал победой, после которой настоящих поражений уже не случилось.



АЛЕКСАНДР ЗЛОТНИКОВ

Принципы взаимодействия в коллективе, остающиеся константами. Быт и нравы на Кузнецовской



И в наши дни, когда «Стройпроект» стал грандиозной институцией, филиалы которой разбросаны по России и сопредельным государствам, атмосфера в этом огромном коллективе с более чем тысячей сотрудников поражает сторонних наблюдателей. В основе принципов компании — не жесткий западный менеджмент, где всякий является винтиком механизма и не имеет свободы воли, но и не чисто российское самодурство, построенное на известной максиме «я — начальник, ты — дурак».



ВЛАДЛЕН МИХАЙЛОВИЧ ГОЛОВ, заместитель начальника управления проектных работ АО «Институт «Стройпроект», Почетный строитель России

«Своя атмосфера есть в любой организации. В некоторых организациях по всем этажам разлито спокойствие, тишина, хрустит паркет и отношения между сотрудниками соответствующие. У нас же всегда царила атмосфера бурления, кипения, быстрой реакции на злобу дня. Наверное, поэтому мы и не пропали в этом конкурентном мире. У нас на Кузнецовской рано появилась современная оргтехника, ни одного кульмана, все работали на компьютерах, все были обеспечены необходимой канцелярией. И зарплату выплачивали день в день. Это было удивительно на фоне того хаоса, который царил снаружи».

В 1960-е годы модной была концепция «социализма с человеческим лицом». К сожалению, в масштабах страны ничего из нее, по большому счету, не получилось. Редким оазисом, где удалось воплотить эти принципы, стала петербургская проектная организация. Здесь царит роевое начало, какая-то почти семейная атмосфера, взаимная благожелательность, демократизм. Существует два аспекта этого гуманистического уклада. С одной стороны—это зародившаяся еще в небольшом офисе на Кузнецовской, 19 традиция неформальных отношений в коллективе.



АННА ВЛАДИМИРОВНА ТАРАСОВА, руководитель группы АО «Институт «Стройпроект»

«На Кузнецовской очень весело отмечались праздники, дни рождения, все сотрудники выходили в коридор, пели и поздравляли именинника. Людям было хорошо вместе. На другой стороне от нашего офиса находился Московский парк Победы. Довольно часто после тяжелых рабочих дней, в пятницу, мы собирались большой компанией—и проектная группа, и экономисты, с которыми мы только иногда сталкивались по служебной надобности. Шли в парк, посидеть вместе, спеть в караоке, поговорить о работе и о жизни».

«Окончательное решение перейти работать в «Стройпроект» из другого большого проектного института мы с коллегами приняли, когда увидели, что тут еще и кормят. Поверьте, по тем голодным временам видеть сосиски и сыр бесплатно и каждый день—это было удивительно. Это была такая семья, которая садилась за общим столом. Обсуждались рабочие моменты, и были улыбки, и была еда. Уже тогда был какой-то командный дух, причем отношения в команде выстраивались не на указаниях сверху: общие задачи и цели порождали консолидированные, выработанные совместно решения и планы».

«В 1997 году в компании было двенадцать человек, и встал вопрос о том, как их кормить. Утро начиналось с того, что люди приходили—пили кофе с печеньем, потом я готовила обед, потом у нас был полдник, питание было бесплатное. Все было как-то подомашнему. Мне делали комплименты, что такого разнообразия в еде нет даже дома. Для меня это было удивительное ощущение, потому что я бегом бежала на работу с большим удовольствием. Коллектив был очень комфортный. В одном месте собрались, я бы сказала, «настоящие интеллигенты», начиная от учредителей и заканчивая уборщицей. Стройпроектовцам присуща эта интеллигентность, профессионализм, доходящий до фанатизма, какая-то самодостаточность. А еще стройпроектовцы капризны в еде, хотя и не всегда в этом признаются!»



На атмосферу в команде влияет и то, что принято называть «сильной социальной политикой»: продуманная система бонусов, забота о здоровье сотрудников, почти бесплатное питание, совместные праздники, выезды на природу, художественная самодеятельность, спортивный зал. Эта человеческая система, выстроенная еще на Кузнецовской, с годами претерпевала изменения, неизбежные для активно растущей компании, но она остается ядром трудовой этики «Стройпроекта».



ТАТЬЯНА ЮРЬЕВНА КУЗНЕЦОВА, заместитель технического директора—начальник управления проектных работ АО «Институт «Стройпроект», Почетный строитель России



ГАЛИНА АНАТОЛЬЕВНА КЮССЕЛИНГ, заведующая хозяйством АО «Институт «Стройпроект»



СВЕТЛАНА АЛЕКСАНДРОВНА
ОКАЕВА,
главный инженер проекта
АО «Институт «Стройпроект»

«Я думаю, секрет Института в том, что с самого начала было грамотно поставлено управление коллективом. Весь секрет заключается в людях, а «Стройпроект» многое делает для своих сотрудников. Когда я рассказываю своим знакомым, как у нас обстоят дела, многие мне не верят. Начнем с того, что нас бесплатно кормят, обеспечивают медицинской страховкой, материально поддерживают, если что-то случилось в семье. Руководство и сотрудники службы персонала лично поздравляют сотрудника в день его рождения, дамам дарят цветы, на юбилеи преподносят ценные подарки. Кроме того, существует установка—периодически менять состав групп, чтобы сотрудники не «прикипали» к определенной работе, чтобы не было стагнации, а происходил постоянный профессиональный рост».



ЕЛЕНА АНАТОЛЬЕВНА
ИШКОВА,
главный инженер проекта ПОС
АО «Институт «Стройпроект»

«Я пришла в «Стройпроект» в 1998 году студенткой четвертого курса, институт меня направил на практику. Год спустя я вернулась уже сама, потом решила писать здесь диплом, а вскоре мне предложили работу—вот так я и осталась в «Стройпроекте». У нас никогда не бывает скучно! Кредо наших руководителей—постоянное развитие. Иногда мы реагируем на нововведения без энтузиазма: мол, зачем нам снова усложняют жизнь? Но на самом деле мы постоянно двигаемся вслед за ними вперед, и это самое главное. Я приехала в Петербург из другого города, и, работая здесь, обрела самостоятельность, удовлетворила какие-то материальные потребности, но главное, я получила возможность расти и как человек, и как специалист. Возможно, это прозвучит немного пафосно, но этот коллектив для меня—своего рода семья, где я обрела часть себя. К организации досуга здесь тоже подходят неординарным образом. Вспоминается первая заграничная поездка со «Стройпроектом», откуда я вернулась совершенно другим человеком. Франция, Бельгия, Нидерланды, Германия—каждый день нас ждали новые впечатления!»



ГАЛИНА КЮССЕЛИНГ

«В 2001 году я впервые поехала за границу, в Англию. Мы проехали всю страну на автобусе, посетили замечательные города: Ливерпуль, Манчестер, Бат и провели два дня в Лондоне. Сумасшедшие впечатления, которые больше не повторялись в моей жизни. Это был настоящий подарок судьбы».

Семейная атмосфера «Стройпроекта»—это не только фигуральное выражение. В организации работают мужья и жены, родители и дети. Нередки также случаи создания новых семейных пар среди сотрудников Института.

«Мне кажется, я от своих детей никогда не скрывал, что я своим профессиональным выбором доволен. Профессия строителя дает возможность творить и возможность чувствовать себя человеком, который создал что-то на века, надолго. Приятно, когда можно гордиться своими работами, своими делами. Может быть, это и повлияло на моих сыновей, которые также стали инженерами, хотя я не могу утверждать, что каждый вечер приходил к ним и нудно повторял эту мысль».

«У нас немало сотрудников, которые пришли сюда работать вслед за родителями. И я до сих пор вижу, что иногда родители берут на работу маленьких детей, когда их некуда пристроить. Одно из моих самых ярких воспоминаний 1990-х годов связано с тем, что когда у нас были сложные проекты, на работу приходилось ходить и в выходные дни. Все мы жили рядом с Кузнецовской, и все брали на работу детей. Компьютеры тогда стоили очень дорого и стояли только в офисе. Так что пока папы и мамы занимались своим делом, проектировали или подводили баланс, дети играли в компьютер. Так дети и знакомились между собой, у родителей на работе в «Стройпроекте». И так получилось, что сейчас почти все они у нас работают».



АЛЕКСЕЙ СУРОВЛЕВ



ЕЛЕНА ВАЛЕНТИНОВНА
СУРОВЛЕВА,
заместитель начальника отдела
финансового контроля
АО «Институт «Стройпроект»



У инженеров «Стройпроекта» есть основания для самоуважения и профессиональной гордости. Неудивительно, что и многие дети сотрудников, не раздумывая, идут по пути родителей, получают профильное образование и начинают свой путь в профессию уже с первых курсов университета. За последние годы в Инженерной группе сложилось более тридцати подобных «стройпроектских» династий.



Кредит Всемирного банка, сотрудничество с немецкой компанией ВаUm, строительство моста через Сайменский канал

В 1990-е годы нашу страну любили на Западе. Множество международных организаций были готовы вкладывать деньги в новую ельцинскую Россию. В некотором смысле, предложение опережало спрос. Бывшие советские граждане не очень хорошо владели иностранными языками и не слишком разбирались в условиях и порядке получения грантов и кредитов. Между тем «Стройпроект» после первого же серьезного заказа от городской администрации почувствовал себя уверенным и способным на все.



АЛЕКСЕЙ ЖУРБИН

«В какой-то момент Саша Злотников открыл журнал «Автомобильные дороги» и обратил внимание на объявление дирекции «Доринвест», о том, что Всемирный банк выделил займ Российской Федерации на ремонт мостов, и что для проведения предквалификации приглашаются консультанты. Эти понятия, «займ Всемирного Банка», «консультант» на тот момент были для нас совершенно новыми. Вероятно, если бы я прочел эту статью, я бы не обратил никакого внимания на это объявление и не понял бы, что это может относиться к нам. Но у Злотникова такой взгляд на мир и уверенность в себе, что он сказал: «Да, это мы», снял трубку телефона, и позвонил в «Доринвест», который находился в Москве».



Неожиданная идея Александра Злотникова, что маленькая, никому не известная проектная организация, где работало в тот момент всего семь человек, может вступить в отношения с Международным банком реконструкции и развития, казалась многим, в том числе его товарищам, проявлением бессмысленных мечтаний. Но смелость города берет.

Для участия в программе Всемирного банка «Стройпроекту» необходимы были партнеры внутри страны и за рубежом. Довольно быстро российские коллеги и иностранцы оценили потенциал и рабочую этику малого предприятия из Петербурга, и дело пошло. Для подачи заявки на конкурс «Стройпроект» объединился с кафедрой мостов Санкт-Петербургского Государственного архитектурно-строительного университета и с ГУП «Мостотрест», создав Ассоциацию «МОСТ» численностью семьсот тридцать человек.

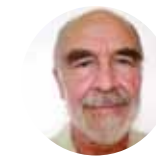
Важным условием конкурса было участие в проекте иностранного партнера. Таковым стала восточногерманская фирма BaUm, которую представлял в России Герд Адами. Коллеги из бывшей ГДР так же, как и «Стройпроект», еще только учились работать в условиях свободного рынка. Сотрудничество со специалистами из Германии для жаждущих новых умений и технологий русских инженеров оказалось как нельзя более полезным. Фирма BaUm сыграла роль своеобразного моста, по которому в Россию шли западные ноу-хау.

««Стройпроект» начал идти в гору семимильными шагами, когда начались проекты Международного банка реконструкции и развития. Это были уже нормальные условия, с понятными сроками финансирования. Нам очень помогли немецкие партнеры, они несли сюда и знания, и технологии, и какие-то новые материалы. Герд Адами прекрасно говорил по-русски, и между BaUm и «Стройпроектом» не возникало недопонимания, трений, как в других организациях, где сотрудничество с иностранными компаниями часто шло «через пень-колоду»».

«Сотрудники «Стройпроекта», с которыми я познакомился, проявили себя специалистами высшего класса. Кроме того, они вкладывали почти все, что зарабатывали, в оборудование, в программы. Я удивился, когда обнаружил, что у них позднее оказалась более современная техника, чем у моей фирмы в Берлине. Победить в конкурсе нам помог энтузиазм, мы действительно хотели выиграть. При этом у моей фирмы тоже подобного опыта не было. И еще, из участников этой программы Всемирного банка мы были единственным тандемом, в котором руководящая роль была отдана русскому партнеру. И я думаю, это очень помогло развитию «Стройпроекта»»



Сотрудничество сложилось. В результате, обойдя огромное количество более известных государственных или полугосударственных игроков проектного рынка, «Стройпроект» получает пять контрактов Всемирного банка на проектирование и восстановление мостов по всей России, от Москвы до Мурманска.

ПЕТР АНАТОЛЬЕВИЧ ВЫГОДИН,
первый заместитель
главного инженера
АО «Институт «Стройпроект»ГЕРД АДАМИ, инженер
по зарубежным проектам
Bau- und Umweltplanung GmbH
(BaUm)



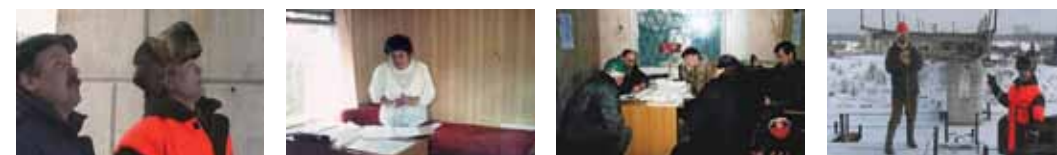
ВИКТОР ИВАНОВИЧ ПОПОВ,
главный менеджер проектов
АО «Институт «Стройпроект»,
1997–2011 — руководитель
проектов Федеральной дорожной
службы и Министерства
регионального развития
по займам МБРР и ЕБРР, к.т.н.

«В начале 1990-х годов Федеральная дорожная служба впервые выступила в качестве исполняющей структуры по займу Всемирного банка для реализации крупного инвестиционного проекта. Изначально проект BRP 3990 предполагал ремонт более двухсот мостов в различных регионах Российской Федерации. При Федеральной дорожной службе была создана группа реализации проекта — «Доринвест», которая выполняла оперативные функции заказчика проекта. Это была эпоха больших перемен. Нам пришлось впервые работать в плотном контакте с экспертами Международного банка реконструкции и развития, со специалистами в различных областях инвестиционных проектов. Необходимо было научиться внедрять в российскую практику реализации транспортных объектов принципы и нормы, принятые в такой крупнейшей международной финансовой организации, какой является Всемирный банк. Выполняя обязательное условие международных конкурсных торгов, которые «Доринвест» готовил при консультации экспертов Всемирного банка, Институт «Стройпроект» сумел объединиться в консорциум с консалтинговой компанией из Германии — BaUт. Консорциум «Стройпроект» — BaUт выглядел аутсайдером в предстоящей гонке за получение крупных долларовых контрактов, ведь в ней приняли участие солидные международные консорциумы, куда входили гранды западного бизнеса из США, Германии, Италии, Швейцарии, Финляндии, Дании и других стран, а также известные российские проектные и научно-исследовательские институты. «Стройпроект» на тот момент был новой, небольшой по составу компанией, занимавшей на Кузнецовской улице в Санкт-Петербурге офис, состоявший из двух комнат. Но с первых же встреч с Алексеем Александровичем Журбиным мне стало ясно, что он и его коллега из Германии, Герд Адами, настроены бороться за победу в нескольких конкурсах наравне с другими участниками. Не имея опыта подготовки конкурсных предложений по международным контрактам, они тем не менее сумели в короткие сроки освоить условия контрактов ФИДИК и в отведенное время подготовить технические и финансовые предложения, отличающиеся оптимальными решениями, которые единодушно получили у членов конкурсной комиссии наивысшие оценки».

Это невероятная удача для маленькой организации. «Стройпроект» выходит на качественно новый уровень: в 1995 году его специалисты начинают работать по правилам международной федерации инженеров-консультантов ФИДИК, прежде не применявшимся в России. Это новое слово в управлении строительством.

«Контракты Всемирного банка подразумевали комплексный подход: проектирование, строительство и строительный контроль, предварительное обследование мостовых сооружений. Именно тогда мы стали выполнять оценку экономической эффективности восстановительных работ, также по методикам, предложенным Всемирным банком. Сложнее всего было самостоятельно изучать ФИДИК, потому что это были достаточно объемные материалы. По ночам вместо художественной литературы приходилось читать эти книги и разбираться».

«Помню, 1 сентября мы должны были всю документацию по одному из контрактов отвезти в Москву. Нужно было подготовить и сброшюровать восемь экземпляров на русском языке, восемь на английском. У нас был цветной плоттер, большая редкость по тем временам. Но на печать одного листа уходило двадцать минут, а листов было много. Это происходило накануне 1 сентября, у меня дочка утром должна была идти в школу, но мы до полуночи сидели всей командой. Даже друзей звали помочь, чтобы сшить и подготовить все папки. То есть иногда, особенно в самом начале, сроки ставились непосильные, но сотрудников даже не приходилось просить — все оставались и работали столько, сколько нужно. У нас царил настоящий командный дух. Мне кажется, именно благодаря этому мы и вырвались вперед».



За пять лет на деньги Всемирного банка были исследованы и реконструированы двадцать шесть мостов. Освоена была и новая сфера деятельности — строительный надзор, ставший с тех пор одним из козырей петербургских мостовиков.



ЛЮДМИЛА АНАТОЛЬЕВНА
КУДРЯВЦЕВА,
заместитель генерального
директора по экономике
АО «Институт «Стройпроект»,
Почетный строитель России



ИРИНА ГРИГОРЬЕВНА
БОЯРУН, главный экономист
проекта управления экономики
строительства
АО «Институт «Стройпроект»



ЗУХРА ЗАКИЕВНА ПЬЯНКОВА,
руководитель группы
управления надзора
АО «Институт «Стройпроект»

«Вначале было очень сложно, потому что мы первые начали вести этот технический надзор. В советское время не было тако-го, чтобы инженер постоянно сидел на стройке и контролировал работу подрядчика. А здесь нужно было вести весь технологический процесс строительства с нуля до сдачи, следить, чтобы он соответствовал чертежам, нормам, СНиПам, ГОСТам, проверять материалы».



ВИКТОР ЕВГЕНЬЕВИЧ
КОЧЕТОВ,
главный инженер проекта
по надзору за строительством
АО «Институт «Стройпроект»,
Почетный строитель России

«По программе Международного банка реконструкции вспоминается небольшой мостик на трассе Мурманск—Санкт-Петербург, мост через реку Витте. Для подрядчиков это был интересный новый опыт, по контрактам ФИДИК до этого у нас в стране не работали. Приходилось ломать определенные стереотипы. Контракты были достаточно серьезные в денежном выражении, но и требования с точки зрения качества строительства, подбора подрядчиков, персонала, сопровождения предъявлялись очень высокие. Для «Стройпроекта» новинка была и в том, что на мосту использовались сталежелезобетонные пролетные строения, которые мы только начинали внедрять».

Впервые в практике «Стройпроекта» сталежелезобетонные пролетные строения были использованы в 1997 году при реконструкции моста через Сайменский канал. Стратегическое значение этого моста в 1990-е годы резко возросло. Через него шли огромные потоки фур и легкового транспорта из Финляндии и обратно. Проведение большого объема работ за несколько месяцев стало возможно благодаря технологическим новшествам, использованным в работе над этим сооружением.



ЮРИЙ ЮРЬЕВИЧ КРЫЛОВ,
начальник отдела
проектирования
металлических конструкций
АО «Институт «Стройпроект»

«Все проходили инженерную школу именно с этого моста. Задача была очень важная, и при этом ставились очень сжатые сроки проектирования. На разборку старого перехода и строительство нового отводилось месяца три. И тогда впервые мы использовали металлическую оставляемую опалубку. Для нас это было в новинку, но оказалось, что она неплохо работает. Потом такое решение мы применяли неоднократно на других наших объектах».

«Самый первый интересный объект по контрактам Всемирного банка—это мост через Сайменский канал. Там впервые получилось сделать монолитную плиту с гибкими упорами. Это решение дальше зародило технологию, которую Институт сначала развивал в России почти монополично. С начала двухтысячных годов мы начали замечать, что многие в России начали использовать этот метод, хотя поначалу нам говорили, что им не стоит злоупотреблять. Но теперь большая часть мостов в России делается по этой западной технологии».

Вторая половина 1990-х в России была уже не столь турбулентной, как первая, с ее путчами, павальным обнищанием, массовой эмиграцией. Тем не менее экономика продолжала падать, сохранялся высокий уровень инфляции. В этих условиях деньги Международного банка позволяли чувствовать себя увереннее даже в самые тяжелые периоды, такие как кризис 1998 года. Валютные контракты давали «Стройпроекту» возможность спокойно смотреть в будущее и привлекать к работе все больше квалифицированных коллег из других, менее успешных и устойчивых организаций. «Стройпроект» стремительно растет и к 1998 году превращается из малого предприятия в Институт.

«Проект реконструкции российских мостов значительно повысил рейтинг «Стройпроекта» в дорожной отрасли, что позволило ему позднее успешно участвовать в других международных проектах, финансируемых из средств Европейского банка реконструкции и развития—на строительстве Кольцевой автомобильной дороги вокруг Санкт-Петербурга и Комплекса защитных сооружений Санкт-Петербурга от наводнений. Алексей Александрович Журбин показал себя как успешный лидер из плеяды нового поколения руководителей, проявивших лучшие качества в изменяющихся политических и экономических условиях. Он прошел хорошую школу советского проектировщика и в то же время вписался в новые условия, которые для него и его сподвижников открывали большие возможности в дорожном бизнесе. Вместе с единомышленниками, Алексеем Борисовичем Суровцевым, Александром Григорьевичем Злотниковым, а затем и Александром Юрьевичем Смирновым, они создали высокопрофессиональный, конкурентоспособный коллектив, который сегодня может решать задачи проектирования любой сложности».



АЛЕКСАНДР ЗЛОТНИКОВ



ВИКТОР ПОПОВ

Реконструкция моста Белинского



Петербург считается столицей российского мостостроения. Это неслучайно, ведь наш город занимает второе место в Европе и первое в России по количеству мостов. В условиях современного мегаполиса эти переправы не справляются с растущей нагрузкой, требуют постоянного ремонта, расширения и переустройства. Словом, вне зависимости от размера городского бюджета, муниципальные власти ежегодно ставят перед проектировщиками новые и новые задачи.

Странным образом, вплоть до 1996 года «Стройпроект» в родном городе ничего не проектировал. Первой его работой в историческом центре стал проект капитального ремонта моста Белинского, который соединяет берега Фонтанки в створе одноименной улицы. Строительство в центре Петербурга—это задача особой сложности. Город насыщен коммуникациями, которые нужно еще обнаружить под землей, а затем определить их владельцев. На изыскания и разработку проекта всегда отводится мало времени. Работа над этим относительно небольшим мостом стала для «Стройпроекта» бесценным опытом, первым шагом к участию в реконструкции мостов через Неву.



БОРИС ЮРЬЕВИЧ МАЛЬКОВ,
главный инженер проекта
АО «Институт «Стройпроект»

«Когда мы взялись за этот проект, у всех нас было мало опыта, мы были молоды, но старались не за страх, а за совесть. Я хорошо запомнил ощущение большой ответственности, осознание, что именно от меня зависит результат работы, что именно мои решения будут реализованы. Было понятно, что если комплекты не будут к обусловленному сроку у заказчика, возникнут проблемы с зарплатой, а винить в этом можно будет только себя. Обмеры моста мы делали могучей бригадой вместе с Алексеем Журбиным и Александром Беляевым, много времени провели, копаясь в архиве Мостотреста. Начальником строительства был Геннадий Иванцов, к сожалению, ныне покойный, а прорабом работал Владимир Корсун,—мир тесен! Я в то время жил на Моховой, то есть в двух шагах от строящегося объекта. Поэтому по пути на работу и с работы легко было узнать, что делается на стройке. Процесс реконструкции моста даже был показан по городскому телевидению, правда, без упоминания авторов проекта».



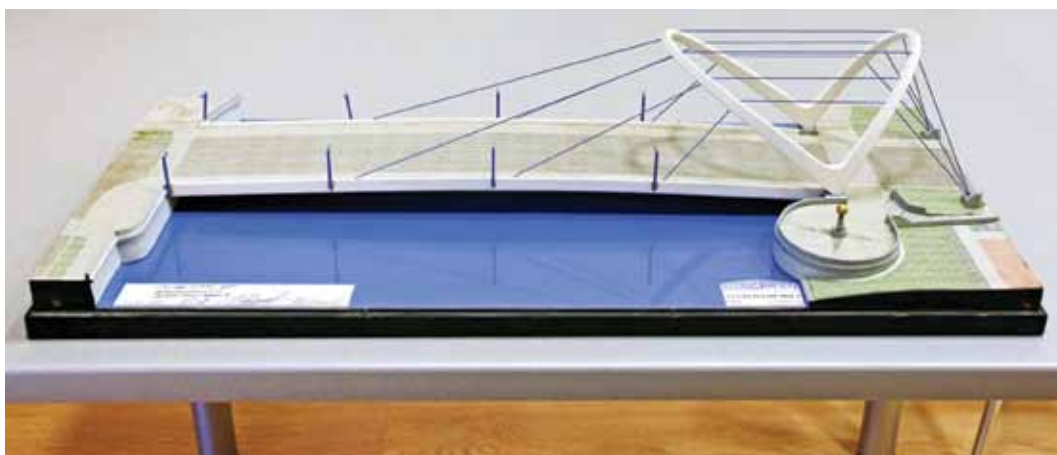
«Я на тот момент уже занимал должность ведущего инженера, и это один из первых моих объектов, который реально был построен. Можно было удостовериться: ты начертил балку, и именно такую балку привезли и поставили. При реконструкции пришлось решать целый комплекс проблем, которые потом встали перед нами при работе на мостах Александра Невского, Троицком, Лейтенанта Шмидта. Нужно было запроектировать новые металлоконструкции с учетом конфигурации арок каменного моста. Придумать устои, совмещенные с колодцами кабельных канализаций—решения, которые в последствии пришлось применять на других городских мостах. Этот мост так же, как и все последующие проектируемые в Петербурге, ремонтировался по очередям, так как нельзя было закрывать движение по одной из улиц в центре полностью. Общение с ГИБДД, разработка схем движения городского транспорта—это был первый опыт решения данных задач, позднее мы решали те же вопросы, но в большем масштабе».



АЛЕКСАНДР БЕЛЯЕВ



В 1990-е годы жизнь возвращается на тихие, в советское время словно бы погрузившиеся в летаргию Острова. Как и до революции, они становятся одним из самых фешенебельных районов города. На Петровском и Крестовском как грибы растут элитные жилые дома, открываются рестораны с видом на воду. Нужно решать проблему автомобильной доступности этой зеленой зоны Петербурга. В городской казне появляются деньги на реконструкцию трамвайно-пешеходного Лазаревского моста, который соединяет Петроградскую сторону и Крестовский остров. Неожиданно для себя в 1998 году «Стройпроект» выигрывает конкурс на его реконструкцию у двух серьезных соперников. Это первая победа на тендере в Санкт-Петербурге. Лазаревский мост, построенный в 2009 году, изящно и деликатно вписался в окружающую застройку.



«Конструкций, подобных новому Лазаревскому мосту, на тот момент в Санкт-Петербурге не было, да и по всей стране их было считанное количество. Там были применены достаточно нетрадиционные решения, хотя вантовая система была уже известна. Подрядчик тем не менее справился, все было реализовано так, как и задумывалось».



АЛЕКСАНДР АНДРЕЕВИЧ
СТАНЕВИЧ, заместитель
технического директора –
начальник управления
проектных работ
АО «Институт «Стройпроект»,
Почетный строитель России

Период интенсивного роста. «Стройпроект» становится Институтом



1998 год —

переломный момент для посткоммунистической России. Страна только начала выбираться из страшного экономического спада конца 1980-х–начала 1990-х, когда резко снизились мировые цены на энергоносители и разразился финансовый кризис в Юго-Восточной Азии. Правительство объявило дефолт, кабинет министров во главе с Сергеем Кириенко отправился в отставку. Из-за крушения банковской системы россияне в одночасье потеряли свои накопления, как рублевые, так и валютные.

Как это часто бывало в истории «Стройпроекта», вектор его движения не совпадал с основным течением. Шоковая волна 1998 года задела, прежде всего, старые проектные институты советской закваски, которые занимали большую часть рынка. Между тем маленький, мобильный, способный к быстрой адаптации «Стройпроект» только усилил свои позиции. С 1996 года, после получения контрактов Международного банка реконструкции и развития, малое предприятие испытывало постоянный кадровый голод. За два года штат сотрудников увеличился с семи человек до нескольких десятков.



ОЛЬГА АЛЕКСАНДРОВНА
КУЛЕШОВА, заместитель
начальника управления
экономики строительства
АО «Институт «Стройпроект»

«Я попала в «Стройпроект» по счастливому стечению обстоятельств. В 1998 году мне было 17 лет, я пришла в эту организацию, потому что она находилась на Кузнецовской улице, рядом с моим домом, и им требовался секретарь. Тогда меня впечатлило доброжелательное отношение к сотрудникам, атмосфера, которая царил в «Стройпроекте». Я работала секретарем меньше года, а потом перешла в управление экономики под начало Людмилы Анатольевны Кудрявцевой, с которой мы работаем и по сей день. В нашем Институте мне всегда нравилась возможность профессионального роста. Постоянно происходит пополнение знаний, меняются нормативные документы, базы, методики. Мы никогда не застреваем надолго на одной механической работе, каждому сотруднику обеспечен вектор развития».



Качественный рывок произошел именно в 1998 году, когда многие опытные и талантливые петербургские инженеры снова, как и в годы перестройки, оказались не у дел. «Стройпроект» мог предложить проектировщикам интересные объекты, самые современные условия труда и стабильность. Валютные контракты Всемирного банка продолжались, несмотря ни на какие потрясения внутри страны.

«Я пришел в компанию тридцать пятым сотрудником, 1 апреля 1998 года. До той поры я не думал, что когда-нибудь попаду в проектный институт. Но в 1998 году Алексей Александрович Журбин предложил мне заняться в «Стройпроекте» организацией технического надзора на оставшихся федеральных объектах Всемирного банка. У меня был опыт работы с Всемирным банком, я год проработал в Дорожном комитете Ленинградской области. Мы все рисковали, потому что начинать нечто новое в то время было достаточно сложно. Но мы стали работать, подбирать людей и пытались сделать все правильно. Я помню, как тогда, в 1998 году, проходили наши технические советы. Практически каждый проектный лист обсуждался сообща, каждый сотрудник имел слово. Все боялись ошибок и прислушивались к мнению коллег. Такой подход привил нам демократию, свободу ума. К ней приложилось умение рассчитывать не только конструкции, но и деньги, и собственные ресурсы. У нас не возникло головокружения от успехов. Мы в итоге сделали все, что обещали. Все объекты по контрактам Всемирного банка были обследованы, запроектированы, был осуществлен технический надзор, и объекты были сданы. От этой точки мы могли развиваться дальше».

«В тяжелые 1990-е годы у меня был свой небольшой бизнес, но он развивался, как говорится, ни шатко ни валко. Как-то раз я встретился с одним из нынешних руководителей «Стройпроекта», моим однокурсником по институту — Александром Юрьевичем Смирновым, и он мне предложил работать в «Стройпроекте» инженером-резидентом. Я сразу согласился, потому что мне всегда хотелось работать по специальности, мне даже по ночам снилось, как я строю мосты, снились надвигки, монтажи. Словом, я мостовик в душе. У нас очень интересная работа. Ты всегда на острие событий, ты знаешь, что происходит с объектом. Ведь мы занимаемся приемкой работ, мы отслеживаем все, что делает подрядчик, начиная от земляных и свайных работ и заканчивая монтажом серьезнейших металлоконструкций, вантовых систем. Это все одновременно и сложно и интересно, как говорится — хочется работать!»



АЛЕКСАНДР ЮРЬЕВИЧ
СМИРНОВ,
первый заместитель
генерального директора —
директор
АО «Институт «Стройпроект»,
Заслуженный строитель РФ



МИХАИЛ ВАДИМОВИЧ
КОРОТКИН,
главный инженер проекта
по надзору за строительством
АО «Институт «Стройпроект»,
Почетный строитель России



АЛЕКСАНДР ИВАНОВИЧ
СЕЛИВЕРСТОВ,
главный специалист сектора
технологии строительства
АО «Институт «Стройпроект»

«В 1998 году организация, в которой я работал, была на грани краха и вскоре прекратила свое существование. Мое первое впечатление от «Стройпроекта» было таким: я пришел на собеседование, Алексей Александрович Журбин в этот момент был на совещании. Что такое производственное совещание? Это действие, которое предполагает эмоции, конфликты, шум. Я сидел в приемной, ждал, когда освободится директор, слышал голоса за дверью, но никаких повышенных тонов. Это было удивительно. Вскоре я уже как сотрудник «Стройпроекта» сам стал участником рабочих собраний, на которых каждый человек имел возможность сообщить все, что он считает нужным. Его слушали, потом задавали вопросы в цивилизованной форме. Это было очень непривычно, но удобно и хорошо, потому что производственные вопросы решались проще и оперативнее».

Квалифицированные специалисты из полуголодных институтов с удовольствием переходили в развивающуюся компанию. В 1998 году в «Стройпроекте» оказалась целая когорта проектировщиков и специалистов по надзору, которая в наши дни составляет золотой фонд Института.



«Я пришел в «Стройпроект» в 1998 году. Нужны были специалисты, которых на тот момент в «Стройпроекте» не было, и мы оказались в нужное время в нужном месте. Поразительно впечатление производили руководители. Мы все помнили директоров старой закваски, у которых интонация и стиль общения с подчиненными были совсем иными. Здесь царили дружеские отношения, почти все специалисты и директора были ровесниками. «Стройпроект», наверное, был самой молодой компанией из проектных организаций. Все мы были молодыми людьми с амбициями, всем хотелось достичь чего-то большего в своей профессии. Видимо, это способствовало такому динамичному росту».



ЮРИЙ КРЫЛОВ



«В 1998 году руководством Института было принято стратегическое решение—вести специализацию. Тогда появилась специализированная группа по разработке металлических конструкций и наша группа, которая занималась организацией строительства и технологией строительства».



МИХАИЛ ВЛАДИМИРОВИЧ
ДЮБА,
заведующий сектором ПОС
АО «Институт «Стройпроект»

Видя, какими темпами пополняется штат, руководство «Стройпроекта» решает упорядочить его внутреннюю структуру. Возникают подразделения, повторяющие схему традиционных институтов, где под началом главного инженера проекта трудятся инженеры разных категорий. Малое предприятие все больше напоминает солидную проектную организацию. Объектов становится все больше, и у предприятия даже возникает потребность в создании собственного архива, проектного кабинета.



НАТАЛЬЯ ВЯЧЕСЛАВОВНА
КУВШИНОВА,
начальник архивно-
информационного отдела
АО «Институт «Стройпроект»

«Постепенно у нас появлялись новые сотрудники, новые более крупные объекты. Уже к 1997 году возникла проблема поиска архивных материалов. Когда нужно было вспомнить какое-то проектное решение, приходилось подолгу искать нужные документы. Я тогда вышла из декретного отпуска, работала всего по четыре часа, как от проектировщика от меня было мало прока. Я благодарна Алексею Александровичу, который предложил мне организовать подразделение, которое бы занималось приемом, учетом, хранением проектно-сметной документации «Стройпроекта», обеспечивало бы процесс проектирования нормативно-технической литературы и копировальные работы. Так я стала заведующей проектным кабинетом. В 1998 году мы взяли на работу техникум Нину Вячеславовну Иванову для проведения копировальных работ, брошюрования, сейчас она возглавляет сектор выпуска ПСД. В 1999 году к нам пришла молодая девушка, Марина Жучкова, ей еще не было семнадцати лет. Потом она получила высшее строительное образование и до сих пор возглавляет сектор информации. Эти люди, по моему мнению, «золотой фонд» не только нашего отдела, но и всего «Стройпроекта»».

«Меня пригласили работать в Стройпроект в 1998 году, когда в организации было около сорока человек и продолжался активный набор новых сотрудников. Именно в это время организация была переименована в ЗАО Институт «Стройпроект». Я очень хорошо запомнила свое ощущение, когда узнала о переименовании. Название «Институт «Стройпроект» звучало как-то слишком громко для фирмы, какой она была в это время. Мы не знали, что нас ждет завтра, но появилось очень большое уважение к учредителям за уверенность в будущем своего предприятия. Тогда мне вспомнилась поговорка «Как назовешь корабль, так он и поплывет». Сегодняшний день подтвердил эту поговорку. Теперь мы не просто «Институт», а уже «Инженерная группа»».



ВАЛЕРИЯ ЕВГЕНЬЕВНА
КОЖЕВНИКОВА,
заместитель главного инженера
АО «Институт «Стройпроект»

По советским масштабам проектный институт — это учреждение с сотнями сотрудников и собственным зданием, а иногда и с «социалкой» — клубами, стадионами, пионерскими лагерями. Когда в 1998 году малое предприятие «Стройпроект» решило стать институтом, это у многих вызвало удивление и даже иронию. Между тем основатели знали, что делали. Новое название — заявление о намерениях. Уверенность в том, что развитие будет позитивным. Так оно и получилось.



Реконструкция моста Александра Невского в Санкт-Петербурге. О «Стройпроекте» узнает город



Традиционный сюжет

голливудской мелодрамы: ведущая артистка внезапно заболевает и не может участвовать в спектакле. На ее место выдвигается дебютантка, которую до той поры никто не принимал всерьез, и неожиданно затмевает собой предшественницу. Именно по такому сценарию разворачивалась следующая глава истории молодого Института «Стройпроект».

Мост Александра Невского — важнейшее инженерное сооружение, связывающее центр города с Малой Охтой и Веселым Поселком. Он был открыт в 1965 году и выдержал при испытании вес нескольких танковых колонн. Тем не менее вскоре обнаружилось, что при строительстве переправы был допущен ряд технологических ошибок. Первые проблемы появились уже спустя несколько лет после начала эксплуатации: конструкции моста не выдерживали заданных нагрузок. А в 1982 году случилось чрезвычайное происшествие: оторвался и упал в Неву один из противовесов весом в семьсот тонн. На время срочного ремонта между двумя берегами реки даже пришлось наладить паромную переправу.



ЮРИЙ КРЫЛОВ

«Мост Александра Невского мне лично известен тем, что еще в 1982 году, когда у него отвалился противовес на левом крыле, я занимался его восстановлением. Когда произошла эта авария, я только вышел на работу после института. И так мне повезло, что здесь, в «Стройпроекте», я столкнулся с этим объектом второй раз, уже прекрасно зная его конструкцию».

К концу 1990-х годов мост снова находился в аварийном состоянии и грозил рухнуть со дня на день. Проектирование и реконструкция были поручены известному в городе институту, который неожиданно не справился со сложной задачей. Что-то пошло не так. Подрядчик уже приступил к работе на мосту, но разработка рабочей документации задерживалась. Все сроки выходили.



ОЛЕГ АЛЕКСАНДРОВИЧ
КАШЕНКО, советник
генерального директора
АО «Институт «Стройпроект»
2000–2006 — заместитель
председателя Комитета
по благоустройству и дорожному
хозяйству Санкт-Петербурга

«Первое наше близкое знакомство со «Стройпроектом» состоялось в 2000 году. В то время я занимал пост заместителя Председателя комитета по благоустройству и дорожному хозяйству Администрации Санкт-Петербурга, отвечал за капитальное строительство и отраслевое развитие. Реконструкция моста Александра Невского шла непредсказуемым образом. Мост разбирали, но никто не понимал, что с ним делать, как возвращать те нагрузки, на которые он должен быть рассчитан. Решение технических вопросов затянулось, а мост все это время стоял в разобранном виде. Это было очень болезненно для города. В какой-то момент стало понятно, что необходимо привлечь новые силы. За плечами у «Стройпроекта» из крупных объектов было проектирование развязки в Горской в рамках строительства Кольцевой автодороги. В городе об Институте слышали, но устойчивого репутации у него еще не было».

«Там действительно очень сложная, необычная конструкция. Этот мост — дитя своего времени, поскольку в 1960-е годы проектировщики сэкономили металл и больше использовали железобетонные конструкции. Уже когда мы сдавали этот мост после реконструкции в 2001 году, главный инженер Дирекции транспортного строительства, теперь тоже работник «Стройпроекта», Николай Георгиевич Тихомиров сказал: «Надо же, ребята, я не знаю, как вы вообще взялись за это?!»»

«2000-й год был замечательным, очень сложным, но во многом для нас определяющим. В один прекрасный день меня вызвали в Дирекцию транспортного строительства, предложили взяться за разработку рабочей документации реконструкции моста Александра Невского и дали мне двадцать четыре часа на размышление. Это самая сложная конструкция, мы никогда в жизни не занимались преднапряженным железобетоном, особенно таким сложным, как в конструкции моста Александра Невского. Мы не знали, как к нему подступиться. Я возвращаюсь в «Стройпроект», мы устраиваем совет с Александром Злотниковым и Александром Смирновым. Алексей Суровцев в это время уже работал в «Мостострое 6» и выступал в качестве подрядчика. Надо сказать, что Саша Злотников в такие минуты проявляет завидную твердость. Он сказал: «Конечно, надо соглашаться!»»

«Мы подумали о «Стройпроекте», потому что это была молодая, динамичная команда толковых, умных и очень следящих за современными тенденциями и современными технологиями людей»



СЕМЕН СУПОНИЦКИЙ



АЛЕКСЕЙ ЖУРБИН



НИКОЛАЙ ТИХОМИРОВ



На выработку нового проекта реконструкции моста «Стройпроекту» дан один месяц. Опыта работы с подобными материалами у инженеров Института нет, но они знают, у кого спросить совета. Давним знакомым соглашается помочь крупнейший в стране специалист по железобетонным конструкциям в мостовом проектировании, профессор Александр Львович Цейтлин и его проектная компания «ПРОМОС».



ОЛЕГ КАШЕНКО

«Они предложили новую технологию, внешнее преднапряжение бетона высокопрочными канатами, уложенными в металлические короба. Короба прикреплялись к нижнему поясу железобетонного пролетного строения анкерными болтами «Хилти». Это решение можно было быстро реализовать, и оно обещало быть долговечным. «Стройпроект» выдержал несколько технических советов с участием ведущих мостовых институтов, и инженерное сообщество с этим решением согласилось»



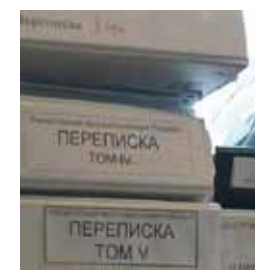
ТАТЬЯНА КУЗНЕЦОВА

«Мне выпала очень достойная роль — быть главным инженером проекта реконструкции этого моста. Это было здорово, но это было и очень сложно, потому что сменить проектировщика в процессе работы — все равно что менять хирурга во время операции. Я ходила на работу с рюкзаком, ташила домой архивные материалы, по ночам изучала всю исполнительную документацию, спала в обнимку с этими старыми томами. Ведь несмотря на то, что это был самый молодой невиский мост, чего с ним только не происходило: и канаты лопались, и противовес отрывался, и прогибы на пролетном строении к моменту реконструкции были до тридцати сантиметров. Я тогда говорила: «Я вынуждена спать с Александром Невским, даже с ним не познакомившись». Но после утреннего консилиума мы принимали решения, а днем превращали их в расчеты и чертежи».

«В 1999 году меня пригласила работать в «Стройпроект» Татьяна Юрьевна Кузнецова, под началом которой я когда-то работала в другой организации. Самым сложным для меня стал мой первый крупный проект в качестве сотрудника Института, реконструкция моста Александра Невского. Главной сложностью были крайне сжатые сроки проектирования. Бывало, с утра мы выезжали на мост, разбирали какой-то участок, фотографировали, измеряли, а потом возвращались в кабинеты и к вечеру должны были выпустить рабочие чертежи».



АННА ТАРАСОВА



«Этот мост проектировали мои учителя. Поэтому когда «Стройпроекту» пришлось взяться за его реконструкцию, мы прежде всего пытались понять ход их мысли, разобраться, какие решения изначально были заложены в проект, а уже потом решали, как исправлять дефекты».

РИММА АРТУРОВНА ГЕРШМАН,
заместитель начальника
управления проектных работ
АО «Институт «Стройпроект»



ОЛЬГА СЕРГЕЕВНА БЕЛЯЕВА,
руководитель группы
АО «Институт «Стройпроект»

«Мы несколько раз забирались в коробки моста Александра Невского, изучали их внутреннюю жизнь. Потом засиживались на работе допоздна, распечатывали чертежи, и они, чуть ли не горячие, уходили на стройку. Вспоминается огромное внутреннее напряжение, ведь это переправа через Неву, движение было перекрыто, для города это было сложно»



Инженерная задача была исключительно непростой, проектирование и строительство шли параллельно. Для того чтобы полностью держать ситуацию на мосту под контролем, Институт организовал постоянное инженерное сопровождение всех строительных работ. Движение транспорта по мосту прервалось всего на четыре месяца, на время ремонта разводного пролета. «Стройпроект» сделал все возможное, чтобы выручить заказчика.



ОЛЕГ КАШЧЕНКО

«Инженеры «Стройпроекта» старались нам создать максимально комфортные условия, дать нам как можно больше аргументов, чтобы мы чувствовали себя уверенно и могли грамотно отвечать на любые вопросы средств массовой информации, федеральной дорожной службы, депутатов. Они понимали, что за нами бюджетная дисциплина. Мост был включен в федеральное финансирование, федеральные органы также требовали от нас отчета. Губернатор Яковлев лично контролировал процесс как строитель, он хотел понимать, что происходит на мосту. Я помню, что когда этот проект был закончен, общее впечатление от «Стройпроекта» было самым положительным, все были очень довольны»

«Они, действительно, сделали все в срок, практически не остановили строительство, замечательно поработали со своими подрядчиками и провели реконструкцию моста Александра Невского на самом высоком уровне»



ВЛАДИМИР АНАТОЛЬЕВИЧ
ЯКОВЛЕВ, президент
Российского союза строителей,
губернатор Санкт-Петербурга
в 1996–2003 годах,
Заслуженный строитель РФ



Ремонт моста Александра Невского стал поворотным моментом во взаимоотношениях «Стройпроекта» и города. Работа была выполнена блестяще, и, планируя реконструкцию других мостов через Неву, Смольный теперь глядел в сторону Кузнецовской.



Подготовка к 300-летию Санкт-Петербурга. Реконструкция Троицкого моста и мостов в Константиновском парке Стрельны

Одна из важных цивилизационных особенностей России — любовь к юбилеям и праздникам. В обстановке штурма русский человек неустойчив. Первым большим юбилеем эпохи президентства Владимира Путина стало трехсотлетие Петербурга, его родного города.

С 1998 года экономика страны начала резко расти, в государственной и городской казне появились деньги. Отношения России с зарубежными партнерами в тот период складывались превосходно, и юбилей третьего по величине города Европы виделся как значимое событие мирового масштаба. Поэтому, наряду с грандиозными празднествами, рассчитанными на петербуржцев и гостей города, в мае 2003 года в Петербурге должен был состояться невиданный по масштабам саммит «Россия—ЕС» с участием глав всех великих держав.



Политическая обстановка в самом городе в предъюбилейный период была непростой: между полномочным представителем президента Российской Федерации на Северо-Западе Валентиной Матвиенко и губернатором Владимиром Яковлевым, избранным незадолго до этого на второй срок, существовали трения. Поэтому каждая из сторон стремилась отличиться перед горожанами и президентом.

После триумфального завершения сложнейшей реконструкции моста Александра Невского Институт был обречен стать одним из главных подрядчиков при подготовке к юбилею. И действительно, инженерам «Стройпроекта» пришлось проектировать сразу несколько объектов, строительство которых было приурочено к торжественной дате.

Прежде всего, это Троицкий мост, самая красивая переправа через Неву, один из лучших в мире памятников архитектуры модерна. Мост был построен к 200-летию Санкт-Петербурга французской фирмой «Батиньоль». При закладке переправы присутствовали главы двух стран, государь Николай II и президент Франции Феликс Фор. Открытие моста в 1903 году стало важнейшим эпизодом в праздновании юбилея города. Было очевидно, что реконструкция переправы к очередному юбилею города привлечет не меньшее общественное внимание. Строительные работы были на личном контроле губернатора Яковлева. Для молодого института участие в подобном проекте — шаг в большую экономику.

«На тот момент уже существовала «Программа подготовки Санкт-Петербурга к 300-летию», государственную комиссию возглавлял президент страны. Соответственно, на реконструкцию моста выделялись федеральные деньги, и все работы должны были проводиться предельно собранно, аккуратно. Комитет по дорожному хозяйству как заказчик был заинтересован в том, чтобы привлечь к этому проекту компанию, у которой был бы дополнительный стимул, мотивация, желание создать себе хорошую репутацию. Команда была подготовлена, сформирована, и «Стройпроект» вышел на Троицкий мост как генеральный проектировщик».



ОЛЕГ КАШЕНКО

Помимо капитального ремонта Троицкого моста и замены изношенных металлоконструкций, инженеры «Стройпроекта» предлагали усовершенствовать подходы к переправе, построив путепроводную развязку на Петроградской стороне и тоннель при съезде на Дворцовую набережную. Но в самом сердце Петербурга простор фантазии проектировщиков ограничен: городская администрация и общественность болезненно реагируют на любые попытки изменить архитектурный ландшафт. Проект показался слишком рискованным, и от него пришлось отказаться.

«Троицкий мост—это чудо. Построенный в начале XX века, он остается одним из самых шикарных мостов Европы. Читая архивные документы, мы вместе с ним проживали его столетнюю историю. Мы влюблены в свой город, поэтому для нас было архиважно не только вернуть мосту силы, но и полностью воссоздать архитектурное убранство, утраченное за долгие годы жизни—это была интересная работа. Единственное мое расстройство было из-за того, что нам не удалось реализовать тоннель на съезде у памятника Суворову, чтобы исключить пробку и обеспечить движение пешеходов по Дворцовой набережной. Мы полностью проработали все мероприятия по сохранности великолепных зданий набережной, но город тогда решил не рисковать».



ТАТЬЯНА КУЗНЕЦОВА





РИММА ГЕРШМАН

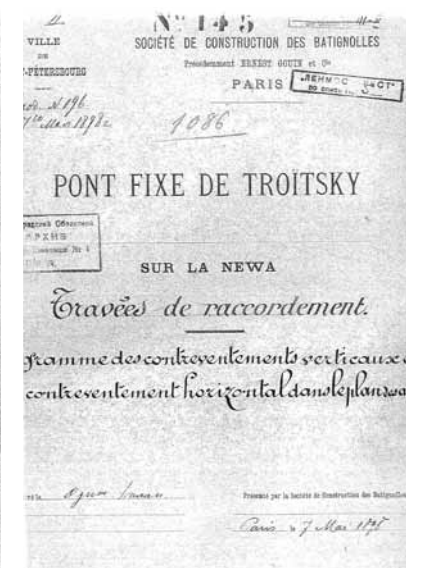
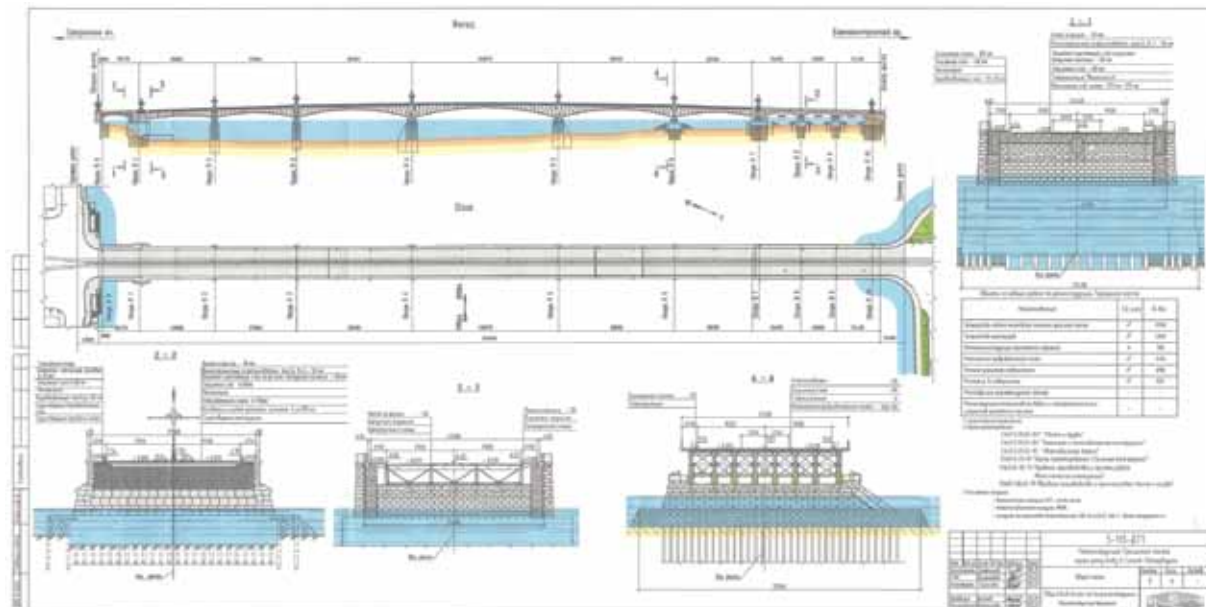
«Это был очень увлекательный проект: изучая историю моста, мы с коллегами рылись в архивах «Мостотреста», восхищались инженерами, создавшими эту переправу, и делали все возможное, чтобы полностью воссоздать все утраченные за сто лет элементы конструкции и декора».



ВЕРА ДМИТРИЕВНА ПЕТРОВА,
главный инженер проекта
АО «Институт «Стройпроект»

«Работа на Троицком мосту мне запомнилась, потому что это был один из первых проектов, где мне как инженеру дали больше самостоятельности. Исторические мосты в центре города — это всегда интересно. Прежде чем приступить к реконструкции подобных сооружений, мы погружаемся в изучение архивов. Разбираться в старой документации, изучать чужие чертежи — все это на редкость познавательно!»

Несмотря на то, что самая смелая часть проекта не получила воплощения, Институту удалось, сохранив оригинальный облик Троицкого моста, применить новейшие конструктивные материалы, по сути, полностью обновить его изнутри. После отделки мост получил новую, объемную подсветку, которая еще больше оттенила его красоту.



«Работа на исторических объектах накладывает особый отпечаток на все наши действия. Во-первых, мы должны не навредить и сохранить красоту этих сооружений. Иногда бывает сложно соблюсти все требования КГИОП, приходится идти на более сложные и дорогие решения, но памятники архитектуры действительно необходимо беречь. Во-вторых, мы должны не только сохранить, но и приукрасить, поскольку мы проектируем архитектурно-художественную подсветку мостов, это наша своеобразная визитная карточка. В Петербурге подсветка динамична, периодически мы ее меняем, по-новому расставляем акценты, чтобы изменить общее впечатление от образа моста».



ВАДИМ ВАЛЕНТИНОВИЧ
ЧУГУНОВ,
генеральный директор
ЗАО «Петербургские сети»



«Троицкий мост был для нас важнейшей переправой, я много раз приезжал проверять ход работ во время реконструкции и был на открытии этого моста, 29 мая 2003 года, когда была представлена первая подсветка этого мостового перехода, в создании которой принимал участие «Стройпроект».



ВЛАДИМИР ЯКОВЛЕВ

После того как на федеральном уровне решено было провести в Петербурге саммит «Большой двадцатки», в Стрельне ударными темпами началась подготовка плацдарма для приема гостей, Константиновского дворца, переименованного во Дворец конгрессов. Видя, что «Стройпроект» по силам справиться с самыми нестандартными задачами, городская администрация привлекает его и к этой юбилейной стройке. Институт участвует в срочной реконструкции мостовых переходов на Волхонском шоссе, ведущем в Стрельну из аэропорта, а также в воссоздании мостов в Константиновском парке.



ВЛАДИМИР СТАНИСЛАВОВИЧ СЕМЕНОВ, заместитель начальника управления проектных работ АО «Институт «Стройпроект»

«В Константиновском парке вокруг Дворца конгрессов нами было спроектировано шестнадцать мостов. Они разделялись на чисто пешеходные, транспортные, разводные, даже были три маленьких мостика, рассчитанные на охранника с собачкой, где длина пролета была всего 6–7 метров. Три разводных моста созданы для того, чтобы президентская яхта могла по каналу подойти прямо к Константиновскому дворцу. Их конструкция уникальна, это стандартные мосты на два крыла, но при этом в них вообще нет противовесов, как в традиционных мостах через Неву. Они опускаются и поднимаются за счет гидроцилиндра, который установлен непосредственно в опоре. В Стрельне мы работали в тесном сотрудничестве с архитекторами. КГИОП просил сохранить архитектуру, общий вид парковых мостов. Все они к этому моменту находились в удручающем состоянии, конструкции были сломаны, проезжая часть отсутствовала. Мы восстановили исторический облик перил, и теперь ажурные, легкие мосты стали достойным украшением парка».

Наконец, важнейшим инфраструктурным проектом, о котором давно мечтали в Петербурге, стало строительство Кольцевой автодороги, о которой пойдет речь в следующей главе.

Предпраздничная штурмовщина предполагала работу под давлением на глазах Петербурга, Москвы и даже мира. Одновременно нужно было проектировать, согласовывать, контролировать целый ряд объектов, укладываясь в жесточайшее расписание. Инженеры Института научились решать не только творческие, но и организационные задачи. За два года «Стройпроект» совершил колоссальный качественный скачок и вышел из «юбилейного горнила» обновленным. В городе у компании сложилась блестящая репутация.



Участие «Стройпроекта» в проектировании Кольцевой автодороги Санкт-Петербурга и Большого Обуховского моста

К концу XX столетия

Петербург оставался последним европейским мегаполисом без какой-либо объездной дороги. Планы ее строительства вынашивались еще при советской власти, но руки все не доходили. Между тем в 1990-е годы в городе резко увеличилось количество автомобилей, многократно возрос транзит грузов из Финляндии и Прибалтики. Фуры шли через центр города, разбивая и без того вызывавшее нарекания дорожное покрытие, ухудшая экологическую обстановку. Губернатор Петербурга Владимир Яковлев, строитель по специальности, ставил вопрос о выделении необходимых средств на проектирование и строительство дороги с середины 1990-х. Однако дело по объективным и субъективным причинам не трогалось с места.

Решающую роль сыграла подготовка к 300-летию юбилею города. В 1998 году, за пять лет до намечающегося торжества, в федеральном бюджете нашлись инвестиции на строительство.



ВЛАДИМИР ЯКОВЛЕВ

«Как только мы получили поддержку президента, началась активная работа. Было приглашено много проектных организаций, в том числе команда Алексея Александровича Журбина. Можно сказать, что это была ударная стройка, все горели желанием как можно быстрее запроектировать, и строители прямо с рабочих чертежей приступали к работе. Невзирая на сжатые сроки, проектировщикам удалось создать произведение архитектурных и строительных искусств — Вантовый мост».



ВИКТОР ВАСИЛЬЕВИЧ ПЕТРОВ, директор Ростовского филиала АО «Институт «Стройпроект», 1999–2000 — заместитель директора — начальник строительства КАД Дирекции транспортного строительства Комитета по благоустройству и дорожному хозяйству Санкт-Петербурга Почетный строитель России

«В 1998 году, когда город начал строительство Кольцевой дороги, генеральный проектировщик, «Дорпроект», который занимался только дорожными работами, обратился ко мне с просьбой посоветовать организацию, которая могла бы запроектировать мостовые сооружения. Я тогда работал в Дирекции транспортного строительства комитета по благоустройству и дорожному строительству Администрации Санкт-Петербурга и был знаком со «Стройпроект» по строительству моста через Славянку, на котором они хорошо себя зарекомендовали. И я посоветовал привлечь «Стройпроект». С этого момента Институт начал принимать активное участие в создании этой дороги. Уже на первых объектах они себя показали организацией, выполняющей все свои обязательства, которой можно доверять. Ни разу не были сорваны сроки, все задачи выполнялись в назначенное время, работать с ними было просто приятно».

«Кольцевая автодорога для Санкт-Петербурга — это объект первой категории, очень востребованная, нужная городу дорога. И инженеры, и строители, и заказчики постарались в работе над ней применить лучшие материалы и технологии. У нас накопился к этому моменту хороший опыт применения технических решений и в пролетных строениях, и в опорах, и фундаментах, и в деформационных швах — традиционно больных местах на наших дорогах. Как проектировщики мы вложили в этот объект все, что казалось самым удачным».

«В 1997 году я уже вышел на пенсию с должности главного инженера проекта в крупном институте. Во главе «Стройпроект» стояли симпатичные мне люди, к тому же они приняли на работу мою дочку из разваливающегося института, так что когда мне предложили работать здесь на полставки, я согласился. Мне создали комфортные условия, при этом до определенного времени я был единственным специалистом по металлоконструкциям. Потом пришел Юрий Крылов, возникла группа Юрия Девичинского, которая занималась только металлом. Когда началась работа над КАД, все металлические пролетные строения, которые проектировал «Стройпроект» и другие институты у него на субподряде, проходили через меня. Я курировал проекты, давал замечания и чувствовал, что я очень полезен и нужен».

«Я пришла в «Стройпроект» в 2001 году по приглашению Александра Юрьевича Смирнова. В это время начиналась работа на Вантовом мосту. С «отцами-основателями» «Стройпроект» я была знакома на протяжении многих лет, и мне настолько нравился этот коллектив, что я не раздумывая ни минуты согласилась на должность инженера по надзору после руководящей должности в другой компании. Впрочем, через два дня меня сделали заместителем начальника управления надзором, а потом я стала заместителем директора по финансовой и договорной работе, и, наконец, финансовым директором. «Стройпроект» рос, в этот период к нам приходило много людей. Люди уходили из других институтов и фирм, в которых занимали достаточно высокие посты. Это были главные инженеры и директора. Мы все с непростыми характерами, зачастую не всегда умели слушать, потому что там, где мы раньше работали, мы были одними из первых лиц, которые принимали решения. «Стройпроект» во многом нас научил слушать и слышать друг друга».



АЛЕКСЕЙ СУВОРЦЕВ



АНАТОЛИЙ ИЗРАИЛЕВИЧ КЕЛЛАХ, главный специалист АО «Институт «Стройпроект» по металлическим конструкциям (1997–2014), Почетный дорожник России I степени



ЕЛЕНА ВЯЧЕСЛАВОВНА ГАЛУДИНА, финансовый директор АО «Институт «Стройпроект», Почетный строитель России

Было понятно, что открытие Кольцевой автодороги станет лучшим подарком петербуржцам. Северный участок КАД от Выборгского до Приморского шоссе начал строиться в 1998 году. В 1999 году пробным камнем для «Стройпроекта» стала развязка на пересечении дороги с Приморским шоссе в районе железнодорожной станции «Горская». Восточный участок с Вантовым мостом через Неву начал строиться 2001-м. Впрочем, полностью к юбилею города восточный участок КАД построить не удалось, транспорт пошел только по четырем полосам из восьми намеченных.

В 2001 году Институт «Стройпроект» возглавил проектирование искусственных сооружений Кольцевой автодороги Санкт-Петербурга.



ПЕТР ВЫГОДИН

«Одним из моих первых крупных объектов была развязка около станции «Горская», которую мы делали в консорциуме с компанией «Петербург-Дорсервис». Существовали определенные сложности—как разместить между путей дороги опоры искусственных сооружений. Все инженеры тогда принимали участие в обсуждении. В итоге появилось решение, результаты которого мы сейчас видим,—с ригельной опорой, напоминающей символические ворота».



«Впервые я познакомился со «Стройпроектом», работая над строительством развязки у станции «Горская». Сейчас этот участок на выезде и въезде в город напоминает ворота. Уже тогда было заметно, что при проектировании искусственных сооружений эта организация очень большое внимание уделяет архитектурным решениям».



АНДРЕЙ ВИКТОРОВИЧ ШУЦКИЙ, заместитель генерального директора, технический директор ЗАО «Институт «Трансэкопроект»



Сложнейшим объектом Кольцевой автодороги стал Большой Обуховский мост, на котором «Стройпроект» выступил генеральным проектировщиком. Это уникальное инженерное сооружение, на момент постройки—самый протяженный вантовый мост в России и первый неразводной мост через Большую Неву, позволяющий сохранить круглосуточную коммуникацию между двумя берегами реки. Кроме «Стройпроекта» в его создании приняли участие еще двадцать субподрядчиков, которые отвечали за разные аспекты строительства, в том числе фирмы из Дании и Финляндии. Вантовую часть моста проектировало ЗАО «Институт Гипростроймост—Санкт-Петербург». Испытания модели моста в аэродинамической трубе проводились в Датском морском институте в городе Брондбю. Мост строился на довольно сложном участке, неподалеку от излучины реки, известной под названием «Кривое колено». Помимо переправы необходимо было спроектировать и построить две развязки и переложить сто двадцать три километра коммуникаций. Особенно хитроумной оказалась развязка с проспектом Обуховской Обороны на левом берегу Невы, которую предстояло спроектировать на небольшом участке между жилыми домами. Необходимо было вынести за ее пределы трамвайное движение, но при этом сохранить железнодорожную ветку Обуховского завода. Первую очередь Большого Обуховского моста открыли 15 декабря 2004 года в присутствии президента В. В. Путина. В октябре 2007 года была открыта вторая очередь моста, а с января 2008 года на мосту организовано двустороннее четырехполосное движение.



АЛЕКСАНДР СТАНЕВИЧ

«Когда мы начинали проектировать объект, нам предстояло оценить сооружение мостового перехода с различных позиций. Участок оказался сложным не только с точки зрения технической реализации. Строительство было сопряжено с решением множества социально-экологических проблем, так как этот участок Кольцевой автодороги находится в городской черте. Было разработано несколько вариантов конструкции мостового перехода. Два вантовых — двухпильонный и однопильонный, а также висячий и балочный, с применением сквозной фермы. Рекомендовался однопильонный вариант с пролетом длиной пятьсот метров. Если бы к воплощению был принят этот вариант, то пилон был бы расположен на правом берегу реки, а его высота была бы в полтора-два больше нынешних пилонов. Предлагался и вариант единого восьмиполосного моста, и хотя в мире есть единичные примеры таких конструкций, в силу технических и экономических показателей от него пришлось отказаться. Строительство моста началось в 2001 году параллельно с разработкой проекта. Для сокращения сроков строительства и уменьшения первоначальных затрат мостовой переход был запроектирован как два самостоятельных параллельных четырехполосных моста. Проектирование центрального руслового участка моста, перекрытого стальным неразрезным пролетным строением вантовой системы, вели специалисты ЗАО «Институт Гипростроймост — Санкт-Петербург». Вантовый мост через Неву в составе Кольцевой автодороги — это один из самых больших реализованных на сегодня подобных проектов в России. Когда меня спрашивают, нравится ли мне это сооружение, совпадает ли мост с моими ожиданиями, я отвечаю: «Да!». Правда, когда выпадает шанс проехать по мосту в роли пассажира, я придирчиво присматриваюсь почти похозяйски — где-то замечу помятое ограждение, где-то надо подкрасить перила. Но в целом я горжусь тем, что принял участие в проектировании этого участка».



«В 2001 году я дослужился до должности главного инженера проекта и занимался разработкой проектов организации строительства. Я представлял себе, что первым моим проектом будет какой-нибудь небольшой мостик, я буду его холить и лелеять, а на старости лет буду показывать внукам и правнукам свой маленький, но первый объект. В действительности моим первым объектом в должности главного инженера проекта стал «лот номер два Кольцевой дороги», то есть Большой Обуховский мост через Неву с подходами на левом и правом берегу. Этот проект вспоминается как самый сложный. Это был мой первый опыт самостоятельного руководства, и я понимал, что за все решения несу ответственность именно я. Не у каждого главного инженера проекта в жизни бывает такой мост. Конечно, сейчас, когда в гости приезжают родственники, я стараюсь провезти их по Кольцевой дороге и скромно сказать: «Ну, вот это я сделал». Мой младший сын, когда мы едем через этот мост, всем сообщает: «Этот мост строил папа»».



МИХАИЛ ДЮБА

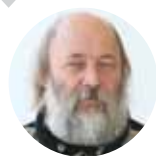
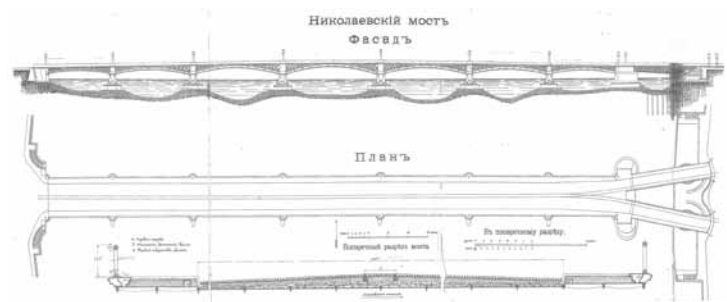
Реконструкция Благовещенского моста



Благовещенский мост — первая постоянная переправа через Большую Неву. Он был открыт в ноябре 1850 года и стал важнейшим инженерно-техническим достижением эпохи Николая I. Строительство возглавляли заслуженные и уважаемые зодчие — выпускник Института Корпуса инженеров путей сообщения Станислав Кербедз и архитектор Александр Брюлов, брат знаменитого живописца. После окончания работ Станислав Кербедз был произведен в генералы. Благовещенский стал последним в России чугунным мостом подобных размеров.

Благовещенский мост трижды менял название: после смерти Николая I он был переименован в Николаевский, а в советское время переправу назвали мостом Лейтенанта Шмидта, в честь инициатора восстания на крейсере «Очаков», некогда окончившего расположенный неподалеку Морской корпус.

В 1936–1938 годах мост реконструировали по проекту известнейшего инженера Григория Передерия. В те времена функциональность ценилась много выше красоты, и облик моста Лейтенанта Шмидта изменился в худшую сторону.



АНДРЕЙ ЕВГЕНЬЕВИЧ
ГОРЮНОВ, главный архитектор
АО «Институт «Стройпроект»,
Почетный архитектор России

«Образ моста потерялся. Мы, готовясь к работе на этом объекте, поднимали старые журналы «Строительство и архитектура» от 1937 года, и уже там говорилось, что Григорий Петрович Передерий пренебрег архитектурным значением такого сооружения, как мост через Неву. В результате получились большие тяжелые трехпролетные неразрезные балки. Хотя с точки зрения проектной и инженерной мысли это было очень прогрессивное решение, к тому же тогда впервые на стройплощадке применялась электросварка для соединения элементов пролетного строения».

К началу XXI века мост вновь нуждался в основательной реконструкции. Наряду с технической модернизацией моста, «Стройпроект», приглашенный городом в качестве генерального проектировщика, считал своей миссией вернуть невосковой переправе исторический образ.

Реконструкция продолжалась два года. В правилах «Стройпроекта» — всегда искать самые современные и новаторские инженерные решения, но при этом бережно относиться к архитектурной традиции, особенно, когда дело касается памятников родного города. Работа на Благовещенском мосту не стала исключением.

«Что касается Благовещенского, в работе над ним было много уникального. Впервые было применено единственное в своем роде решение с опиранием разводного пролета на стационарный. Такого нет больше ни в одной мостовой конструкции ни в нашей стране, ни, наверное, в мире. Очень внимательно и аккуратно были прочерчены все основные узлы. Много сил этому мосту отдала наш главный специалист — Елена Анатольевна Бурак, которая отнеслась к этому проекту со всей душой».



ЮРИЙ КРЫЛОВ

«Благовещенский мост — первый объект, по которому я вел работу в качестве комплексного главного инженера проекта. Поэтому для меня и моей команды — Рустама Марценкевича, Анны Тарасовой, Дмитрия Кулеша и Евгении Полешук он был и остается одним из самых важных объектов нашей профессиональной деятельности».



АЛЕКСАНДР БЕЛЯЕВ

«Вспоминается, как мы разрабатывали комплект демпфирующих устройств для Благовещенского моста. Вечером я доделаю работу, пришел Александр Григорьевич Злотников, который вел технический контроль, подписал чертежи, с утра мы должны были их отправлять. На следующее утро, около половины девятого, Александр Григорьевич прибежал со словами «Нет, я тут подумал, давайте-ка все переделаем!». Сначала это вгоняет в ступор, но потом, когда начинаешь анализировать, — ведь в итоге действительно получилось лучше, чем было! Такие примеры с Александром Григорьевичем — не редкость, ему часто приходят в голову новые интересные решения».



АННА ТАРАСОВА



ТАТЬЯНА ВЛАДИМИРОВНА
ЖГУРОВА, инженер I категории
АО «Институт «Стройпроект»

«В 2007 году, когда я училась на третьем курсе Университета путей сообщения, встал вопрос о месте прохождения производственной практики. В тот момент в Санкт-Петербурге полным ходом шла реконструкция Благовещенского моста и на лекциях нам постоянно о нем рассказывали, упоминая, что генеральным проектировщиком является ЗАО «Институт «Стройпроект». Я зашла на сайт организации, почитала историю, почитала про объекты и ощутила внутреннюю уверенность, что я должна там работать. Я помню прекрасно свой первый чертеж, который я сделала как раз во время практики. Это было водоотводное устройство Благовещенского моста. На чертеж я потратила целый день и на тот момент была страшно собой горда. Сейчас эти эмоции вызывают улыбку. А спустя некоторое время меня пригласили работать в отдел проектирования металлоконструкций. И вот уже восемь лет я работаю в этом отделе, и ни дня я об этом не пожалела».



Как известно, между Васильевским, самым большим островом Невской дельты, и центром города всего две переправы—мост Лейтенанта Шмидта и Дворцовый. Чтобы не создавать транспортных проблем, на время работ был открыт мост-дублер. Позднее его конструкции были использованы при создании нового Большого Петровского моста, соединяющего Петровский и Крестовский острова.

При реконструкции Благовещенский мост был расширен, полностью заменены пролетные строения. Благодаря оригинальным проектным решениям, удалось сохранить фундаменты моста на деревянных сваях. Наконец, архитекторы «Стройпроекта» смогли восстановить образ арочного моста, который потерялся при реконструкции 1930-х годов. Поэтому закономерным оказалось возвращение переправе ее первого имени.

Открытие Благовещенского моста после реконструкции состоялось 15 августа 2007 года. В торжественной церемонии приняла участие правнучка Станислава Кербедза, гражданка Италии Мария Тереза Булхак. Узнав, что именно специалисты «Стройпроекта» восстановили первоначальный облик моста, она прислала инженерам и архитекторам Института письмо, в котором выражала признательность за возвращение городу шедевра ее прадеда. В ответ «Стройпроект» пригласил Марию Терезу Булхак приехать в Петербург. Вместе с Валентиной Матвиенко и консулом Италии в Санкт-Петербурге она перерезала ленточку на открытии моста. Неожиданно выяснилось, что на торжественной церемонии присутствует еще один правнук инженера Станислава Кербедза, российский гражданин. Так Благовещенский мост объединил потомков его создателя.

За этот проект коллектив Института был награжден почетным дипломом и Знаком соответствия Всемирного клуба петербуржцев.





Управление строительством Комплекса защитных сооружений вокруг Санкт-Петербурга

Идея создания комплекса защитных сооружений Петербурга от наводнений, в просторечии именуемого дамбой, относится еще к середине XIX века, но реальный проект был разработан институтом «Ленгидропроект» только во второй половине XX века. Комплекс защитных сооружений можно считать детищем влиятельного и тщеславного первого секретаря Ленинградского обкома партии Григория Романова. Изначально этот проект вызывал у жителей города скорее раздражение, чем восторг. Последнее сколько-нибудь крупное наводнение случилось в Ленинграде в 1924 году, с тех пор регулярные осенние подъемы воды воспринимались скорее как местный аттракцион, чем как реальная угроза безопасности города.

Тем не менее строительство комплекса защитных сооружений началось в 1979 году в соответствии с Постановлением партии и Правительства СССР. К середине 1980-х годов страна стала заметно беднее. Вкладывать огромные деньги в эту «стройку века» казалось расточительством. Кроме того, независимые экологи из объединения «Дельта» и примкнувшие к ним оппозиционно настроенные представители науки утверждали, что перекрытие Невской губы дамбой вызовет невероятные напасты вплоть до развития глобального мутагенеза и настоящей природной катастрофы. На волне перестройки, гласности и плюрализма мнений требованием демократической оппозиции стал призыв остановить стройку. Вопрос решился сам собой, потому что у молодой независимой России денег на этот проект не было. В 1989–1990 годах строительство приостановили, а потом заморозили, не предусмотрев при этом консервации объекта, который к тому времени был завершен на 60 %.



Когда возведение комплекса возобновилось в начале XXI века, поначалу на деньги ЕБРР, а потом и на бюджетные средства, цель сооружения виделась уже не только как предотвращение наводнений, но и как создание необходимого города западного полукольца Кольцевой автодороги от Горской до Бронки через Кронштадт.

Комплекс защитных сооружений—сложнейший гидротехнический объект, состоящий из одиннадцати дамб и шести водопропускных устройств. Два судопропускных сооружения позволяют большегрузным судам круглогодично входить в Санкт-Петербургский порт. Опыта подобного строительства в России не было, поэтому к работе были привлечены иностранные строительные и проектные бюро. Соблюдение мировых стандартов в области гидротехнического строительства обеспечивал и технический аудит со стороны ЕБРР. Поражал воображение объем выделенных на строительство средств—десятки миллиардов рублей.

«На протяжении четырех лет я работал на КЗС главным инженером-резидентом. У нас под управлением было пять контрактов, самый маленький изначально был рассчитан на пять миллиардов рублей, а в итоге превысил шестьдесят миллиардов. На этом объекте нас ждали большие объемы очень интересных работ. Мы выполняли функции технического надзора (инженера в контексте ФИДИК), контролировали эту стройку, принимали решения, участвовали в обсуждении инженерных задач, с нами советовались, к нам прислушивались, что тоже было приятно. Фактически, таких сооружений, в мире больше нет, они самые протяженные с точки зрения размеров и объемов работ. Это самая большая, запоминающаяся стройка в моей жизни!».



ВИКТОР КОЧЕТОВ

С 2004 по 2012 год «Стройпроект» в составе консорциума совместно с ЗАО «Генинжконсалт» и нидерландской компанией Royal Haskoning выполнял функции менеджера проекта — консультанта по техническим вопросам завершения строительства защитной системы. Это было чрезвычайно трудное задание, учитывая разнородность строительных организаций, работавших в акватории Финского залива.



АЛЕКСАНДР БУТОВСКИЙ,
начальник управления
консалтинга
и международных проектов
АО «Институт «Стройпроект»
2004–2012 Royal Haskoning,
ведущий консультант —
руководитель проектов

«Комплекс защитных сооружений—это, конечно, был совершенно выдающийся объект, такие проекты нечасто встречаются в жизни. Я тогда представлял нидерландскую компанию Royal Haskoning. Наши компании отвечали за помощь заказчику в управлении проектом и за строительный контроль за ходом пяти контрактов на завершающем этапе строительства. Команда была смешанная на всех уровнях, руководителем проекта был представитель Royal Haskoning, главным инженером-резидентом—представитель «Стройпроекта». Я работал инженером-резидентом на одном из крупнейших контрактов от голландской компании, у меня в подчинении были инспекторы «Стройпроекта», таким образом мы и трудились на протяжении семи лет. Конечно, это был масштабный, сложный объект с огромным количеством участников, было потрачено много нервов, на строительной площадке нередко со всех сторон звучали выражения совсем не парламентские. Тем не менее мы справились, ощущение команды сложилось».



В очередной инженерной «Стройпроекта» работали тесном контакте с зарубежными партнерами и приобрели чрезвычайно полезный опыт в сфере надзора и управления строительством столь грандиозного объекта.

«Исторически сложилось так, что непосредственно со строительством защитного комплекса я был связан дважды. В период с 1984 по 1990 год я занимался этим объектом в качестве инженера производственного отдела Управления «Ленморзащита» Исполкома Ленсовета и начальника четырех его отделов—экологического, подготовки защитных сооружений к эксплуатации, производственного и технического. В тот период Управление «Ленморзащита» выполняло функции заказчика. А с 2004 по 2012 год я был привлечен к работе уже в качестве инженера Управления надзора Института «Стройпроект». Для меня, инженера-гидротехника, защитный комплекс представлял интерес как многоцелевой объект. Он предназначен для защиты города от наводнений, но также является участком автодороги, обеспечивающей связь северного и южного берегов Невской губы, включая город Кронштадт. Он предоставляет возможность создания крупных производственных площадок, дает толчок рекреационному освоению прибрежных территорий, наконец, служит инструментом регулирования экологического благополучия акватории Невской губы. Проект защитного комплекса включал немало интересных и оригинальных инженерных решений, разработанных проектировщиками институтов «Ленгидропроект», «Ленморнии-проект» и «Трансмост». Центральным узлом следует считать изготовление и монтаж корпусов двух плавучих затворов-батопортов с рукоятями длиной сто метров каждая, специальными устоями и шарнирами, а также с тягачами для перемещения батопортов в акваторию и обратно, которые были созданы при участии и под руководством инженера Управления надзора Ивана Борисовича Серегина. Также следует отметить интересный опыт подъема в проектное положение за один прием пролетного строения моста судопропускного сооружения С2, выполненного фирмой VSL. Эта работа также принесла мне новый опыт сотрудничества с русскими и иностранными специалистами. Быть свидетелем и участником реализации подобного проекта, тем более полного драматизма в историческом плане,—большая удача в жизни любого инженера».



ЮРИЙ АЛЕКСАНДРОВИЧ
БАСНИН,
инженер по надзору
за строительством I категории
АО «Институт «Стройпроект»

Переезд в собственное здание на Дунайском проспекте



«Стройпроект», как дерево, разрастался постепенно, наращивая мощности по мере получения все более крупных и ответственных заказов. Колоссальный импульс Институту дали объекты, связанные с подготовкой юбилея города, о которых говорилось в предыдущих главах.



ОЛЕГ КАШЕНКО

«Примерно в 2000 году мы собрали в Комитете по благоустройству всех городских проектировщиков, с которыми работали, и сказали: «Коллеги, мы должны готовить город к развитию, и мы должны быть уверены, что вы как проектировщики нарастите ресурсы, наберете хорошие кадры, соберете технику, программное обеспечение. Чтобы когда у нас появятся крупные заказы, у вас были физические и интеллектуальные мощности для их выполнения. Соберитесь и готовьтесь». «Стройпроект» стал одним из немногих институтов, кто четко понял сигнал и очень динамично начал двигаться вперед. После 2003 года именно эти институты начали массово переезжать из арендованных помещений в собственные».

К 2004 году после выполнения задач, поставленных к юбилею Петербурга, «Стройпроект» представлял собой мощную проектную организацию с несколькими сотнями работников и заказами на долгую перспективу.

Помещение на Кузнецовской улице, во-первых, не принадлежало «Стройпроекту», во-вторых, уже не вмещало все подразделения. Там становилось просто некомфортно. Мечтая о новом доме для Института, руководство рассматривало несколько площадок для покупки или строительства нового здания. В конце концов, решили остановиться на Дунайском проспекте, где мясокомбинат «Самсон» продавал свой профилакторий с большим прилегающим к нему участком земли.



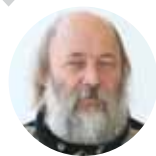
Профилакторий и проектная организация — две совершенно разные институции. Требовалось полностью переоборудовать старое здание, чтобы создать рабочие места для инженерных групп, проложить сети и коммуникации, подготовить к подключению серверы и другое оборудование, создать административно-хозяйственную часть, запроектировать и построить новые помещения, например, спортивный зал. Как и на Кузнецовской, задача состояла не просто в создании рабочих мест, а в организации такого пространства, в котором приятно было бы существовать и трудиться.

«Здания профилактория были совершенно не приспособлены к тому, чтобы там находилась проектная организация. Там до нас были процедурные, души Шарко, одноместные номера. Мы переделали все, остались на местах только несущие конструкции, все помещения подверглись перепланировке. Кроме того, у Института к тому времени было самое передовое программное обеспечение, периферийные устройства вывода информации, компьютеры. По сути дела, нам нужно было превратить это здание в «умный дом»: провести сигнализацию, всевозможные компьютерные линии, видеонаблюдение. Работа была проделана колоссальная».

ЮРИЙ НИКОЛАЕВИЧ ЖАРКОВ,
заместитель генерального
директора по административно-
хозяйственной части
АО «Институт «Стройпроект»РЕКОНСТРУКЦИЯ ЗДАНИЯ БЫВШЕГО ПОДЪЕЗДА ПОД ПРОЕКТНЫМ ИНСТИТУТ «СТРОЙПРОЕКТ»
АДРЕС - ДУНАЙСКИЙ ПР.13ЗАПАДНЫЙ ФАСАД
Личитав - 1:2500РЕКОНСТРУКЦИЯ ЗДАНИЯ БЫВШЕГО ПОДЪЕЗДА ПОД ПРОЕКТНЫМ ИНСТИТУТ «СТРОЙПРОЕКТ»
АДРЕС - ДУНАЙСКИЙ ПР.13ВОСТОЧНЫЙ ФАСАД
Личитав - 1:2500

«В новом здании предстояло оборудовать центральную аппаратную. Для нас это был новый опыт, нужно было продумать, как организовать локальные вычислительные сети, чтобы они справлялись с нагрузкой в будущем. И, по-видимому, мы тогда не ошиблись, потому что и теперь, когда корпусов стало больше, аппаратная не дает сбоев».

ВАСИЛИЙ НИКОЛАЕВИЧ
МИШЕНИН,
начальник управления
информационных технологий
АО «Институт «Стройпроект»



АНДРЕЙ ГОРЮНОВ

«Когда в 2001 году было решено приобрести комплекс зданий на Дунайском для размещения Института, архитектурная группа сразу приступила к проекту реконструкции. В четырехэтажном и двухэтажном зданиях постройки начала 1970-х годов размещались, соответственно, профилакторий и поликлиника мясокомбината, который продавал свою недвижимость. Большим плюсом было то, что здания размещались на значительном зеленом участке и в глубине квартала. Был вариант легкого косметического ремонта помещений, который привлекал простотой, быстротой и ценой. Многие думали, что достаточно будет покрасить стены и двери, и можно въезжать. Второй путь предполагал, что нужно полностью преобразовать существующее—фасады, интерьеры и территорию—и сделать свое здание. Был принят вариант полной реконструкции с надстройкой обоих корпусов. С конца 2001 года началась разборка всех внутренних не несущих конструкций, всех коммуникаций обоих корпусов, а также проектная проработка объемно-планировочных решений будущего здания. Мне запомнилось одно из зимних посещений стройки совместно с Алексеем Александровичем Журбиным, когда после уютных, светлых, теплых помещений профилактория с ковриками и фикусами в коридорах мы увидели голые кирпичные стены в промерзшем сумрачном корпусе без окон. Груды битого кирпича и штукатурки на перекрытиях, зияющие проемы лифтовых и вентиляционных шахт. Алексей Александрович с опаской спросил: «А мы сможем сделать что задумали?». К марту 2002 года основные архитектурные и объемно-планировочные решения зданий с учетом надстройки были выполнены. В четырехэтажном корпусе из полупроходного чердака был запроектирован полноценный пятый этаж и выше—шестой мансардный этаж из металлоконструкций с частично плоской крышей и верхним световым фонарем рекреации мансарды. В двухэтажном корпусе предусматривалась разборка кровли и организация второго перекрытия над вторым этажом, по которому был настелен пол спортзала, а также надстройка лестницы и третьего этажа. Спортзал, благодаря балконам и колоннам, получился очень парадным и интересным по объему. В начале июня 2002 года проект реконструкции был согласован в Комитете по градостроительству и архитектуре. Как обычно бывает при реконструкции, рабочая документация разрабатывалась одновременно со строительством».



После перепланировки и реконструкции помещений, встал вопрос, чем их заполнять. Институт переезжал из арендованных кабинетов в штаб-квартиру общей площадью почти 6000 квадратных метров. Это было в пять раз больше, чем площадь офиса на Кузнецовской. Закупалось новое оборудование, мебель, а также оснащение для столовой и спортивного зала—на новом месте и социальная политика компании выходила на более солидный уровень. У специалистов административно-хозяйственной части наступила горячая пора. Характерно, что и эти, казалось бы, чисто бытовые задачи в «Стройпроекте» решали с применением компьютерных технологий.



«Я лично теребил архитекторов, чтобы они виртуально рассадили в каждую комнату людей. В проектных группах все сотрудники в Автокаде расставляли свои столы, чтобы мы четко понимали, что нам нужно для каждой комнаты, что необходимо докупить. В тот момент нас было уже 250–300 человек, каждый должен был решить эту задачу и передать нам информацию».



ЮРИЙ ЖАРКОВ

Главная сложность заключалась в том, что процессы проектирования нельзя было остановить ни на минуту. Именно поэтому переезд разрабатывался как стратегическая военная операция. Была проделана предварительная штабная работа, и всего за три ноябрьских дня 2004 года заранее упакованное оборудование с Кузнецовской улицы было перевезено на Дунайский проспект. После праздников инженеры пришли работать в новое, уже полностью оснащенное помещение.



ЮРИЙ ЖАРКОВ

«Нельзя было пропустить ни одного рабочего дня, напряженность проектной работы в то время была просто бешеная. Поэтому руководство приняло решение переезжать в праздники. Много времени занял поиск надежных грузчиков, которые бы не загуляли по случаю выходных. Мы не могли себе позволить, чтобы они плохо сделали свою работу. Понимая, что у нас в запасе всего четыре дня, я поставил задачу, чтобы каждый участник переезда знал свой маневр. У меня был четкий план: машина номер один подходит к подъезду номер два, там ее уже встречают, в то же время другая машина подходит к первому подъезду, чтобы никто друг другу не мешал и чтобы люди, которые принимают упакованные коробки, понимали, что за вещи им доставляют. И мы уложились в срок!»



ВАСИЛИЙ МИШЕНИН

«Переезд — это было незабываемое событие, мы занимались его подготовкой с утра до ночи. Нужно было сделать так, чтобы человек отключил свой компьютер в старом офисе, переехал, и уже буквально через полдня мог спокойно работать на новом месте. Мы достаточно долго готовились, прорабатывали различные планы, но зато потом все было реализовано по намеченному сценарию».

Эпоха Кузнецовской, когда тесная компания проектировщиков умещалась в двух кабинетах и обедала за общим почти домашним столом, осталась в прошлом. До сих пор первые сотрудники с ностальгией вспоминают это время и не перестают удивляться тому, какой мощной структурой стал «Стройпроект» за последние годы.

Как и в случае с переименованием малого предприятия в Институт, в решении о переезде компании в собственную штаб-квартиру была видна уверенность руководства в дальнейшем успехе. И действительно, Институт продолжал расти и двигаться вперед. Вскоре уже на Дунайском проспекте возникла потребность в строительстве дополнительных корпусов.

«Помню, как мы торжественно открывали наше первое здание на Дунайском, пригласили на праздник по случаю переезда наших заказчиков. Поначалу мы разместились в двух корпусах. Они тогда казались нам большими, у нас была своя столовая и спортивный зал. Потом мы поняли, что и там нам становится тесно и решили построить красивый девятиэтажный корпус, соединив его в дальнейшем со старыми офисными корпусами, чтобы все были вместе и всем было удобно работать».



ЕЛЕНА ГАЛАДИНА



«Конечно, все с нежностью вспоминают годы на Кузнецовской, когда сотрудники работали бок о бок. При переезде в новое здание мы сначала думали, что нам хватит места на всех и будет достаточно маленькой парковки, а потом, по мере увеличения штата, все стали разъезжаться по корпусам, реже видятся. Но ведь это логичное и неизбежное развитие организации».

НАТАЛЬЯ МИХАЙЛОВНА
КОЗЛОВСКАЯ,
руководитель службы персонала
АО «Институт «Стройпроект»



Западный скоростной диаметр — новое слово в проектировании городских магистралей

Западный скоростной диаметр — первый крупный концессионный проект в истории России. Впервые об этой трассе заговорил еще Анатолий Собчак, когда добивался проведения в Санкт-Петербурге Игр доброй воли в начале 1990-х годов. В 1998 году для реализации этого проекта было создано открытое акционерное общество «ЗСД» со 100% участием города, которое возглавил Игорь Александрович Лукьянов.

В 2002 году Стройпроект по заказу ОАО «ЗСД» приступил к разработке обоснования инвестиций трассы. Для того чтобы построить современную высокоскоростную магистраль от «Скандинавии» до Нарвы, необходимо пересечь акваторию Финского залива и вписаться в густонаселенные или промышленные районы Юго-Запада и Северо-Запада Петербурга. Задач такого уровня сложности не решал до этого времени, пожалуй, не только «Стройпроект», но и ни одна из проектных организаций России.



АЛЕКСЕЙ ЖУРБИН

«Западный скоростной диаметр в чем-то схож с Кольцевой автодорогой, поэтому нам очень пригодился опыт проектирования КАД. Но к Западному скоростному диаметру мы отнеслись как к принципиально новому проекту, потому что это первая платная трасса в России. Надо сказать, что этот проект вообще во многом состоялся благодаря профессионализму, целеустремленности и упорству Игоря Александровича Лукьянова. Он создал в ОАО «ЗСД» замечательную команду профессионалов — инженеров, юристов, финансистов, которая не только выступила заказчиком обоснования инвестиций, проектной документации и строительства, но и разработала закон Санкт-Петербурга «О государственно-частном партнерстве». По этому закону проект сейчас и реализуется. Это концессия, трасса на протяжении тридцати лет будет эксплуатироваться на платной основе, поэтому мы заложили множество интересных и надежных проектных решений, чтобы концессионеру было выгодно эксплуатировать эту дорогу».



«Этот проект оказался самым большим в мире по объему капиталовложений, крупнейшим в мировой практике концессионным проектом. Почти половина средств была вложена частными инвесторами. Осторожность инвесторов и банков в выделении таких огромных денег была разбита точностью и высокой квалификацией проектных решений, которые удалось найти «Стройпроект». Поэтому сейчас, когда меня спрашивают, кто лучший проектировщик в Российской Федерации, я отвечаю: «Конечно, «Стройпроект». И в самом деле, мы это видим и чувствуем».



ЮРИЙ ВЯЧЕСЛАВОВИЧ МОЛЧАНОВ, старший вице-президент Банка ВТБ, вице-губернатор Санкт-Петербурга в 2003–2012 годах, Почетный работник морского флота



«После того, как я перешел на работу в «Западный скоростной диаметр», на первом же совещании со «Стройпроект» я сказал: «Теперь у вас заказчик нового типа, я сам буду ездить сюда на все совещания, а не вы будете дожидаться меня в приемной». Дело в том, что я абсолютно точно доверяю людям, которые делают проект, я понимаю, что они профессиональнее меня во вверенных им вопросах. Я уверен, что здесь мне найдут самое лучшее решение, абсолютно честное, не навешанное никакой конъюнктурой, и абсолютно выверенное с инженерной точки зрения. И это, безусловно, меня настраивает на оптимистический лад. Мне комфортно работать со «Стройпроект» не потому что я бывший сотрудник Института, а потому, что здесь такой коллектив, с которым можно работать любому заказчику».



СЕМЕН СУПОНИЦКИЙ

В 2004 году «Стройпроект» выиграл конкурс на разработку проектной документации строительства ЗСД. Проектная документация разрабатывалась поэтапно вплоть до 2008 года. А уже в 2005 году началось строительство Южного участка. Затем в 2010 году начал строиться Северный участок.

Южный и Северный участки ЗСД строились на бюджетные средства. В этом заключался вклад Санкт-Петербурга в будущее государственно-частное партнерство. Строительство вели крупные петербургские компании ОАО «Мостоотряд-19», ЗАО «Пилон» и ОАО «ГСК».

Первый инвестиционный конкурс на строительство Центрального участка ЗСД состоялся в 2008 году. Победителем конкурса стал консорциум во главе с крупнейшей французской компанией Bouygues. Однако разразился мировой финансовый кризис, и французы не смогли привлечь средства для инвестирования. Во второй раз конкурс был объявлен в 2011 году и в декабре 2012-го было подписано концессионное соглашение с консорциумом банков ВТБ и Газпромбанк. Банки выбрали в качестве генподрядчика итало-турецкий консорциум IC Astaldi Ictas, направивший в Петербург своих лучших инженеров. IC Astaldi Ictas, в свою очередь, пригласил «Стройпроект» для разработки рабочей документации на строительство Центрального участка. Поначалу разные культурные коды и различное понимание роли инженера при строительстве таких грандиозных объектов вызывали затруднения. Петербургские инженеры чувствовали, что ни в чем не уступают, а может быть, даже и превосходят своих западных коллег в знании оптимальных технологий и решении проектных задач.



ТАТЬЯНА КУЗНЕЦОВА

«При работе на Центральном участке Западного скоростного диаметра мы столкнулись с совершенно другим заказчиком, с машиной, которая имела громадный опыт строительства в Европе. И «приручать» таких проектировщиков, как мы, они тоже умели. Поначалу к нам относились как к простой рабочей силе, и общение с партнерами, направленное на то, чтобы переломить подобный подход, для нас было не менее трудоемким, чем сама проектная работа. Мы доказывали свою правоту, сопоставляли инженерные решения, чтобы убедить, что наши предложения имеют право на жизнь. С другой стороны, мы немного умерили свои амбиции, а воплощение уникальных инженерных решений на объекте стало общей задачей. И в конце концов, это сработало, мы стали партнерами. Думаю, окончательное понимание того, что сотрудничество состоялось, придет в 2016 году. Но уже сейчас, спустя два с лишним года, мы говорим: «Ребята, вы молодцы, мы с вами до конца, и мы построим и запустим этот удивительный и красивый участок дороги!»».

«На субподряде у «Стройпроекта» мы делали пролетные строения для Западного скоростного диаметра. Это была особая работа, оставившая незабываемые впечатления, так как заказчиком выступала итало-турецкая фирма Astaldi Ictas. Данный опыт научил меня по-другому смотреть на проектирование и на требования заказчика, за что я очень благодарен управлению проектных работ. Они проявили недюжинное терпение, объясняя нам, чего именно требуют заказчики и просили в точности воплощать эти требования. Благодаря этому мы научились видеть заказчика, правильно выстраивать диалог, не поучать с высоты своих инженерных знаний и не провоцировать конфликтных ситуаций».



СЕРГЕЙ ВИКТОРОВИЧ СИТНИКОВ, заместитель генерального директора, директор по производству ООО Институт «Проектмостореконструкция»



««Стройпроект» — гибкий. Это не значит, что он может принимать все решения и соглашается со всеми, но, в любом решении, в любом вопросе, который перед нами ставится, изначально нужно найти позитив. А уже потом смотреть на негатив. Человеческий менталитет такой, что мы привыкли сначала возмущаться и жаловаться, а потом уже разбираться, что к чему. Сильная сторона «Стройпроекта» — в любой ситуации мы пытаемся найти конструктивное решение, посмотреть на ситуацию с разных сторон и в конце концов понять, что все не так уж плохо!»



ЕЛЕНА ГАЛАДИНА

В 2008 году был введен в строй первый участок магистрали. Особенно сложной оказалась работа на отрезке второй очереди, от Краснопутиловской улицы до реки Екатерингофки, где исторически сложился большой промышленный массив. Из-за недостатка места в плотной застройке проектировщики предложили применить двухъярусные фермы, обеспечивающие движение в одном направлении понизу, а в другом — поверху. Полностью южный участок был открыт в октябре 2012 года.



РУСТАМ ИВАНОВИЧ
МАРЦЕНКЕВИЧ, заместитель
начальника управления
проектных работ
АО «Институт «Стройпроект»

«Четыре с половиной года велось строительство второй очереди Западного скоростного диаметра, в процессе которого Институт обеспечивал подрядчика рабочей документацией и выполнял авторский надзор. Месяцы совещаний, решений, плотной совместной работы с заказчиком и генподрядчиком. На участке второй очереди строительства от проспекта Стачек до улицы Калинина впервые в стране была применена двухъярусная ферма на кривой переменного радиуса. Эстакада на этом участке проходит над зданиями, вдоль железнодорожных путей для грузовых перевозок, над территорией действующего с советских времен завода со всевозможными коммуникациями и собственной логистикой. Разработка проектных решений на этом объекте потребовала неординарного подхода и постоянного сопровождения подрядчика, для которого специфика строительно-монтажных работ была фактически новым опытом. Когда принимаешь участие в таком сложном масштабном проекте, который находится у всех на слуху, имеет историческую значимость, когда живешь рядом и видишь, как он строится, — конечно, возникает ощущение сопричастности к жизни города, к градостроительным задачам. И это, действительно, приносит удовлетворение».



РИММА ГЕРШМАН

«Решение применить на этом участке двухъярусные фермы полностью себя оправдало. Их стоило строить хотя бы ради потрясающего вида, который открывается теперь на акваторию при въезде на Гутуевский остров с юга. Дух захватывает!»

«Я работаю в Институте с 2013 года, и за это время мне многое открылось в моей профессии. В «Стройпроекте» молодым специалистам всегда интересно, есть возможности для развития. Один из первых комплектов, которые я делала сама, был комплект забора для Западного скоростного диаметра. Когда мне сообщили, что мой забор уже поставили на севере города, меня охватила такая радость! Каждый раз, проезжая под развязкой с ЗСД, я смотрю не куда-то вдаль, а на опору, на водоотвод, смотрю на то, что видела на чертежах. Конечно, я испытываю гордость, что принимаю участие в подобных проектах».



АННА ДМИТРИЕВНА
ЛЯГАЛОВА,
инженер II категории
АО «Институт «Стройпроект»

Западный скоростной диаметр выделяется еще и тем, что это первая платная трасса в России. Строится она на условиях государственно-частного партнерства, поэтому изначально проектировщики стремились сделать дорогу не только удобной, но и красивой. И в самом деле, уже сейчас можно сказать — такой элегантной трассы в России больше не найти. Она то вьется как змея, повторяя малейшие изгибы рельефа местности, то взбирается на эстакады, с которых открываются виды на Петербург и морской фарватер.



«Мы понимали, что у платной трассы, помимо технических решений, должна быть какая-то изюминка, которая должна привлечь пользователей автодорог поехать по платной трассе, а не по бесплатной альтернативе. И поэтому мы очень внимательно отнеслись к ее архитектурному оформлению. Наши замечательные архитекторы во главе с Андреем Евгеньевичем Горюновым справились с этой задачей. Теперь, я думаю, все согласны, что у Западного скоростного диаметра есть свое лицо».



АЛЕКСЕЙ ЖУРБИН



АНДРЕЙ ГОРЮНОВ

«Это скоростная дорога, магистраль XXI века, ее образ должен быть пластичным, обтекаемым. По ней удобно ехать и на нее интересно смотреть снаружи и изнутри. Светильники, по форме напоминающие ребра, расположены перпендикулярно к проезжей части, поэтому в движении создается впечатление, что трасса изгибается. Единая композиция, единый образ сохраняется на всем протяжении магистрали».



АЛЕКСЕЙ СУРОВЛЕВ

«У каждого сотрудника есть свой любимый объект. Иногда я лично не имею прямого отношения к этим объектам, это находки и решения различных наших специалистов, тем не менее я ими горжусь, потому что это наш совместный труд. Например, я считаю, что на ЗСД у нас получилось создать нечто целостное. Эта трасса, сама по себе, как инженерный объект, представляет собой очень интересное сооружение. Помимо этого, когда по ней едешь, получаешь эстетическое удовольствие. Дело в том, что все, даже малозначительные на первый взгляд функциональные элементы, такие как шумозащита, столбы освещения, знаки переменной информации, выдержаны в едином стиле и взаимно дополняют друг друга».



В 2013 году начались работы на самом сложном, центральном участке дороги, где планируется возвести два вантовых моста и двухъярусный мост над акваторией Финского залива.

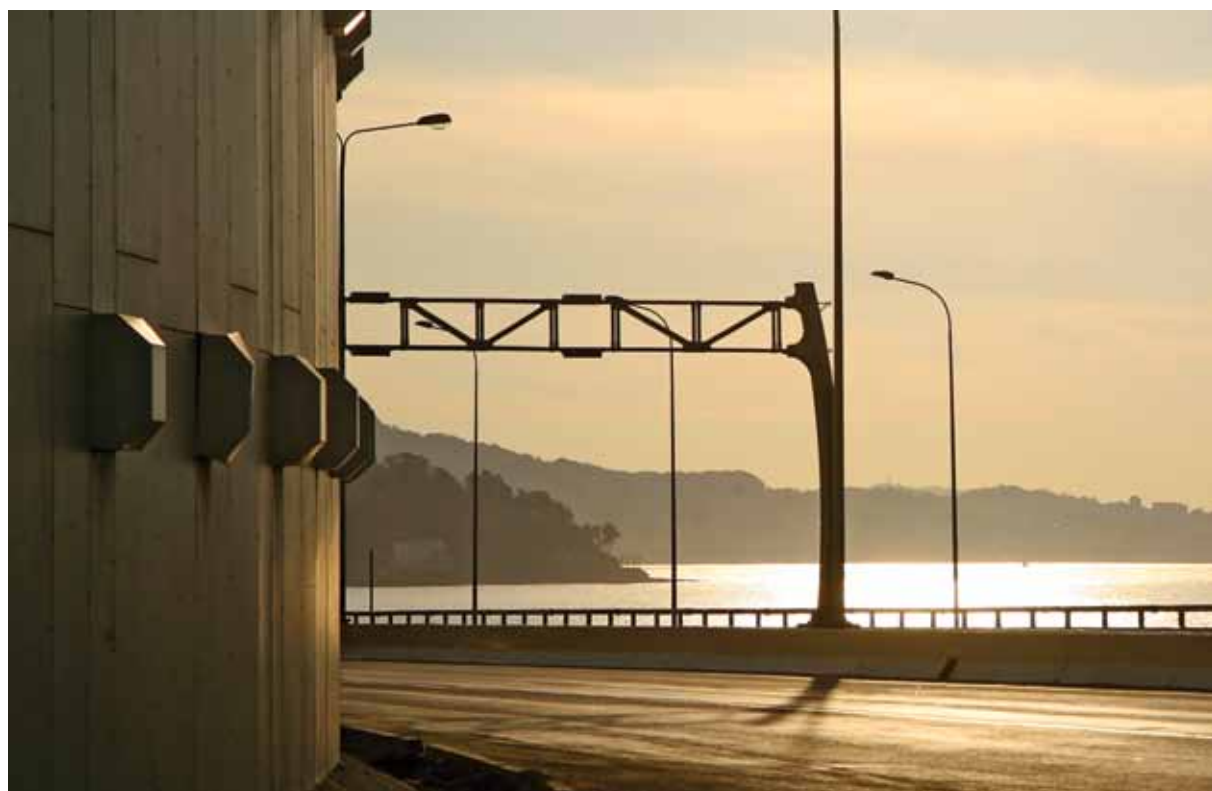
«Отличительная особенность центрального участка Западного скоростного диаметра, в том, что он проходит по Васильевскому острову и пролегает не по эстакаде, а в выемке. На участке будут возведены два моста, через корабельный фарватер и через Петровский фарватер, два уникальнейших сооружения, аналогов которым практически не найти. Поэтому и мостовикам, и нам, сетевикам, приходится решать многие инженерные задачи. За семнадцать лет нашей совместной работы со «Стройпроектом» видно, как сильно эволюционировали решаемые Институтом задачи, в том числе в сфере инфраструктурных дорожных объектов. Объекты становятся все более сложными, расширяется спектр работ, которые связаны не только с мостом, с дорогой, но и со всеми остальными сооружениями, такими как наружное освещение и электроснабжение, автоматизированные системы управления дорожным движением, пункты взимания платы на платных дорогах».

Известно, что жители нашего города с настороженностью относятся к любым новостройкам, вторгающимся в знакомые панорамы, однако участок ЗСД над заливом, определяющий теперь линию горизонта с набережных Лахты, Крестовского и Васильевского островов, уже стал городской достопримечательностью, на которую петербуржцы взирают с удовольствием и гордостью.



ВАДИМ ЧУГУНОВ

Бросок на юг: «Стройпроект» на объектах ОЛИМПИЙСКОГО Сочи



Олимпиада 2014 года в Сочи — первая Олимпиада зимних видов спорта в России. От летних Олимпийских игр в Москве, которые в Советском Союзе рассматривали не только как крупнейшее спортивное событие, но и как акт внешней политики, ее отделяли тридцать четыре года. Новая Олимпиада по всем признакам должна была стать праздником планетарного масштаба — ведь проходящие раз в четыре года соревнования показывают и смотрят во всех странах мира.

Вопросы престижа всегда имеют для нашего государства первостепенное значение. И хотя готовиться к созданию необходимой спортивной инфраструктуры начинали загодя, размах строительства был таков, что работа в последние месяцы перед открытием Зимних игр велась круглосуточно. К делу были привлечены сотни подрядчиков, десятки тысяч рабочих из России и других стран.

Между тем «Стройпроект» становилось тесно в рамках родного города. Институт принял участие во всех крупнейших инфраструктурных проектах, которые администрация Петербурга и федеральный центр успели реализовать в городе в «тучные годы» российской экономики. Строительство Кольцевой автодороги и Комплекса защитных сооружений находилось в активной фазе, проектирование Западного скоростного диаметра было запущено, важнейшие городские мосты отремонтированы. Крупных заказов на Северо-Западе в ближайшей перспективе не предвиделось. В 2007 году стало очевидно, что необходимо выходить на новые рынки, осваивать другие регионы. Олимпийская стройка казалась идеальным плацдармом для нарастившего крепкую броню Института. Преодолев колебания, «Стройпроект» двинулся на юг.



АЛЕКСЕЙ ЖУРБИН

«Честно говоря, у нас были определенные сомнения. В-первых, мы не привыкли работать на крупных объектах вне Санкт-Петербурга. Во-вторых, мы понимали, что олимпийские объекты — это очень ответственно, будут сжатые сроки проектирования, постоянный контроль. Тем не менее, как и в прошлые годы, мы не побоялись ввязаться в эту авантюру, не испугались трудностей. Мы решили поучаствовать в конкурсах на проектирование в Сочи и выиграли несколько контрактов, среди которых были такие крупные объекты, как автодорожный обход Сочи, дублер Курортного проспекта, несколько развязок и мост через реку Сочи».

«Поначалу, когда в Институте только появилось предложение поработать на сочинских объектах, большинство сотрудников, признаться, находилось в оппозиции: «Зачем нам это нужно? Это далеко! У нас и так много работы, мы перегружены». Тогда Алексей Александрович жестко принял решение: «Идем! Потому что мы можем сделать лучше, чем другие, и это будет один из основных объектов в стране. А раз мы умеем делать лучше других — мы должны быть там». Здесь сыграла роль в первую очередь его интуиция».



АЛЕКСЕЙ СУРОВЦЕВ

«Стратегически было понятно, что после 2007 года объекты в Краснодарском крае будут одними из основных в программе «Росавтодора». И, конечно же, государственный, особенно федеральный заказчик всегда самый надежный. Поэтому нам было интересно поучаствовать в этих объектах в максимальном объеме. Мы втянулись постепенно, начиная с работы на транспортном обходе Сочи, а потом в полный рост погрузились в проблемы реконструкции транспортной инфраструктуры города. Всего у нас было семь объектов, по которым, начиная с 2007 года, мы занимались разработкой проектов, рабочей документацией, а затем и сопровождением строительства. Все объекты были завершены к началу 2014 года».



АЛЕКСАНДР СТАНЕВИЧ



В Сочи «Стройпроект» занимался не спортивными, а инфраструктурными проектами. Фактически это были первые в России дорожные сооружения европейского уровня, строительство которых велось в сложных условиях горной местности. Задачи были необычными: проектировщики Института привыкли работать на равнинном ландшафте, а в Краснодарском крае их ждали горы, пропасти, быстрые реки, оползни, грозящие снести опоры мостов. Необходимо было просчитывать сейсмические нагрузки и проектировать множество тоннелей вместо привычных мостовых сооружений. Петербургские инженеры снова учились.



ЮРИЙ АЛЕКСЕЕВИЧ ГАВРИЛОВ,
заместитель начальника
управления надзора
АО «Институт «Стройпроект»,
к.т.н.

«Простых объектов в Сочи не было. Горный рельеф, сейсмика под девять баллов, кругом подпорные стенки, эстакады. Все объекты очень серьезные, причем в зажатых условиях горной местности и городской среды. Но инженерам постоянно приходится осваивать новые области знания. У нас на Северо-Западе слабые грунты и другие проблемы, а на юге—подпорные стенки для крепления оползневых склонов, тоннели. В Сочи на объектах было множество тоннелей, некоторые из них двойные, восемь пар тоннелей мы построили только на дублере Курортного проспекта».



ВАЛЕРИЯ КОЖЕВНИКОВА

«Проектирование объектов в природных условиях района Сочи, было для меня не привычным и очень интересным. Будучи ГИПом, в том числе из сочинских объектов, мне пришлось проектировать ряд мостовых сооружений на дороге от Адлера к курорту «Альпика-Сервис». Что меня тогда очень поразило, что когда мы получили исходные данные по положению трассы, то увидели, что мостовые сооружения фактически расположены не через реку, а вдоль реки!

Дорога проходит по ущелью, вдоль текущей по нему реке Мзымта, именно там, где дорогу можно было бы проложить с минимальными затратами, без необходимости строительства большого количества тоннелей. Дорога петляет вдоль реки, и опоры мостов-эстакад поочередно встают, то на один, то на другой берег Мзымты, или шагают прямо вдоль ее русла.

Было интересно проектировать в таких условиях с сейсмическими нагрузками в 9 баллов, на горной реке, которая из маленького ручейка за несколько часов может превратиться в бурный поток в несколько метров высоты, несущий большие булыжники. Нужно было осваивать необычную для себя специфику проектирования в таких природных условиях».

Первый же объект, автодорожный обход Сочи, оказался серьезным испытанием даже для опытных специалистов Института. При этом, как это часто бывало и в прежние времена, «Стройпроект» не занимался проектированием с чистого листа, а вынужден был довести до конца и завершить проект своих предшественников, разработанный в 1980–90-е годы. Эта неблагодарная, но очень нужная для заказчика работа легла на плечи управления Т.Ю. Кузнецовой и управления экономики строительства. «Стройпроект» справился и с этой задачей, чем заслужил уважение и доверие нового заказчика—ДСД «Черноморье».

«С чего начались наши заказы в Сочи? Нас туда пригласили, когда взялись за ужасный долгострой, который с 1990-х годов не могли довести до конца. Не было денег на строительство, нужно было пересмотреть проект, чтобы иметь возможность отдать его на экспертизу и утвердить заново, чтобы добыть финансирование. И вот мы приехали втроем: Наталия Мартынова, Людмила Кудрявцева и я. Недельку мы разбирали документацию, пытались понять, что там было построено, что успели выполнить. Все-таки нам удалось подготовить документацию, и ее зашили в экспертизе. Дирекция увидела, что Институт может справиться, в том числе, и с такими проблемами, а вскоре нашлись и проектные решения. Потом у нас появились следующие заказы: первый, второй, а потом и третий дублер Курортного проспекта, мосты и развязки в Краснодарском крае».



«Сочи—это, конечно, знаковый объект, не только для сочинцев, но и, для тысяч гостей Олимпиады, для всей страны. Но к тому моменту, когда нас пригласили принять участие в корректировке проекта строительства второй очереди обхода города Сочи, а затем в проекте строительства третьей очереди обхода города Сочи, еще не было разговора про олимпийские объекты. Мы выходили туда только на дорожное проектирование. Для того чтобы начать новый этап, нужно было помочь заказчику решить проблемы на уже строящемся участке, то есть на второй очереди транспортного обхода. Мы туда пришли, нам понравился заказчик, и мы ему понравились, у нас сложились достаточно хорошие, теплые, доверительные отношения. И потом, когда Международный олимпийский комитет принял решение о проведении Олимпиады, наше партнерство просто расширилось и развилось».



ИРИНА БОЯРУН



АЛЕКСАНДР СТАНЕВИЧ



СЕРГЕЙ ЕВСЕЕВИЧ ВЕКСЛЕР,
генеральный директор
ООО «Институт
«Тоннельстройпроект»,
Почетный строитель России

«Обход города Сочи—один из наиболее значимых для меня проектов. Именно с него и началась наша совместная со «Стройпроектом» работа в Сочи. Погрузиться во все проблемы этого проекта мне довелось еще в 2005 году в «Союздорпроекте», работая в должности ГИПа по дорожной части, а в дальнейшем—комплексного ГИПа объекта. Задача была достаточно сложная—запроектировать автомобильную дорогу с учетом построенных в различные периоды искусственных сооружений. При этом строительство объекта продолжалось. В 2007 году мне было предложено возглавить «Сочитранстоннельпроект» и продолжить работу над этим проектом. Так началось наше сотрудничество с группами Татьяны Юрьевны Кузнецовой и Юрия Борисовича Девичинского. Безусловно, транспортный обход города Сочи положил начало для дальнейшего участия «Стройпроекта» в проектировании объектов транспортной инфраструктуры в Сочи, он оказался в равной степени знаковым как для «Стройпроекта», так и для нас. В 2009 году продолжилась наша совместная работа над другими, не менее значимыми проектами: это транспортные развязки «Стадион» и «Виноградная–Донская», это три очереди дублера Курортного проспекта. Над этими проектами мы работали совместно с управлением Александра Андреевича Станевича и были задействованы в выполнении изыскательских работ и в проектировании тоннелей. Должен отметить, что с группой Александра Андреевича лично мне довелось познакомиться еще в 2001 году при проектировании транспортной развязки на Кольцевой автомобильной дороге в Петербурге. Уже тогда «Стройпроект» произвел на меня позитивное впечатление своим подходом к работе, своей организованностью. Присутствие «Стройпроекта» в Сочи, наша многолетняя совместная работа над этими значимыми для всех проектами—все это настолько сблизило нас, что в 2014 году после завершения строительства олимпийских объектов, коллектив «Сочитранстоннельпроекта», сохранив свои кадры, вступил в состав Инженерной группы «Стройпроект» в качестве Института «Тоннельстройпроект»».



«В Сочи у нас сразу сложились очень доверительные, хорошие отношения с заказчиком. Заказчики были молодые, и, по моему, отчасти восприняли меня как маму, которая поможет справиться со всеми сложностями. Мне импонировали особенностями местного сангвинического темперамента, ментальность, вовлеченность заказчиков в процесс. Они быстро реагировали, готовы были мгновенно принимать решения. Мне было это очень близко, потому что иногда приходится тратить массу сил и времени на то, чтобы заставить всех крутиться вокруг нашей общей цели. Стройка уже была в разгаре, и нужно было срочно поменять проект, заложить в проект решения стройки. Эта интенсивная работа продолжалась около года. Я два раза в неделю летала на совещания. Когда процесс был запущен и началась разработка рабочей документации, мы направили на место десант наших сотрудников. Там присутствовала целая команда, которая непосредственно участвовала в строительстве».

Для многих специалистов «Стройпроекта» объекты в Сочи стали первой большой работой в отрыве от Петербурга. Люди вынуждены были месяцами жить вдали от родных, на съемных квартирах, так как работать вахтовым методом не получалось. Новые задачи требовали новых управленческих решений. Начала выработываться технология организации труда в длительных командировках. В Петербурге заботились, чтобы работающие вне дома инженеры жили комфортно, имели под рукой автотранспорт, не испытывали проблем с короткими «побывками» в Петербурге. Кроме того, для упрощения взаимодействия с заказчиком «Стройпроект» организует в Сочи свое представительство.

«Конечно, подобные командировки, как правило, длительные и не нормируемые. Приезжать приходится по любому поводу, когда что-то не складывается у заказчика или у подрядчика. На объектах, где работа планируется долгосрочная, заказчик нередко настаивает на открытии представительства—так, например, было в Сочи».



ТАТЬЯНА КУЗНЕЦОВА

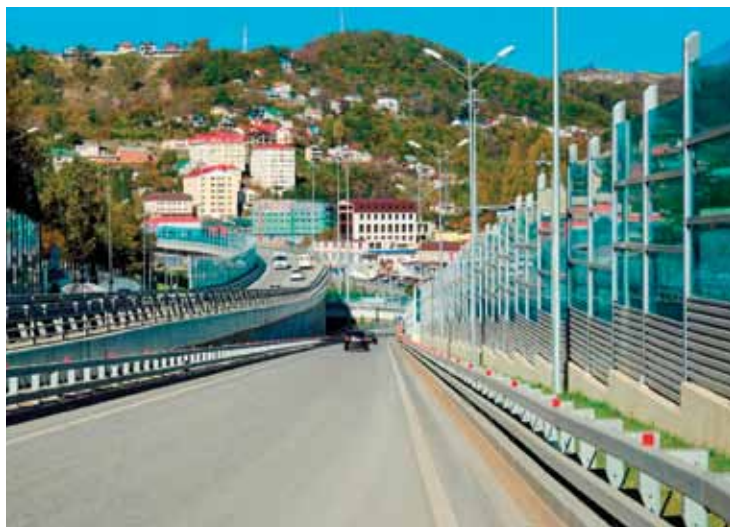


ЮРИЙ БОРИСОВИЧ
ДЕВИЧИНСКИЙ,
заместитель технического
директора—начальник
управления проектных работ
АО «Институт «Стройпроект»,
Почетный строитель России



ЮРИЙ ГАВРИЛОВ

«Когда началось развитие этих больших, интересных проектов, я с удовольствием принял предложение в них поучаствовать и в результате возглавил представительство «Стройпроекта» в Сочи. Поначалу я вел авторский надзор на строительстве обхода города Сочи, параллельно начались работы по дублеру Курортного проспекта, развязкам «Донская—Виноградная» и «Стадион». На этом этапе было открыто представительство, и количество сотрудников увеличилось. Главной задачей было взаимодействие с заказчиком, авторский надзор по всем объектам, которые мы проектировали, устранение замечаний. Задач было очень много, и трудностей было достаточно. Работа велась крайне интенсивно: обходы подрядчик иногда устраивал в семь часов утра, это было нормальное начало рабочего дня на стройке. Приходилось вставать в полшестого, при этом совещания у заказчика иногда заканчивались в одиннадцать часов вечера. В среднем такой график у нас был шесть дней в неделю. Цикл проектов был длительный и продолжался и после Олимпиады. В результате мы застали Олимпиаду, еще до открытия ходили с дочкой смотреть соревнования по фигурному катанию в Ледовом дворце «Айсберг»».



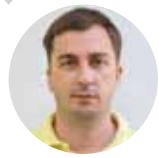
В работу активно включились и местные специалисты, знающие, что называется, театр боевых действий, и прежде всего, ростовский филиал «Стройпроекта», созданный в 2007 году.



ВИКТОР ПЕТРОВ

«На совещании совета директоров 14 марта 2007 года, когда рассматривалась стратегия развития транспортной структуры, решено было основать южный форпост Института, который 1 апреля того же года начал свою работу. Он был создан на базе сотрудников, которые перешли в «Стройпроект» из института «ГипродорНИИ». Поначалу в филиале было всего семнадцать человек. Он начал развиваться, в 2008 году получил самостоятельно в разработку участок трассы М4 «Дон», так называемый обход Тарасовки. На трассе М4 «Дон» было такое узкое место, «бутылочное горлышко», где круглый год собирались пробки по пятнадцать километров. В дальнейшем, в 2013 году, этот проект, тридцатикилометровый обход Тарасовки, был реализован и дал всему этому населенному пункту возможность вздохнуть свободно. В настоящее время автотранспорт пролетает этот участок за двадцать минут без каких-либо затруднений, построена прекрасная семисотметровая эстакада. Филиал был молодой, возраст сотрудников производственного отдела составлял примерно 26-27 лет, все они—выпускники Ростовского государственного университета. В 2008 году, когда появились объекты в Сочи, сотрудники ростовского филиала были заняты на них совместно с управлением Александра Андреевича Станевича и выполняли часть дорожных работ: первый этап на обходе Сочи, второй этап строительства дублера Курортного проспекта, развязка «Стадион», мост через реку Сочи и в дальнейшем—развязка «Аэропорт». Я присоединился к этому перспективному коллективу в августе 2009 года и вместе мы успешно выполнили все поставленные перед нами задачи».





ДМИТРИЙ АЛЛАНОВИЧ
ОСИПЕНКО, главный инженер
Ростовского филиала
АО «Институт «Стройпроект»

«На проектировании объектов транспортной инфраструктуры города Сочи был активно занят почти весь филиал. Значительное время приходилось проводить в командировках, выезжать на объекты строительства, решать массу возникающих вопросов. Строительство велось с 2009 по 2013 год. Самыми значительными объектами для нас стали, конечно, дублер Курортного проспекта и транспортные развязки «Стадион» и «Аэропорт» в городе Сочи. Транспортная развязка «Стадион» уникальна тем, что это самый центр города, очень стесненные условия, сложный рельеф. Никто не верил, что там возможно будет развязать транспортный узел. Тем не менее была создана вполне европейская развязка, которая сегодня очень гармонично смотрится и никто даже не может вспомнить, что здесь было раньше. Она очень хорошо вписалась в застройку, мы практически ничего не снесли, единственный объект, который пострадал в ходе строительства развязки, — туалет при Сочинском стадионе. И сегодня все довольны, этой развязкой пользуется любой, кто проезжает через центр города, и, думаю, проезжают ее с удовольствием».



АЛЕКСЕЙ ЖУРБИН

«Создание южного филиала «Стройпроекта» было с самого начала поддержано инициативной группой людей в Ростове-на-Дону. Таким образом, это не искусственно найденное решение, которое было продиктовано лишь грядущим строительством олимпийских объектов в Сочи, а органичное развитие Института. В наших филиалах работают единомышленники, которые делают общее дело не по принуждению, а по согласию, и чувствуют себя в единой команде. Именно поэтому управлять всем этим большим хозяйством гораздо проще».

К 2014 году основные объекты, которые «Стройпроект» создавал для Сочи, были построены. Специалисты Института убедились, что способны решать новые для себя профессиональные задачи, создавать первоклассные инженерные сооружения и организовывать их воплощение не только в родных пенатах, но и в других регионах. Результатом этого очередного успешного опыта стала организационная экспансия Института в другие регионы страны, а позднее и в сопредельные государства. Именно Сочи превратил «Стройпроект» из организации, известной по преимуществу в Петербурге, в игрока на общенациональном рынке проектирования.





Участие «Стройпроекта» в строительстве скоростной платной автомобильной дороги Москва — Санкт-Петербург (СПАД) и других федеральных трасс. Создание филиала в Москве и дочернего предприятия в Новгороде

В 2008 году, когда работа на многих значимых объектах Сочи вошла в стадию строительства, «Стройпроект» начал искать новый масштабный проект, который бы обеспечил заказами как его специалистов, так и постоянных партнеров Института. Этим проектом стало создание скоростной платной автодороги Москва—Санкт-Петербург. Федеральная трасса «Россия», до сей поры не имевшая альтернативы, уже давно перестала справляться с мощным потоком фур и легковых автомобилей, курсирующих между двумя столицами. Ее загрузка в несколько раз превышает нормативы, и аварии на этой дороге в среднем происходят в три раза чаще, чем на других подобных российских трассах.

Разговоры о создании дублера «России» велись еще с 1970-х годов, его концепция включалась в генплан Москвы и Московской области. Однако видимые формы проект начал обретать только в 2000-е годы. В 2008 году был объявлен конкурс на разработку проектной документации трассы от 58 до 684 километра. Разработать проект такой протяженности в сжатые сроки одной проектной организации не под силу. Для проектирования были привлечены лучшие проектные силы России. Заказчик принял решение разделить трассу на участки, над которыми начали работать три организации, ОАО «Союздорпроект», ЗАО «Петербург–Дорсервис» и «Стройпроект». Функции генерального проектировщика были возложены на «Союздорпроект». «Стройпроекту» было поручено проектирование всех больших и внеклассных мостов, путепроводов и эстакад в составе СПАД (в общей сложности около 130 сооружений), а также головное проектирование на участке 390–543 км. Руководство проектом было возложено на управление Т.Ю. Кузнецовой. К работе сразу подключилось дочернее предприятие Института, «Новгородстройпроект», а в 2009 году и новый московский филиал «Стройпроекта».



ТАТЬЯНА КУЗНЕЦОВА

«Работа над проектом СПАД пришлась на период становления Инженерной группы «Стройпроект». В нем принимали участие «Новгородстройпроект», московский филиал, ростовский филиал, нынешний «Трансэкопроект», «Петербургские сети», «Проектмостореконструкция». Сотрудничая на этом проекте, мы учились взаимодействовать, слушать и слышать друг друга, мы смогли совместить опыт, накопленный каждой из организаций. Имея за плечами разные школы проектирования, находясь зачастую в разных городах, мы, тем не менее сумели установить партнерские командные отношения, что позволило реализовать единый подход к проектированию дороги и мостовых сооружений на ней».

Строительство многополосной магистрали длиной почти семьсот километров ведется на основе государственно-частного партнерства. Концессионером первого головного участка дороги стала «Северо-Западная концессионная компания» со смешанным капиталом, поделенным в равных долях между французской компанией Vinci и российскими акционерами. Трасса проходит по территории Московской, Тверской, Новгородской и Ленинградской областей.

«На скоростной платной автомобильной магистрали мы выступаем главным проектировщиком на двух участках, работая по заказу нашего давнего партнера, крупной строительной организации из Москвы, компании «Мостотрест». Мы начинали наше сотрудничество при создании Вантового моста в составе Кольцевой автодороги, затем в Сочи взаимодействовали на строительстве дублера Курортного проспекта и транспортных развязок, и теперь продолжаем взаимодействие на этой платной магистрали».



АЛЕКСАНДР СТАНЕВИЧ



«Когда-то моим первым объектом в «Стройпроекте» был путепровод длиной пятьдесят метров на дороге Москва–Петербург. На тот момент он считался крупным объектом. Не только руководство проектной группы, которая им занималась, но и руководство Института собиралось на технические советы, все обсуждали, как лучше сделать, какие решения применить. Сейчас, когда идет проект шестого участка СПАД, где мостов около ста тридцати штук, среди которых есть и очень большие переправы, например, полукилометровый мост через Волхов, вероятно, даже руководитель проекта сходу не скажет, сколько в нем заложено мелких мостов; им несть числа. То есть изменились как масштабы стоящих перед «Стройпроектом» проблем, так и масштабы самой компании. Из большой семьи мы, разрастаясь, превратились в команду, в которую входит около полутора тысяч человек, разбросанных по разным городам страны».



МИХАИЛ ДЮБА

Опыт Сочи показал, что работать в других регионах удобнее, привлекая местные кадры. Еще в 2006 году в Новгороде появляется первое дочернее предприятие «Стройпроекта», укомплектованное местными специалистами и молодыми инженерами из других регионов России, АО «Новгородстройпроект».



ДМИТРИЙ НИКОЛАЕВИЧ
НАСОНОВ, генеральный
директор АО «Институт
«Новгородстройпроект»,
Почетный дорожник России

«Я познакомился с Алексеем Александровичем Журбиным на строительстве пешеходного моста в Новгороде, когда он был молодым специалистом и еще даже не помышлял о «Стройпроекте». Потом мы сотрудничали с его предприятием на региональных проектах в Новгородской области. А в 2006 году, когда «Стройпроект» был уже солидной организацией, я предложил, не особенно рассчитывая на позитивную реакцию, создать с нуля в Новгороде проектное предприятие. Журбин сказал: «Ну, давай, создавай! Приходи в нашу команду». Я принял решение, ушел с насиженного места и начал организовывать дочернюю компанию «Стройпроекта», «Новгородстройпроект». Новгород находится между двумя столицами. В тот момент он оказался, в общем-то, в гуще событий. В первую очередь, предполагалось, что мы будем заниматься платной автомобильной дорогой М11, и мы, действительно, стали одними из основных участников проектирования. Хотя на сегодняшний день у нас уже значительно больше объектов, чем мы могли мечтать. Надо сказать, что Новгород очень маленький город, и дорожников у нас не нашлось. В этом смысле создание проектной организации было довольно рискованным решением. Но в результате все сложилось неплохо: нам удалось привлечь архангелогородцев, собрать специалистов из других областей: Псков, Вологда, Иваново, Томск, Омск. Некоторые переехали к нам даже из Москвы и Петербурга. Помню, как мы приехали в главный офис вскоре после создания дочерней компании. Я представил своих сотрудников, в том числе, Игоря Гришина, будущего главного инженера. «А это кто?» — спрашивают. «А это руководитель группы из Архангельска, он в прошлом году окончил институт». — «А где остальные?» — «А остальные, еще пять человек, пока учатся, оканчивают Архангельский университет». Сейчас у нас работает семьдесят человек. Это был не первый мой проект, но я скажу, что это был самый лучший проект в моей жизни, потому что мне удалось собрать семьдесят человек единомышленников, которые ждали, когда их позовут. Я надеялся, что когда-нибудь смогу собрать коллектив, который станет моим вторым «я», и это получилось».

«Когда мы вместе с Дмитрием Николаевичем Насоновым приехали в Санкт-Петербург знакомиться с руководством Института, меня впечатлил размах деятельности «Стройпроекта». На тот момент мне казалось, что это недостижимые объекты, не верилось, что подобная организация будет у нас в Новгороде. Дорожное дело в Новгородской области находилось тогда в большом упадке, проектные вопросы не решались вообще, проектные организации прекратили свое существование. Поэтому я с радостью принял приглашение Дмитрия Николаевича, мне хотелось, чтобы и у нас возродилось проектное дело. Сейчас в Новгородской области интенсивно идет стройка шестого этапа скоростной платной автодороги Москва–Петербург. У нашей компании свой участок, на котором мы разрабатываем рабочую документацию, осуществляем авторский надзор. Есть, конечно, сложности — тяжелая геология, очень слабые грунты, требуются свайные основания под земляное полотно. Важным этапом стала разработка проектной документации по этому участку. Было принято решение организовать некое подразделение по общему сбору исходных данных на всем участке. «Новгородстройпроект» организовал группу, и мы с этой работой очень успешно справились. Был создан ряд объемных книг с материалами, и специалисты пользуются ими до сих пор при разработке рабочей документации. Я считаю это нашей большой заслугой. На следующих объектах нас уже привлекали именно как специалистов в организации сбора исходных данных».



ИГОРЬ ВЛАДИМИРОВИЧ
ГРИШИН, главный
инженер АО «Институт
«Новгородстройпроект»



В 2009 году, вскоре после начала работы над скоростной трассой, соединяющей Москву и Петербургом, у «Стройпроекта» появляется новое подразделение, на сей раз в столице. Институт стал одной из немногих организаций в стране, чей главный штаб расположен в Петербурге, в то время как филиал находится в Москве. Благодаря работе новых филиалов среди реализованных проектов «Стройпроекта» появляется все больше дорожных объектов.



АЛЕКСАНДР ВЛАДИМИРОВИЧ
КРАЙНИК, заместитель
технического директора—
главный инженер
московского филиала
АО «Институт Стройпроект»

«Одной из причин, по которой я принял решение присоединиться к «Стройпроекту», стала история компании. «Стройпроект» изначально создавался как маленькая проектная организация, собственники которой являются и ее топ-менеджерами. То есть менеджмент компании—это те люди, которые компанию создавали. Было видно, что это увлеченные люди, которые готовы стоять стеной за свою организацию. В этом смысле «Стройпроект» выделяется на фоне других проектных организаций с историей. Крупнейшие российские компании в этой сфере в определенный момент своего развития меняли структуру собственности. Когда отрасль испытывала серьезные проблемы с финансированием, собственники продолжали вести политику, основанную на идее, что компания нужна для того, чтобы зарабатывать. У «Стройпроекта» несколько иной фундамент: компания нужна для того, чтобы она существовала, строилась, чтобы развивались люди, развивались специалисты. Я был очень впечатлен тем, какое внимание в «Стройпроекте» уделяется обучению молодых специалистов, подготовке и воспитанию кадров. Больше всего меня удивила система менеджмента качества. В крупных организациях, она, на мой взгляд, построена хуже, чем в «Стройпроекте». Именно эти факторы позволили мне принять решение о переходе на работу в Институт».



«В марте 2009 года наша команда в составе Александра Владимировича Крайника, Бориса Витальевича Гукайло и вашего покорного слуги получила приглашение от Алексея Александровича Журбина присоединиться к «Стройпроекту». К этому времени Институт воспринимался как наиболее передовой и современный как с точки зрения проектирования, так и с точки зрения отношения с заказчиком. Было что-то очень правильное в том, как он вел свою деловую активность, как выстраивал отношения с заказчиком. Это можно назвать ориентацией на клиента, в противоположность старым советским шаблонам, где проектировщик диктовал свое видение. Институт отличала большая открытость к пожеланиям заказчиков, это чувствовалось всегда. И, безусловно, Институт был лидером с точки зрения искусственных сооружений, тут его авторитет был неоспорим. Имидж «Стройпроекта», его репутация на рынке нам очень помогли, когда мы стали его филиалом. Мы воспринимались заказчиками не как некая новая структура, а как Институт «Стройпроект», и это дало нам возможность быстро занять свое место под солнцем в Москве. Наша задача была, главным образом, в том, чтобы не посрамить, не подвести, выполнить все серьезные обязательства, которые у нас появились. Не скажу, что процесс вхождения в работу был плавным. У нас сразу появилось очень много объектов. Первые два года выдались очень тяжелыми, нагрузка на людей, которые пришли к нам первыми, была колоссальной. Первые проекты, два участка дороги М8 «Холмогоры», оказались сложными и с технической, и с политической точки зрения. Это зоны сплошной городской застройки, крайне насыщенные инженерными коммуникациями. На проектах такого уровня сложности мы очень сильно подкачали свои мускулы и набрали квалификацию. Нужно отдать должное нашим сотрудникам, они выдержали эту нагрузку. Но и мы как руководители филиала не сломались, не стали заменяться на случайных людей, подбирали квалифицированных специалистов. Я уверен, что во многом благодаря этому московский филиал, который я представляю, твердо встал на ноги. Поэтому теперь, когда новые люди приходят устраиваться на работу, я сразу говорю: «Наша ниша—это все сложные объекты, с массой переделок и решений, поэтому легкой жизни обещать не могу. Если у тебя жизненное кредо работать с девяти до шести, то здесь так не получится в силу объективных обстоятельств».



АЛЕКСАНДР ВЛАДИМИРОВИЧ
КУСИК, заместитель
генерального директора—
директор Московского филиала
АО «Институт «Стройпроект»,
к.т.н.



ДМИТРИЙ СЕРГЕЕВИЧ
ПИТУЛЬКО, исполняющий
обязанности Главного инженера
проекта Московского филиала
АО «Институт «Стройпроект»

«Все объекты, с которыми мы работаем, они крупные, они на виду, мы сами ими пользуемся. Приятно, когда объект — не нечто абстрактное, а сооружение, которое находится совсем рядом, в Московской области или где-то неподалеку. Это и шестой этап СПАД, и развязка на стыке Москвы и Московской области в Павшинской пойме, и путепровод на трассе М1 «Беларусь». Мы гордимся, что ко всем этим проектам мы приложили руку».



МИХАИЛ ДЮБА

«С момента основания московского филиала я очень люблю бывать в столице. Чувствую себя немного героем из XIX века, «сам Михаил Владимирович из Петербурга пожаловали». С сотрудниками этого филиала у нас очень сердечные отношения. Как-то раз на одном из совместных собраний я даже провозгласил тост: «Москва — странный город, десять миллионов жителей, а поговорить не с кем. Но теперь, с появлением нашего московского филиала, у меня всегда есть с кем поговорить». Сложность только в том, что в Москве жизнь интенсивнее и нужно успевать в быстрый разговор москвича вставить наше питерское медленное слово».

Новый филиал активно включился в работу, проектируя подходы и развязки в Самаре и выполняя проектную документацию на одном из участков платной автомобильной дороги «Москва–Санкт-Петербург» по заданию генерального проектировщика, управления проектных работ «Стройпроекта». Вскоре московский филиал и сам стал выполнять функции генерального проектировщика при реконструкции федеральных трасс М8 «Холмогоры» и М1 «Беларусь», проходящих по территории Московской области. Трасса «Беларусь», как и СПАД, — частично платная автомагистраль. Наделавшая много шума история с Химкинским лесом показала, что для успешной организации строительства подобного рода платных дорог, необходима работа с общественным мнением, деятельность в сфере public relations. Нужно убедить жителей районов, через которые проходят автомагистрали, что плюсы появления новых современных дорог перекроют неудобства, связанные со строительством, вырубкой лесов, переносом коммуникаций, изъятием территорий.



АЛЕКСАНДР КРАЙНИК

«Самыми непростыми, естественно, были первые проекты московского филиала. Филиал только начинал развиваться, сотрудников было не так много. Первые объекты — это дорога М8 «Холмогоры», которая сейчас находится в стадии завершения строительства. Нам очень приятно, что первый наш объект начали строить в год пятилетнего юбилея филиала, а в этом году, вероятно, по нему пустят движение. Но и работы на трассе М1 «Беларусь» запомнились сложностями. Это один из наших первых платных объектов, и мы столкнулись не с техническими проблемами, поскольку запроектировать новую для Российской Федерации платную дорогу с пунктами взимания платы, с системами управления дорожным движением, мы умеем. Но опыта эксплуатации платных объектов, опыта обсуждения их с общественностью в стране пока недостаточно. Что такое дорога? Дорога — это услуга, которую государство оказывает своему населению. Платная дорога — это хорошая услуга. В нашей стране не так много тратится денег на реконструкцию, строительство, содержание автомобильных трасс. К сожалению, заказчики, которые проектируют, строят, финансируют такие автомобильные дороги, не очень занимались общественным мнением. И у нас в связи с этим были серьезные проблемы. Сейчас, к счастью, это вошло в норму, уже есть пользовательский опыт. Не всегда люди довольны тем, что они должны платить деньги, но страна развивается, мы все выезжаем в Европу, за границу, пользуемся платными дорогами, понимаем, что это лучше и безопаснее».

Платная дорога, как показал опыт Западного скоростного диаметра — это совершенно другой уровень комфорта, качества и сервиса. Новым важным опытом стало участие специалистов Института в реконструкции участка федеральной трассы «Дон», которая выполнялась в соответствии с немецкими стандартами. Можно сказать, что именно благодаря этой работе инженеры «Стройпроекта» научились приводить к общему знаменателю европейскую и отечественную практику дорожного проектирования.

«Самым интересным с технической точки зрения является, безусловно, знаменитый объект, реконструкция автомобильной дороги М4 «Дон» на участке 933–1024 км. Потому что ГК «Автотор» было принято решение о том, что на этом объекте будет сделан некий эксперимент, дорога проектировалась параллельно по нормам Российской Федерации и немецким стандартам».



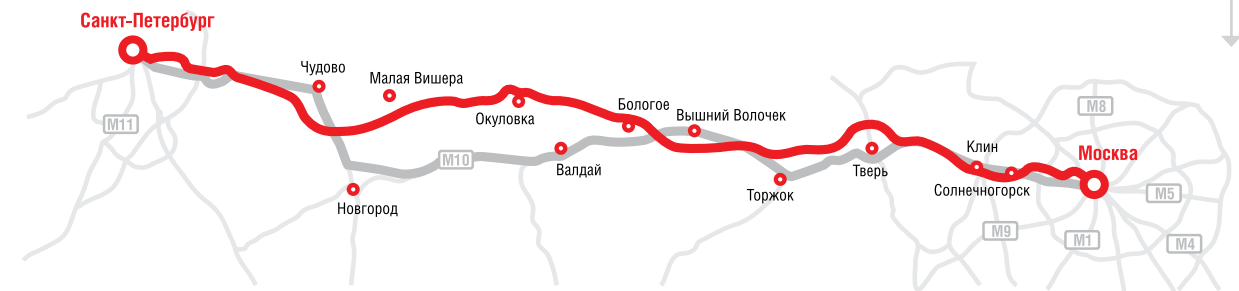
АЛЕКСАНДР КРАЙНИК



«У нас в стране достаточно много говорят о необходимости гармонизации норм проектирования с европейскими стандартами. ГК «Автодор», по сути, реализовала первый конкретный шаг в этом направлении. Мне очень приятно, что мы получили возможность участвовать в этом эксперименте. Мы построили работу следующим образом: наняли немецкую компанию и выполняли работы параллельно с ее инженерами. Мы проектируем по российским нормам, они по немецким, выходим с докладом к заказчику—госкомпании «Автодор», сравниваем варианты и по результатам разрабатываем проект. У нас сложилась с немецкими партнерами очень хорошая рабочая атмосфера, конструктивный диалог. У них никогда не было учительской, менторской позиции. Конечно, у нас постоянно возникали горячие споры, почему у нас так, а у них иначе? Все знают фильм «Особенности национальной охоты», эпизод, как Кузьмич общался с финном. Зачастую вот так, между слов, между строк, даже при наличии языкового барьера, рождалось взаимопонимание. С представителями немецкой компании «ВЕВ», в частности, с ее директором Бернардом Блюмелем и техническим директором, доктором Иоахимом Венцелем, мы стали друзьями. Это была очень увлекательная работа и очень интересен будет ее результат».



АЛЕКСАНДР КУСИК



В настоящее время «Стройпроект» активно разрабатывает рабочую документацию на нескольких участках СПАДа. Полностью магистраль должна быть запущена в 2018 году.

Освоение Сибири и Дальнего Востока. Бугринский мост и мост на остров Русский



Пока развивалась работа над сочинскими объектами, Институт уверенно продолжил экспансию вглубь страны, осваивая все более отдаленные регионы и выстраивая сеть стратегически расположенных филиалов. В 2008 году инженеры «Стройпроекта» приступили к разработке проекта новой переправы в Новосибирске. Раскинувшийся над Обью Бугринский мост, открытый в 2014 году, стал одним из самых красивых и новаторских произведений Института.



АЛЕКСЕЙ ЖУРБИН

«Сочи приучил нас к тому, что мы спокойно можем работать в других регионах. Поэтому в 2008 году мы выиграли конкурс и приняли участие в проектировании моста через Обь в Новосибирске. Бугринский мост был построен и открыт в преддверии Госсовета по дорожному хозяйству в 2014 году. Мы очень гордимся этим объектом, это самая крупная в мире арка с сетчатой структурой вант».



АНАТОЛИЙ КЕЦЛАХ

«Бугринский мост, наряду с Большим Обуховским вантовым мостом, на мой взгляд, — один из наиболее выдающихся объектов Института. Это один из самых сложных по конструкции мостов даже в общероссийских масштабах. Великолепный, рекордный для арочных пролетов мост. При его сооружении возникли определенные сложности, некоторые сомневались, что проект возможно реализовать. Но мост построили, и новосибирцы им с удовольствием пользуются. В «Стройпроекте» всегда стремились к оригинальным решениям, не боялись нового».

ТАТЬЯНА ЮРЬЕВНА ГУРЕВИЧ,
заместитель начальника
управления проектных работ
АО «Институт «Стройпроект»

«Я занималась проектом Бугринского моста на самом раннем этапе: разработка проекта, начало стройки, выстраивание взаимодействия с подрядчиком, которое не всегда складывалось легко. К сожалению, мы не смогли по-настоящему породниться с этим мостом, потому что мне не довелось пройти вместе с ним весь путь до конца строительства. Оставив объект, когда еще не были выведены все опоры, я увидела его уже готовым в 2014 году. Я прекрасно помню свое впечатление: мы плывем на экскурсионном кораблике по Оби, и вдруг перед нами появляется эта арка, удивительное сочетание красоты и силы, от которого захватывает дух! Красивая идея, воплощенная в потрясающее сооружение. Я горжусь коллегами, которые благодаря своим знаниям, живому уму, вкусу, смелости смогли реализовать этот проект».



Бугринский мост — уникальное инженерное сооружение с самым протяженным в России арочным пролетным строением длиной 380 метров, и одновременно — одна из архитектурных достопримечательностей третьего по величине города России. Он запроектирован в виде сетчатой арки, имитирующей красный лук — символ Новосибирска. Мост был единодушно одобрен руководством «столицы Сибири» и горожанами.



«Проект был интересен с самого начала. Когда мы защищали его в экспертизе, там настаивали на простых, понятных решениях, которые хорошо известны в Новосибирске. Предлагали построить обыкновенный балочный мост. Но мы доказали, что каждый объект должен быть к месту. Помимо того что мы придумали красивое решение, мы нашли возможность его полностью воплотить. Наша основная задача состояла в том, чтобы сделать мост легким, висящим в воздухе. На определенном расстоянии он видится как контур тонких линий. В этом состоял замысел архитекторов, и мы постарались максимально претворить его в жизнь. При сооружении и конструировании элементов арочного пролетного строения мы добивались, чтобы светотени легли на арку так, чтобы она казалась еще более изящной и тонкой. Для этого пришлось идти на сложности в конструировании, но лишь таким способом можно было сохранить образ, предложенный архитекторами. Притом что новосибирцы, как и все сибиряки, достаточно остры на язык и не стремятся завуалировать свои мнения, они приняли объект, он им понравился. На мосту всегда много народу, и люди умудряются сделать селфи в таких местах, что я бы без присмотра МЧС их фотографироваться не пускал».



ЮРИЙ ДЕВИЧИНСКИЙ

Помимо рекордного пролетного строения и изяшной архитектуры, Бугринский мост интересен и как первая в мировой практике переправа, при строительстве которой был применен уникальный способ радиальной надвигки мостовой арки. Решение было нестандартным, а его воплощение многим казалось весьма рискованным.



АЛЕКСАНДР СЕЛИВЕРСТОВ

«За этот мост я бы поставил памятник или, по крайней мере, бюст народного героя Юлии Михайловне Шестаковой, главному инженеру проекта по технологии строительства. Она, можно сказать, вынесла на своих женских плечах весь этот мост. Уже основные конструкции этого сооружения достаточно сложны, но то, что пришлось проделать на монтаже,—это высший пилотаж. Надвигка кривой арки—сложный и опасный маневр. К счастью, ураганный ветер, которого все боялись, случился в Новосибирске на несколько недель позже. Не уверен, что все бы сложилось хорошо, если бы к этому времени арку не успели замкнуть. Тем не менее арку сдвинули с двух сторон и успели подготовить центральный замок».



ЛЕВ ШАПИРО

«Таких арок у нас в России не было никогда, и в мировом масштабе она занимает почетное место. Ее высота—семьдесят метров, в плане она имеет форму арфы. Проблема состояла в том, что мы не могли найти для нее способ монтажа. В результате было найдено решение, которое прежде никогда не применялось. Основная, первоначальная идея принадлежала нашему главному инженеру Александру Злотникову: по временным опорам надвинуть полуарки до замыкания. Это было непросто воплотить. Я рисовал эскизы, и уже по ним технологическая бригада сделала проект. В результате надвигка была произведена с высочайшей точностью, буквально до миллиметра».

«Я познакомился со «Стройпроектом» и его топ-менеджерами, когда организация «Сибмост», в число руководителей которой входил и я, пригласила «Стройпроект» для разработки рабочей документации Бугринского моста. Проектную документацию на этот мост «Стройпроект» закончил еще раньше, в 2009 году. Как и всякий новый опыт, начало знакомства со «Стройпроектом» было несколько болезненным. Нам были давно известны другие крупные проектные институты, с которыми мы сотрудничали долгие годы. Однако параллельно у нас шел другой проект по разработке проектной документации с подрядной работой в рамках подготовки саммита АТЭС во Владивостоке. И как раз во Владивостоке мы ближе познакомились со «Стройпроектом» и стали хорошими, добрыми друзьями. Потом мы много общались с инженерами «Стройпроекта», с руководителями. Я, можно сказать, влюбился в «Стройпроект»! Я увидел, что это инженеры, которые работают не по старинке, они пытаются постоянно сделать что-то интересное, новое, красивое, с ними было легко и комфортно сотрудничать и инженерно-техническому составу, и топ-менеджерам «Сибмоста». Когда я принимал решение о переходе на работу в «Стройпроект», меня, вероятнее всего, подкупила именно атмосфера организации. Еще когда я работал в «Сибмосте», нас приглашали на всевозможные корпоративные мероприятия, дни рождения руководителей. Абсолютно нестандартная обстановка! За последние двадцать пять лет возникло большое количество малых предприятий. И нередко среди руководства этих предприятий начинались дележи, ссоры. Здесь же все решается в режиме разговоров, переговоров. Эти замечательные ребята, основатели «Стройпроекта», комфортно построили и свою жизнь, и жизнь своих сотрудников. У нас иногда говорят: для чего мы живем—для того чтобы работать или же мы работаем, для того чтобы жить? Так вот, руководители «Стройпроекта» сделали так, что эти понятия неразделимы. Люди работают, они довольны своим существованием, они придумывают, фантазируют, воплощают это в жизнь и вдобавок о них не забывают в социальном смысле, это просто замечательно!»



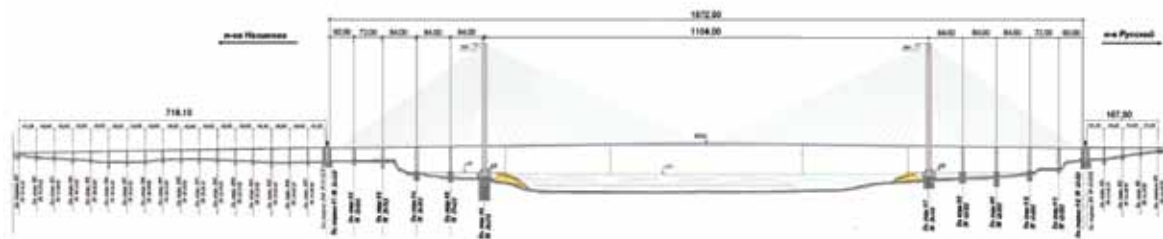
ВАДИМ ИВАНОВИЧ АНТОНОВ,
заместитель генерального
директора по Сибири
и Дальнему Востоку,
руководитель представительства
АО «Институт «Стройпроект»
в Новосибирске,
доктор транспорта

Между тем на Дальнем Востоке полным ходом велась подготовка к еще одному значимому событию, саммиту организации Азиатско-Тихоокеанского экономического сотрудничества, который должен был состояться в 2012 году. К саммиту было приурочено создание во Владивостоке уникального инженерного сооружения, моста на остров Русский через пролив Босфор Восточный. В 2009 году «Стройпроект» выиграл тендер на осуществление строительного контроля на строительстве этой переправы, ставшей одним из самых больших вантовых мостов в мире.



АЛЕКСАНДР СМЕРНОВ

«Мост на остров Русский, безусловно, выдающийся проект по многим параметрам. Для «Стройпроекта» первым мостом такого уровня стал Вантовый мост в Санкт-Петербурге. Мы в России были единственными, у кого имелся опыт сдачи двух очередей Большого Обуховского моста, мы прошли от первого колышка до ввода второй очереди. Поэтому когда мы занялись Владивостоком, у нас за плечами был большой опыт создания уникальных сооружений, который очень пригодился. Интересно, как мы начинали работу на объекте. Нам пришлось, как говорится, стартовать «с неба на землю и в бой». Мы выиграли аукцион, я прилетел во Владивосток с контрактом, понимая, что подрядчик начал стройку больше чем полгода назад и что нам нужно приступать как можно скорее. И вот буквально на следующий день я подписал контракт, а через полчаса прямиком из аэропорта приехали первые наши сотрудники.»



Во Владивосток из Петербурга вылетел целый десант, более тридцати технических специалистов и инженеров из управления надзора. Шесть человек переехали на Дальний Восток вместе с семьями, поскольку организовать для всех командированных работу вахтовым методом не было ни возможности, ни времени. К этому моменту «Стройпроект» накопил достаточной опыт в обустройстве быта и создании рабочей обстановки для сотрудников в таких длительных командировках.

«Мы придерживаемся политики, предусматривающей, что пребывание людей в отрыве от семьи должно быть максимально комфортным. Это не значит, что аборигены приносят им кофе в постель, но бытовую и транспортную сторону жизни мы пытаемся организовать как можно лучше, стараемся дать нашим сотрудникам возможность общаться с семьями. Когда есть возможность, мы организуем работу по вахтам, чтобы человек, отработав месяц, мог пару недель провести дома с семьей. С другой стороны, мы набираем и местный персонал, направляя на место сотрудника, который способен наладить работу. Когда мы заканчиваем объект, кто-то уходит, а кто-то говорит: «А куда мы едем дальше?». После каждого большого проекта появляются новые сотрудники: из Омска и Перми, где у нас были объекты, из Барнаула и Ярославля, из Вологды и Москвы. На сегодня уже порядка десяти семей у нас кочуют с объекта на объект. Мы стараемся их обустроить, найти садик для ребенка, помочь с трудоустройством супругов, нанимаем достойное жилье, чтобы люди работали в спокойной обстановке.»



СЕРГЕЙ АНАТОЛЬЕВИЧ СКОРОСПЕЛКИН,
начальник управления надзора
АО «Институт «Стройпроект»,
Почетный дорожник России





АЛЕКСАНДР СМІРНОВ

«На сегодняшний день управление надзора в Петербурге— это только база, где пополняются запасы и формируются резервы, а люди раскиданы по всей стране, в самых разных точках. Управление надзора— это самая возрастная команда «Стройпроекта». В этой сфере кроме технических познаний нужен еще огромный жизненный опыт. Можно научить человека каким-то техническим вещам, можно научить экономике, но научить взаимоотношениям, научить всегда адекватно относиться к своим партнерам, как заказчикам, так и подрядчикам, которые выполняют не самые простые функции в строительной жизни,— на это требуются годы. Самое главное— постараться создать людям такие условия, чтобы им не хотелось уйти. В каждого сотрудника вложено слишком много, и потеря опытного человека— это всегда минус. Это потерянные деньги и время. Как показывает наш опыт, на адаптацию любого нового человека на проекте уходит как минимум год. Создать команду для подобного рода удаленных проектов— все равно что снарядить экипаж подводной лодки. Мы формируем ее не только по технической принадлежности, хотя в группе очень много специальностей: мостовики, дорожники, сварщики, специалисты по асфальтам, электрики, слесари. Мы стараемся создать команду, которая бы могла работать в своем замкнутом коллективе не один год. Цикл крупных объектов достаточно длинный, три-четыре года. Основное общение у людей происходит на работе, они каждый день приезжают на объект, ежедневно встречаются и не должны вызывать друг у друга устойчивую аллергию. Нужно их подобрать, чтобы была, по крайней мере, симпатия».



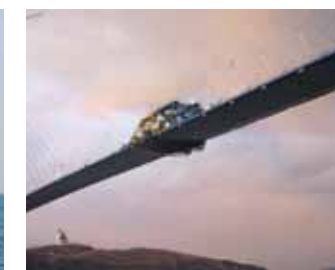
Во Владивостоке команда «Стройпроекта» занималась строительным контролем, дневала и ночевала на объекте, который строился ударными темпами на глазах у всей страны. Со своей задачей специалисты справились, и мост был открыт, как и намечалось, в 2012 году.



«Мост на остров Русский во Владивостоке— знаковый объект, мы посвятили ему три с лишним года. На тот момент это был самый большой в мире мост. Центральный пролет— тысяча сто четыре метра, подмостовой габарит семьдесят метров, высота пилона триста двадцать четыре метра, очень серьезный объект. Я набирал туда команду из тех, с кем работал на Вантовом мосту в Петербурге и старался подбирать людей, которых можно назвать фанатами своего дела. Там было тяжело работать, это другой конец России. Объект был довольно сложный, потому что многие подрядчики не имели опыта сооружения вантовых мостов. Были свои нюансы, но мы их дружно преодолели. Мы получили неоценимый опыт работы на уникальных объектах подобного класса. Приятно, что практически всем нашим сотрудникам, которые работали в команде, были вручены награды и благодарности. Наша специальность вызывает гордость, потому что мы всегда находимся между двумя силами— Заказчик и Подрядчик, с которыми нужно находить паритетные как технические, так и политические решения. Зато теперь мы на сто процентов уверены, что с этим объектом все будет хорошо и он будет служить вечно».



МИХАИЛ КОРОТКИН





АЛЕКСАНДР СМІРНОВ

«Этот проект характеризовался, главным образом, деловой обстановкой на стройке, потому что времени на пустые разговоры ни у кого не было. Все понимали, что саммит неумолимо надвигается. Было немало скептиков, сомневающихся, говорили, что нужно обязательно закупить паромы, потому что мост закончить не успеют. Но, к счастью, на объекте сложилась рабочая команда: подрядчик, заказчик, строительный контроль. Все понимали, что каждый делает свою работу и за нее отвечает, у каждого есть свои полномочия, через них не перепрыгнуть. На этом объекте не было «слуг» и «господ», главным «господином» для нас был мост. Самым страшным грехом было, если бы мы в какую-нибудь ночь не приехали или задержали выезд на приемку. Но и мы отучили подрядчиков вызывать наших людей впусую. Когда в три часа ночи нашего старшего инженера-резидента вызвали на опору, а там ничего не было готово, он позвонил генеральному подрядчику—директору—и сказал, что, мол, я вот здесь сижу на опоре, мне скучно, приезжайте, давайте вместе посмотрим, как ваши подготовились. Конечно, было нервно, но это были не личные трения, а волнение за объект, чтобы все выполнить качественно и во время».

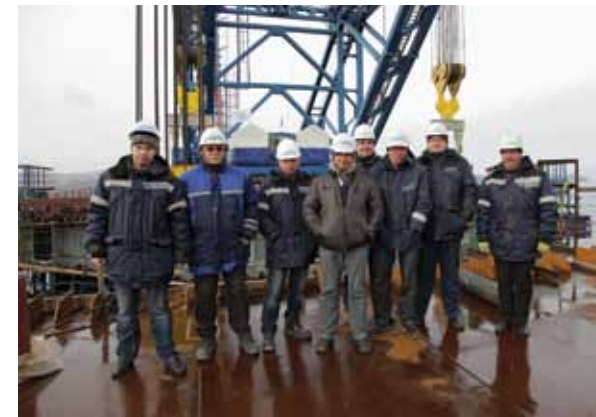


Бугринский мост и мост на остров Русский стали началом движения «Стройпроекта» в азиатскую часть России. В ближайшем будущем Инженерная группа планирует принять участие еще в нескольких крупных и амбициозных проектах в Сибири и на Дальнем Востоке. В 2014 году в Новосибирске было открыто новое представительство «Стройпроекта».

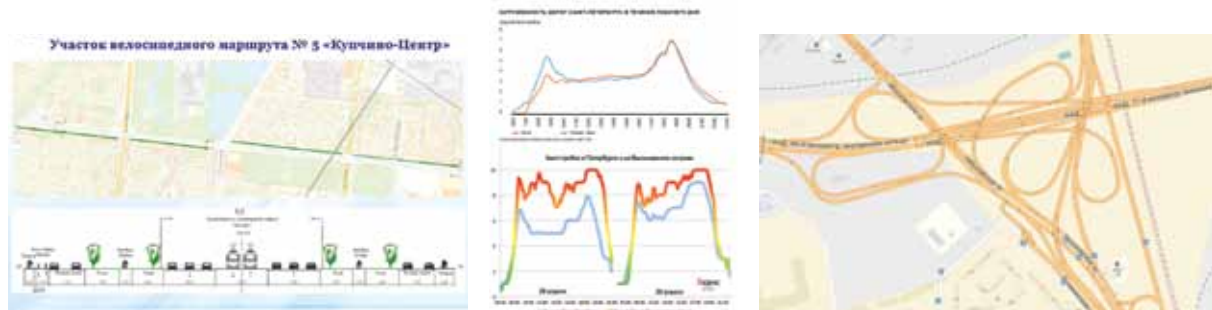


ВАДИМ АНТОНОВ

«Представительство в Новосибирске было создано для того, чтобы более оперативно решать проблемы с заказчиками и администрацией за Уралом. Для этого необходима техническая база. У нас в представительстве есть конференц-зал, куда с удовольствием приходят руководители областного и муниципального уровня. Все вопросы решаются в онлайн-режиме, организуем совещания с телеконференцией, на которой можно быстро обсудить чертеж или другие технические вопросы, договориться и в тот же день распечатать результаты и передать заказчику. Поэтому штат нашего представительства—всего три человека, но этого достаточно. Единственная сложность—приходится просыпаться в семь утра для того, чтобы к началу работы мэрии и администрации быть на месте, и заканчивать рабочий день в восемь-девять часов вечера, когда в Санкт-Петербурге еще только шесть часов. Но в век технологий всегда можно находиться на связи, так что большой проблемы здесь нет. В настоящее время мы работаем над окончанием проектов в Новосибирске. Самый серьезный объект—строительство четвертого моста через реку Обь. Ближайшие планы—участие в проектировании нужной стране и людям дороги на Дальнем Востоке, трассы Владивосток—Находка. Ну и, конечно же, очень хотелось бы запроектировать мост через Лену в районе Якутска».



Разработка автоматизированной транспортной модели Санкт-Петербурга



Автомобильный бум

в России начался лишь после падения Советского Союза—как минимум на семьдесят лет позже, чем в развитых странах. Количество транспортных средств на душу населения, особенно личных автомобилей, за последние пятнадцать лет выросло более чем вдвое. В наши дни Санкт-Петербург занимает одиннадцатое место среди российских регионов по числу автомобилей: в среднем на тысячу жителей приходится триста восемнадцать машин. Это немало даже по мировым меркам. Для сравнения, в Лондоне тот же показатель равен тремстам пятидесяти автомобилям. По расчетам экспертов, уровень автомобилизации будет стабильно расти, и лет через десять в Петербурге будет не менее четырехсот собственных легковых автомобилей на каждую тысячу человек. Хотя Петербург—один из самых молодых городов Европы и самый молодой среди мегаполисов, уличная сеть здесь не слишком приспособлена для такого количества личного и общественного транспорта. Во многих случаях у крупных транспортных артерий нет альтернативы, узкие улицы и дороги не справляются с нагрузкой. В городе, лежащем на островах, остро ощущается нехватка мостов и путепроводов, а создание системы скоростных автострад в Петербурге продвигалось в последние годы гораздо медленнее, чем в федеральном центре. Кроме того петербургская сеть метро развита значительно хуже, чем в сопоставимых с Петербургом по численности и площади городах Старого и Нового Света.

Город остро нуждается в оптимизации работы транспортной системы. Грамотное прогнозирование объемов и направлений перевозок с применением методов математического моделирования могло бы существенно упростить жизнь всем участникам дорожного движения. Прежде созданием транспортных моделей для Петербурга и других городов занимались специализированные институты, исследовавшие закономерности изменения демографической ситуации, формирования пассажиропотоков, а также динамику изменения направлений и объемов перевозок с учетом генерального плана.

В последние годы эта система не получила целенаправленного развития, хотя потребность в создании подобного рода транспортных моделей остается как никогда острой. В 2010 году «Стройпроект» как один из крупнейших петербургских центров инженерной мысли начал развивать новое направление работы: транспортное планирование. Хотя основная деятельность Института лежит в сфере проектирования, у «Стройпроекта» есть и необходимая техническая база, и грамотные кадры, владеющие современными подходами к созданию математических моделей для прогнозирования транспортной ситуации. Специалисты организованного в Институте отдела транспортного планирования включились, в частности, в создание автоматизированной транспортной модели Санкт-Петербурга. Этот проект — еще одно новаторское начинание «Стройпроекта» в сфере развития городской среды.



ВИКТОРИЯ ВАСИЛЬЕВНА
КАЛИНИНА,
начальник управления
транспортного планирования
АО «Институт «Стройпроект»

«В 2010 году Алексей Александрович Журбин пригласил меня на должность начальника отдела, предложив мне заняться развитием нового направления деятельности Института — транспортного планирования. Проект транспортной модели Петербурга — амбициозная задача. Мне это было интересно, для меня это был первый столь серьезный проект, и, наверное, он повлиял на всю мою жизнь. Мне вообще импонирует философия «Стройпроекта», инновационный и прогрессивный взгляд на вещи. Здесь не боятся браться за новое.»

До этого момента задача создания транспортной модели была возложена на несколько институтов. Они были в значительной степени разобщены, а их усилия плохо скоординированы. Обновление базовых данных модели происходило довольно беспорядочно, от случая к случаю. Сейчас мы стремимся к системному развитию и пополнению модели, к правильной организации сбора данных, к удобной целенаправленной передаче информации для решения задач проектирования объектов улично-дорожной сети, в том числе, искусственных сооружений и подходов к ним. Идеология создания этой модели — сделать ее доступным

и полезным продуктом для города. Автоматизированная транспортная модель стала одним из первых крупных проектов отдела транспортного планирования. За пять лет мы проделали большой путь. Если вначале в отделе было лишь двое сотрудников, то сейчас нас уже двадцать пять человек. В целом отдел занимается решением проблем, далеких от рутины, требующих творческого, аналитического подхода. Даже для, казалось бы, простой задачи организации дорожного движения на период производства работ в черте города не всегда применимы типовые проектные решения, разработанные ГОСТы. Нужно учитывать все особенности перекрестков, разрабатывать схемы альтернативных маршрутов следования на многовариантной основе. Каждый раз приходится искать новые подходы к старым проблемам. Даже когда дело касается краткосрочной задачи, нужно учесть интересы всех участников процесса и заинтересованных лиц: строителей, автомобилистов, пассажиров общественного транспорта, городских властей. Нужно обеспечить безопасность движения, оптимизировать систему пешеходных подходов, чтобы пешеходам не пришлось далеко идти, и у них не возникла соблазн нарушить правила дорожного движения. Зачастую все эти интересы входят между собой в противоречие. К тому же в каждом городе своя транспортная специфика. В качестве примера можно привести Красноярск и Краснодар. В Красноярске многоэтажная застройка, достаточная ширина улиц. Мы попытались убедить представителей местной администрации организовать движение трамваев в центральной части Красноярска, но город так и не пошел на это. В Краснодаре, наоборот, — объект проектирования был расположен на территории, где улицы очень узкие. На период строительства транспортной развязки требовалось временное закрытие трамвайного движения, но достичь такого решения удалось с большим трудом после серьезных дискуссий. И это только два примера. Наша цель в каждом случае — выработать оптимальную концепцию, которая могла бы в значительной степени удовлетворить всех. Это задача не простая, но интересная. Среди перспективных направлений развития отдела мы видим участие в проектах формирования городов, «удобных для жизни людей», где есть место всем участникам движения, — пешеходам, велосипедистам и всем видам транспорта».

Окно в мир: «Стройпроект» выходит на международный рынок проектирования



В первой декаде нового тысячелетия «Стройпроект» накопил немалый опыт общения и работы с западными коллегами-проектировщиками, а география проектов Инженерной группы постоянно расширялась. Настало время совершить следующий качественный рывок и выйти на международную арену. В 2013 году в составе «Стройпроекта» было создано управление консалтинга и международных проектов.



АЛЕКСАНДР БУТОВСКИЙ

«Стройпроект» решил развивать международную деятельность, международный рынок. Это делается отнюдь не «для галочки». Как любая организация, достигшая определенного масштаба и имеющая определенные компетенции, «Стройпроект» стремится к диверсификации своей деятельности, хочет иметь независимость от внутреннего рынка. Возможно, сейчас эта идея не слишком популярна в России, но такова жизнь, нельзя застревать на каком-то этапе, нужно двигаться дальше. Несмотря на сложную обстановку, мы ищем пути, мы видим, что европейские коллеги хотят работать с нами. Проблема, скорее, в идентификации объектов и нахождении именно тех проектов, где мы можем достичь положительной синергии именно за счет объединения. Мы смотрим и на Казахстан, и на Норвегию, мы сейчас активно работаем с немецкими коллегами, у нас есть соглашение о сотрудничестве с крупнейшей в Прибалтике литовской компанией, это наши коллеги, проектировщики транспортной инфраструктуры. В сотрудничестве при реализации крупных проектов есть преимущества, видимые всем».

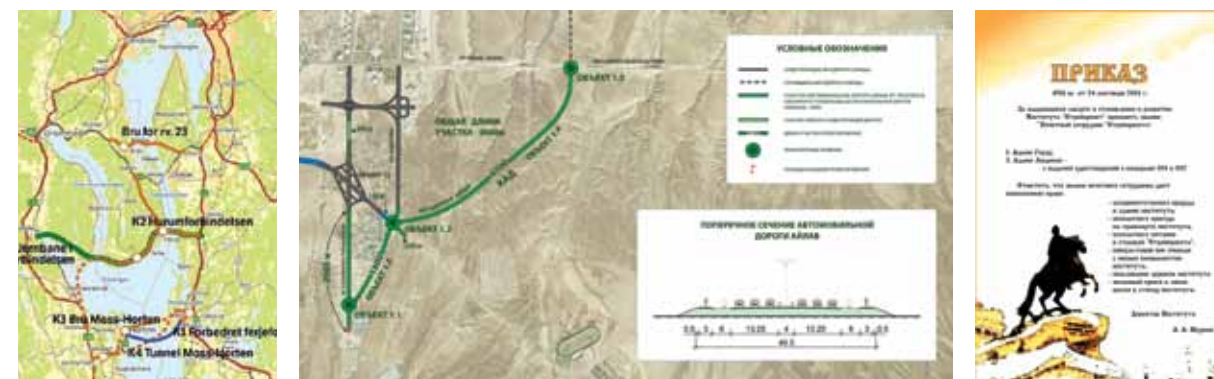
В определенном смысле выход на международный рынок был предопределен еще в первые годы существования проектной фирмы. Инженеры «Стройпроекта» никогда не чувствовали себя второсортными специалистами. При этом, начиная с проектов Международного банка реконструкции и развития, они использовали любое сотрудничество с европейскими коллегами для того, чтобы быть в курсе мировых тенденций и применять западные стандарты проектирования и строительного контроля в российских реалиях.



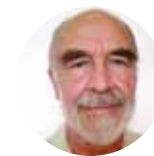
АЛЕКСЕЙ СУРОВЦЕВ

«Мне кажется, мы всегда верили, что соответствуем мировым стандартам. Ну, по крайней мере, я всегда верил, что мы от них недалеко. В институте нас учили, что российские инженеры способны проектировать и строить на уровне мировых стандартов. Проблемы были с доступностью тех или иных видов материалов, с доступностью тех или иных видов оборудования, но все это с годами появилось, и мы начали на своих проектах применять современные и необычные технологии».

«В 1995 году, когда мы решили принять участие в конкурсе МБРР с русскими партнерами, я позвонил в Санкт-Петербург в «Стройпроект». Господина Журбина я в тот первый раз не застал, к телефону подошел Александр Григорьевич Злотников. Он устроил мне серьезнейший экзамен, спрашивал, сколько проектов мы уже выполнили с Мировым Банком, какие мосты уже проектировали, сколько у нас сотрудников. Я чувствовал себя как студент перед профессором! Но очевидно, я сдал этот экзамен, и мы нашли общий язык. С 2001 года я — почетный сотрудник «Стройпроекта», о чем у меня имеется удостоверение за подписью генерального директора!»



«Всемирный банк, сотрудничество с немецкими фирмами, дали нам очень многое. Когда мы только начинали наше дело, не было ни интернета, ни журналов, знания передавались из уст в уста. Например, тогдашний руководитель «Мостотреста», Юрий Александрович Петров, был настоящим фанатом мостостроения, он путешествовал по миру и делился с нами бесценной информацией. Много нового можно было почерпнуть на конференциях. Из иностранной профессиональной литературы мы знали журнал Bridge, я к нему относился с каким-то излишним пиететом. Проблем с английским языком у нас не было, как не было и самого языка. Зачем советскому инженеру иностранные языки? Но постепенно, с годами, мы научились и выуживать нужную информацию, и понимать инженерный сленг. После того как поднялся занавес, мы начали расширять границы наших знаний. Позднее учеба стала приносить плоды, и с определенного момента примерно половина наших собственных проектов была уникальна с инженерной точки зрения. Для инженера это счастливая судьба».



ГЕРД АДАМИ



АЛЕКСАНДР ЗЛОТНИКОВ



МАРК МАТВЕЕВИЧ БРЕСЛЕР,
директор по торговле со
странами Восточной Европы,
компания Maurer AG

«Мы познакомились с сотрудниками «Стройпроекта» в Москве, на конференции, связанной с программами Всемирного банка в России. На этой конференции выступал Алексей Журбин, рассказывал об их проектах с немецкими коллегами. Уже тогда меня поразила разница в образе мышления тех людей, с которыми мы столкнулись, это было так не похоже на наш прежний советский опыт. Личное общение и знакомство с Институтом состоялось уже в Петербурге, когда группа молодых людей с горящими глазами приехала к нам в гостиницу. Это была наша первая встреча. С годами «Стройпроект» превратился для фирмы Maurer в очень близкого партнера, а с его руководителями меня и руководство фирмы Maurer связывает личная дружба. Мы оказались очень похожими людьми, нам хорошо друг с другом. У нас общий взгляд на развитие техники, на мостостроение, у нас очень много общего, я думаю, и в морально-этических оценках человеческих поступков. Именно в этом, на мой взгляд, основа столь эффективной партнерской работы, которая нас связывает уже столько лет. Практически на всех крупных объектах «Стройпроекта» мы работали вместе: на Благовешенском мосту мы впервые применили новые конструкции—опорные части в замке крыльев разводного пролета, в Сочи объекты были связаны с сейсмозащитой, на Западном скоростном диаметре мы вместе со «Стройпроектом» решали проблему снижения шумовой эмиссии. Каждый проект сложен и интересен по-своему».

В правилах «Стройпроекта»—смотреть на мир шире и стараться из любой ситуации извлечь максимум пользы и нового знания. В этом не раз убеждались и партнеры Института, и его заказчики. Кольцевая автодорога, Западный скоростной диаметр, строительство Комплекса защитных сооружений Санкт-Петербурга от наводнений—каждый крупный проект, к участию в котором привлекались иностранные специалисты, давал возможность инженерам «Стройпроекта» «сверить часы» с западными коллегами.



«В начале 2000-х между Петербургом и Министерством транспорта Финляндии было подписано соглашение о трехлетней программе инженерного сопровождения проекта Кольцевой дороги. Было создано шесть рабочих групп, среди них—группа по мостам, которую я предложил возглавить Алексею Александровичу Журбину. Из всех групп в этой программе именно «Стройпроект» показал, что им это было интересно. Причем для них это была дополнительная нагрузка, в тот момент Институт уже вел проектирование участка Кольцевой автодороги. В результате позднее «Стройпроект» пошел на конкурс по лотам дороги, которые финансировались за счет Европейского банка реконструкции и развития, с той самой финской компанией, и они этот контракт выиграли. То есть польза от сотрудничества для них была самая прямая, и эта рабочая группа на программе была одной из самых успешных».

«Я в России—настоящий высококвалифицированный мигрант, если пользоваться официальной терминологией. «Стройпроект»—единственная российская организация, куда бы я перешел работать после 15 лет работы в нидерландской рабочей среде. Здесь совершенно уникальный коллектив и замечательные руководители предприятия, с которыми на момент моего перехода сюда я был знаком больше десяти лет. Я считаю, что в нашей области, в сфере транспортного строительства и проектирования транспортных объектов, это лучшая в России компания. В некоторых аспектах она умеет реагировать быстрее и точнее, чем большие европейские проектные монстры. В силу моей работы мне приходится много ездить с презентациями, рассказывать о нашем опыте, о наших компетенциях, специализации, рассказывать о самой организации, о количестве филиалов и дочерних предприятий. И везде презентации делать очень легко и приятно. Есть что показать, и люди просто открывают рот от удивления. А дальше все происходит само собой, слушатели начинают задавать вопросы, как в Казахстане: «А почему вы еще не на нашем рынке, почему не участвуете у нас в конкурсах?». И вот уже министр дает поручение своим подчиненным, местным министрам или профильным институтам: «Вступите в контакт, заключите соглашение, привлечите к участию в конкурсах!». Это приятно».



ОЛЕГ КАШЕНКО



АЛЕКСАНДР БУТОВСКИЙ

Первый шаг за пределы России «Стройпроект» сделал после того как представители администрации Туркменистана пригласили Институт запроектировать несколько объектов транспортной инфраструктуры в столице республики, городе Ашхабаде. Проектные работы начались в 2011 году, сотрудничество продолжается и в настоящее время.



АЛЕКСЕЙ ЖУРБИН

«Несколько лет назад президент Туркменистана Гурбангулы Бердымухамедов прилетел в Санкт-Петербург для участия в саммите. По дороге из аэропорта он увидел развязку Кольцевой автодороги с Пулковским шоссе. Она так понравилась президенту, что он сразу же дал поручение своим подчиненным узнать, какой институт ее проектировал. Нам позвонили из Смольного и попросили срочно приехать для встречи с представителями Туркменистана. Я приехал в Смольный, познакомился с акимом Ашхабада, а через неделю я вылетел в столицу республики на переговоры».



ЮРИЙ ДЕВИЧИНСКИЙ

«Решение о работе в Ашхабаде с подписанием первого контракта было принято в 2011 году, несмотря на то, что «Стройпроект» уже в тот период выполнял значительный объем работы на отечественном рынке. К участию в проектировании объектов Ашхабада был привлечен также «Новгородстройпроект». Работа выполнялась в максимально короткие сроки в формате рабочего проекта, с утверждением в органах экспертизы и передачей документации на стройку. Благодаря нацеленности специалистов Института на решение проектных задач в любом регионе и соблюдение предусмотренных контрактом стандартов качества и сроков, наша работа в Туркменистане продолжилась и после окончания первых проектов. В настоящее время мы занимаемся проектом транспортного обхода города Мары».

«В Ашхабаде мы проектировали автомобильные дороги. Запросы у туркменского заказчика были очень серьезные: в обоих направлениях проектируются как минимум трехполосные дороги, наряду с этим продумывается вся функциональная и декоративная часть: замощенные гранитом пешеходные дорожки, разделительные полосы, опоры освещения из нержавеющей стали, озеленение. В результате получаются в архитектурном смысле интересные, но и дорогие сооружения, с которыми, на мой взгляд, мы неплохо справились. За три года мы успели прочно обосноваться в Туркмении и до сих пор «Новгородстройпроект» там присутствует. Один наш представитель даже привез из Ашхабада жену. Сейчас у них двое детей, они живут у нас в Новгороде и счастливы».



ДМИТРИЙ НАСОНОВ

«Мне понравилось в Туркмении то, что весь подготовительный период для строительства дороги—отвод земель, вынос коммуникаций—не входит в проектную документацию, которую мы разрабатываем, эти вопросы берут на себя местные власти. Для проектировщика в этом есть большой плюс. Кроме того, туркменские объекты реализуются очень быстро, проектная документация разрабатывается практически одновременно с рабочей. Чертежи выдавались, что называется, под бульдозер, под строительную технику, все делалось очень быстрыми темпами, но не из-за аврала, а просто там так принято. И побеждает тот, кто умеет быстро организовать работы и быстро запроектировать. Для нашего молодого коллектива это был большой и важный опыт».



ИГОРЬ ГРИШИН



Вскоре интересные перспективы сотрудничества появились и в других сопредельных России государствах, в Казахстане и в Грузии. С 2013 года «Стройпроект» начинает осуществлять проект реконструкции мостов в центре Астаны, столицы Казахстана, которая готовится принять международную выставку ЭКСПО-2017. Проектирование и реконструкция были осуществлены в кратчайшие

сроки, и получили высокую оценку горожан и администрации. В Казахстане появился новый филиал «Стройпроекта», который сейчас курирует очередной крупный проект, создание моста через реку Иртыш в Павлодаре.



АЛЕКСЕЙ ЖУРБИН

«Представители Астаны сами связались со «Стройпроектом», сами нас нашли. В мою приемную позвонил вице-аким Астаны и рассказал, что ищет проектировщиков, которые помогли бы им украсить городские мосты. Известно, что самые красивые мосты — в Петербурге, а значит, там должны быть и хорошие проектировщики мостов. Астана задумывалась как архитектурный шедевр, там много работали западные архитекторы, создали генплан города, построили роскошные небоскребы. На этом фоне транспортная инфраструктура смотрелась бледно и слишком утилитарно. В результате наша архитектурная группа, Андрей Евгеньевич Горюнов и Ирина Валентиновна Гольшева, создали настоящие шедевры при реконструкции мостов через реку Ишим в створе проспекта Сарыарка и в створе улицы Амман Шалкыма. Они изучили скифскую символику, задумали витые колонны из золота, перила со скифскими мотивами, чугунное литье. После этого нас пригласили дальше работать в Казахстане, и мы открыли там новый филиал».



АЛЕКСАНДР БУТОВСКИЙ

«Весной 2014 года наша сеть профессиональных контактов привела нас в столицу Грузии — Тбилиси, где мы быстро нашли общий язык с грузинскими коллегами из старейшего дорожного института «Сакгзамецниереба» и заключили с ними долгосрочное соглашение о сотрудничестве. Некоторое время ушло на поиск проекта, где мы могли бы выполнить работы вместе, и в 2015 году нам выпала честь разработать проектную документацию для расширения проезжей части дороги над зоной археологических раскопок на улице Пушкина в самом центре Тбилиси. Фактически мы превратили эту улицу в музей под открытым небом. Prestижный проект! Сейчас мы обсуждаем возможности участвовать в обследовании мостовых переходов, проектировать и вести контроль на проектах международных финансовых организаций в Грузии».

Следующим местом работы инженеров «Стройпроекта» стал Кыргызстан. Речь шла о консультации при строительстве высокогорного тоннеля длиной три с половиной километра. В настоящее время «Стройпроект» осуществляет кон-

троль на этом строительстве. «Стройпроект» готовится выйти и на строительный рынок в Таджикистане: планируется строительство моста через знаменитое Рогунское ущелье. Наконец, появились перспективы на западном рынке. Одна из крупнейших в мире инженерно-консалтинговых компаний, шведская фирма «Sweco A/S», пригласила «Стройпроект» для участия в разработке предварительного проекта транспортного перехода через Осло-Фьорд южнее норвежской столицы.

«Мы участвовали в этом проекте в составе большого консорциума, под руководством норвежского подразделения шведской компании «Sweco» и занимались оценкой предложенных норвежскими коллегами проектных решений по двум вариантам мостового перехода в виде висячего моста. Для «Стройпроекта» это менее изученный вид мостов, но мы справились, и сейчас ждем вместе с норвежскими коллегами следующей стадии проекта, решение по которой должен принять норвежский парламент».

«Кроме стран бывшего Советского Союза, Казахстана, Таджикистана, Грузии, где у нас уже складываются интересные перспективы, мы рассчитываем выйти на проекты в третьи страны. В частности, для этого создано наше представительство в Германии. Ведем переговоры с испанскими партнерами для того, чтобы совместно выйти на проект в Латинской Америке. Мы понимаем, что пока это первые шаги. Для работы за границей нужна другая ментальность. Кроме знания английского языка, нужно приучить себя надолго уезжать из дома, проектировать в другой стране, освоить образ жизни западных консультантов, которые по полгода живут в разных странах, кочуя с одного объекта на другой. Для этого нужно учиться чувствовать чужую ментальность. Недавно мы даже специально провели для наших сотрудников тренинг по толерантности под руководством швейцарского специалиста. Мы пока новички на международном рынке, но декларируем готовность развивать это направление. И надеемся, что лет через пять, к тридцатилетнему юбилею компании, в этой сфере уже будет достигнут определенный прогресс».

Сейчас, в непростой экономической ситуации, получение международных заказов может приобрести примерно такое же значение, какое имели для «Стройпроекта» в 1990-е годы выход на западный кредитный рынок и контракты Всемирного банка.



АЛЕКСАНДР БУТОВСКИЙ



АЛЕКСЕЙ ЖУРБИН

Рождение Инженерной группы



На протяжении последних десяти лет «Стройпроект» непрерывно развивался, пополняясь дочерними структурами и филиалами. Выстроенные на базе взаимного интереса и доверия партнерские отношения с инженерными компаниями различного профиля позволили Институту расширить спектр специализаций и географию работы. В 2006 году первыми дочерними компаниями в составе «Стройпроекта» стали Институт «Новгородстройпроект» и ЗАО «Петербургские сети». В 2007 году возник ростовский филиал, в 2009 году были основаны московский филиал и представительство в Сочи. В 2010 году к Институту на правах дочерней компании присоединился его многолетний партнер, саратовский ООО «Институт «Проектмостореконструкция», как и «Стройпроект», основанный на волне перестроечных реформ в 1987 году.

К 2010 году возникла необходимость найти правильную форму для этого большого организма. Так родилось понятие «Инженерная группа» — объединение, которое позволяет всем входящим в него компаниям и представительствам идентифицировать себя с мощнейшей инженерной организацией, но при этом сохранять определенную независимость от «главного штаба», расположенного в Санкт-Петербурге. Новая структура дает возможность точнее позиционировать «Стройпроект» на рынке, позволяет обеспечить комплексный подход к решению инженерных задач и более мобильно отвечать на пожелания заказчиков. Сила «Стройпроекта» — в объединении квалификаций и усилий всех членов Инженерной группы.



АЛЕКСЕЙ ЖУРБИН

«Мне кажется, мы развивались очень естественно, как дерево. Сначала рос основной ствол, а потом начали появляться веточки. Причем практически ни один филиал или дочернюю компанию мы не создавали только по собственной инициативе. Это было и ответное желание тех людей, которые хотели работать вместе со «Стройпроект», которые разделяли и разделяют наши ценности, корпоративные, профессиональные, человеческие. Они приходили и говорили: «Мы хотим работать вместе со «Стройпроект», давайте организуем филиал в Ростове, давайте организуем филиал в Москве», и так далее».



ВИКТОР НИКОЛАЕВИЧ
МОРОЗОВ,
генеральный директор
ООО «Институт
«Проектмостореконструкция»,
Почетный строитель России

«Постулаты рыночного развития компании гласят, что либо нужно становиться сильнее всех, либо нужно объединяться с сильными и вместе с ними двигаться дальше. С нашей саратовской площадки становиться сильнейшим в России было сложно. Поволжье есть Поволжье, а Петербург — столичный город, и его возможности, конечно, несопоставимы с региональным уровнем заказов. Петербург привлекал тем, что здесь люди очень образованные, интеллигентные, они всегда смотрели вперед, как Петр I, прорубивший окно в Европу. Мы всегда стремились, к тому, чтобы влиться в незаурядную команду «Стройпроекта», но в нас преобладала осторожность, рачительность, потому что мы с родины Столыпина, где все устроено более консервативно, но в то же время всегда присутствует нацеленность на развитие — развитие без потрясений. «Стройпроект» смог вовлечь нас в свою орбиту. Сначала мы работали вне юридической зависимости друг от друга, просто сотрудничали на объектах. И с каждым разом, с каждым годом мы понимали, что мы на одной волне. В 2010 году мы присоединились к Инженерной группе. Нужно иметь

в виду, что в нашу Инженерную группу входят только компании, настроенные на общий успех. Только выкладываясь полностью можно существовать и работать в этой команде. Как юридическое лицо мы имеем самостоятельность в принятии решений, собственные заказы, но те объекты, по которым мы работаем вместе со «Стройпроект», дают нам необыкновенные возможности для профессионального роста. Это и Западный скоростной диаметр и Кольцевая автодорога, и СПАД, и трасса М4 «Дон», и мостовые переходы через Обь в Новосибирске. Из моментов совместной работы над объектами запомнилось взаимодействие по мостовому переходу через судоходный канал в Балаково. Для нас это был первый объект такого уровня и такого класса. Это наш титульный проект, который мы сдаем в текущем году. Мы взяли за его проектирование самостоятельно при поддержке «Стройпроекта». На определенном этапе головной офис нам очень помог. Дело в том, что Балаковский мост аналогичен по конструкции печально известному волгоградскому «танцующему» мосту, и заказчик получил правительственное предписание в кратчайшие сроки проверить новую волжскую переправу на аэродинамическую устойчивость. Мы обратились за помощью в «Стройпроект», и Алексей Борисович Суровцев сказал: «Ребята, не переживайте, проблему можно решить». Была создана компьютерная модель, просчитано негативное воздействие. И мы убедились, что резонансных явлений не возникает, мост устоит. «Стройпроект» нас очень выручил в этой ситуации. Поэтому сейчас для нас Инженерная группа — это единая команда, и мы уже практически себя не отделяем от коллег, которые работают в центральном офисе».



Спустя два года, в 2012 году, учреждаются дочерняя компания «Стройпроект» на Украине—ООО «Киевстройпроект», а также первое подразделение Инженерной группы на европейском рынке, дочерняя структура STPR Consulting GmbH в Мюнхене.



СЕРГЕЙ ВИКТОРОВИЧ
НИКОЛАЕВ, директор
ООО «Киевстройпроект»

«Со «Стройпроектом» очень приятно общаться, все люди открытые, легко наладить контакт. Мероприятия, которые проводятся в «Стройпроекте», дружелюбие и атмосфера одной большой семьи—честно говоря, все это вызывает здоровую зависть. Очевидно, это заслуга руководителей, это они сумели создать такую обстановку в коллективе. Этому стоит учиться, это стоит перенимать, потому что от любого рабочего визита, совещания, остается всегда очень теплое впечатление, хочется приезжать еще. Наше предприятие было создано на базе коллектива, который работал уже не один год в Украине. Мы также строили интересные непростые мосты, на тот момент у нас было несколько незавершенных крупных объектов, переправ через Днепр в Киеве и в Запорожье. После того, как мы присоединились к Инженерной группе, нас подключили к работам на довольно сложных сооружениях Западного скоростного диаметра. Это мосты и эстакады из сталежелезобетона с большими пролетами. Все это сейчас выполняется, будет построено и будет работать. Нынешняя политическая ситуация, конечно, влияет на все взаимоотношения, на возможности сотрудничества и на сознание людей. Это всех нас огорчает, мы все—заложники этого конфликта, но мы по-прежнему надеемся, что возобладает разум и будет достигнуто какое-то правильное решение».



«В Украине нет таких огромных организаций, как «Стройпроект». Да и в России, я думаю немного сопоставимых компаний, которые бы выполняли совершенно невероятный объем работ и имели такой штат сотрудников. У нас всегда было принято распределять задачи на большом объекте между специализированными организациями. Геология, геодезия, гидрология размыва, дорожная часть—всем этим занимались отдельные субподрядчики, потом все данные сводились воедино. Между тем последнее объединение этих разрозненных сведений—сложный процесс, который не всегда приносит нужный результат. Так вот, все вышеперечисленное делается сейчас под крышей одной организации, «Стройпроекта». Благодаря тому, что в составе Инженерной группы объединены разные специалисты, «Стройпроект» может справиться практически с любым объектом. В «Киевстройпроекте» работает почти два десятка сотрудников. В основном это молодые специалисты. Большие серьезные проекты, в которых они участвуют под эгидой «Стройпроекта», помогают им набрать опыт, знания в сфере инженерного дела и документации, помогают им стать настоящими профессиональными инженерами. Наши объекты в составе «Стройпроекта»—это мосты, эстакады через Большую и Среднюю Невку, развязки на набережной Макарова, мосты на дороге Москва—Санкт-Петербург, проект моста через реку Туру в Тюмени, небольшой мост в Новосибирске. Ну а лично мне опыт сотрудничества и опыт решения определенных инженерных задач на крупных мостовых объектах помог в написании моей последней книги, «Сталежелезобетонные мосты»».



МИХАИЛ МИХАЙЛОВИЧ
КОРНЕЕВ, главный инженер
ООО «Киевстройпроект», к.т.н.

В течение следующих двух лет Инженерная группа «Стройпроект» пополнилась новыми участниками. В ее состав вошли ЗАО «Институт «Трансэкопроект», которое работает в сфере проектирования автомобильных дорог и экологии и ООО «Институт «Тоннельстройпроект», проектировщик подземных сооружений. В 2014 году также были открыты филиал «Стройпроекта» в Астане и представительство в Новосибирске. Совершенствовались и развивались формы взаимодействия с коллегами смежных направлений деятельности. Так, у Инженерной группы появились стратегические партнеры—ООО «Институт «Транспортные интеллектуальные системы» и ООО «НИПИ ТИ».



СЕРГЕЙ ВЕКСЛЕР

«Мое первое знакомство с Институтом «Стройпроект» состоялось в 2001 году, при проектировании транспортной развязки в составе Кольцевой автодороги. В то время трудно было предположить, что через семь лет мы снова встретимся и объединим наши усилия в проектировании олимпийских объектов. Первые впечатления от совместной работы были в высшей степени положительными. Высокая организованность, профессиональный подход, нацеленность на результат—все это как было присуще «стройпроектвцам» ранее, так и характерно для них сейчас. Наше сотрудничество с Институтом «Стройпроект» на олимпийских и других объектах было настолько тесным и плодотворным, что зародилась идея создания в составе Инженерной группы компании, ориентированной на проектирование подземных сооружений и входящей в Инженерную группу, что и было реализовано в 2014 году».



АЛЕКСАНДР СЕРГЕЕВИЧ
КРЯНЕВ, заместитель
генерального директора
по инженерной экологии
ЗАО «Институт
«Трансэкопроект»

«Впервые мне довелось столкнуться в рабочей обстановке с институтом «Стройпроект» еще в 1993 году, когда я работал в другой организации. Я обшарил тогда с плановым отделом «Стройпроекта», и впечатление осталось очень хорошее. Мы выполнили свои контрактные обязательства, и нам своевременно оплатили работу, что по тем сложным временам было немало важно. И вот спустя двадцать лет мы вновь стали партнерами. Тут нечему удивляться, Петербург—город маленький. Наша нынешняя работа приносит определенное удовлетворение. Все объекты довольно серьезные, живые, на всех объектах ведется строительство. И по экологическому направлению всегда есть задания, нас не забывают, и мы стараемся выполнять свою часть работы хорошо».



НАТАЛИЯ НИКОЛАЕВНА
МИНИНА,
генеральный директор
ЗАО «Институт
«Трансэкопроект», д.т.н.

«Истоки моего знакомства со «Стройпроектом» уходят в далекие 1990-е годы. Мало кто помнит сегодня эту историю, но в первый раз я увидела Алексея Александровича Журбина и услышала слово «Стройпроект» в Дирекции транспортного строительства, главным инженером которой был Николай Георгиевич Тихомиров, который сегодня продолжает свой славный трудовой путь в Институте «Стройпроект». Уже тогда я увидела в Алексее Александровиче прототип руководителя, который одновременно является и менеджером, и очень профессиональным инженером. «Стройпроект» представлял собой объединение очень грамотных инженеров, грамотных руководителей, креативных людей, которые способны заразить своим энтузиазмом, своими идеями всех окружающих. Мне это очень импонировало, я решила, что приложу максимум усилий для того, чтобы работать совместно со «Стройпроектом». Так и произошло. В 2000 году с Татьяной Юрьевной Кузнецовой мы приступили к разработке первого нашего совместного проекта—реконструкции моста Александра Невского. Мы тогда решали множество самых нетривиальных задач и по транспортно-экономическому обоснованию проектных решений, и по экологии. Наш первый творческий союз положил начало дружбе со «Стройпроектом», которая длится уже пятнадцать лет. Сегодня наш Институт, коллектив из почти ста специалистов, уже в составе Инженерной группы «Стройпроект» занимается, среди прочего, разработкой экологических обоснований. Наши экологи в той или иной степени принимают участие практически во всех проектах Института. Дорожное проектирование сегодня осуществляется на таких крупных объектах, как мостовой переход через Обь в городе Новосибирске, объекты окружной дороги в Тюмени. Недавно

вместе с Татьяной Юрьевной Кузнецовой и Александром Андреевичем Станевичем мы успешно завершили проектирование, экологическую и государственную экспертизу объектов уличной дорожной сети, которая будет строиться к чемпионату мира по футболу 2018 года. Каждый крупный проект, который мы делаем сегодня совместно со «Стройпроектом» — это для каждого из нас вызов. Вызов нашему творческому потенциалу, нашей нервной системе, нашим способностям в сложных условиях быстро находить достойные решения. Это закаляет и характер, и волю. В нашем коллективе Института «Трансэкопроект» сегодня работает очень много молодых специалистов, которые с удивлением отмечают по прошествии нескольких месяцев, что они уже не представляют себе другой жизни, хотя приходили совершенно расслабленными молодыми людьми, которые отчасти идеализировали условия проектирования. Ровно год назад, после нашего вступления в Инженерную группу «Стройпроект», нам была оказана честь подписания совместного Меморандума, определяющего цели и задачи Инженерной группы. Основной принцип, который мы декларируем друг другу, когда возникают какие-то сложности в совместной реализации проектов: мы призваны работать не на себя, а на Инженерную группу, мы друг друга дополняем. Все предприятия Инженерной группы — это части одного большого организма, который в целом самодостаточен и может выполнить проект любой сложности».

«Я знаком со «Стройпроектом» и его руководителями с 1998 года, не раз сталкивался с ними в рабочей обстановке. Я работал в структуре заказчика на таких крупных проектах, как строительство Большого Обуховского моста и Западного скоростного диаметра и раз за разом убеждался в порядочности, ответственности, исполнительности сотрудников этой организации, в качестве той работы, которую выполняет «Стройпроект»».



ОЛЕГ АЛЕКСЕЕВИЧ
СЛАШИЛИН, ООО «Научно-исследовательский и проектный институт Транспортной инфраструктуры», к.т.н.
2000–2007 — начальник отдела перспективного развития, планово-экономического отдела, заместитель председателя Комитета по благоустройству и дорожному хозяйству Санкт-Петербурга

«Мое первое знакомство со «Стройпроектом» состоялось еще в 2007 году. В то время совместно с одним из субподрядчиков «Стройпроекта» мне довелось принять участие в работе над проектом южного участка Западного скоростного диаметра. До того момента у меня не было опыта участия в проектах, связанных с проектированием автодорог. Но эта тема меня крайне заинтересовала. Потом наши пути разошлись, а в 2013 году мне поступило предложение возглавить под эгидой «Стройпроекта» направление по проектированию интеллектуальных транспортных систем. Я с радостью принял это предложение, и в ноябре 2013 года при участии «Стройпроекта» было образовано ООО «Институт «Транспортные интеллектуальные системы». Так началась наша совместная работа с подразделениями Инженерной группы. С самого начала меня покорила теплая семейная обстановка, царящая в коллективе «Стройпроекта», профессионализм его сотрудников. Что же касается руководства «Стройпроекта», то таких адекватных, человечных, доброжелательных людей, при этом занимающих столь высокие руководящие посты, мне доводилось встречать нечасто».



СВЯТОСЛАВ ЮРЬЕВИЧ
ТОРГОВОВ,
генеральный директор
ООО «Институт «Транспортные интеллектуальные системы»»



В команду «Стройпроекта» приходили новые люди и целые коллективы со своими навыками, привычками, с собственными традициями и выработанной манерой работы.

С увеличением численности возникла необходимость формализовать структуру Инженерной группы, выработать правила, которые бы отражали единую миссию и общие ценности компании. 13 июня 2013 года представители шестнадцати компаний и структурных подразделений, входящих в Инженерную группу «Стройпроект», подписали Меморандум, в котором изложены принципы взаимодействия всех участников этого большого союза. В Меморандуме Инженерная группа «Стройпроект» определяется как многопрофильное объединение инженерных компаний, связанных единой деловой стратегией, общими человеческими и профессиональными интересами, стремлением к совершенствованию строительной сферы. Особенность этого Меморандума, как и всего, что делают в «Стройпроекте», в том, что принятые документы — не простая высокопарная риторика. Уважение к заказчику как решающий принцип работы, стремление к инновациям, внимательное отношение к сотрудникам, перфекционизм — не общие слова, а реальные принципы, по которым работают во всех регионах, где представлена Инженерная группа. Не зря девиз компании — «Эстетика надежности».

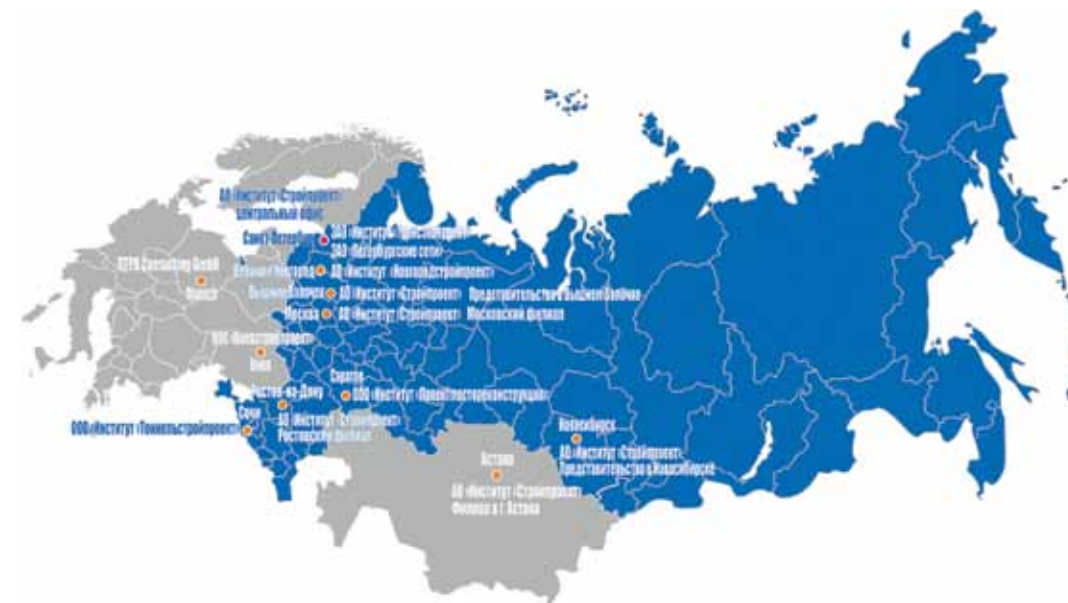


АЛЕКСЕЙ ЖУРБИН

«Мы подписали меморандум о принципах взаимодействия компании внутри Инженерной группы. Мы договорились, что хотя мы разные, но мы будем стремиться к тому, чтобы исповедовать общие правила, будем их совместно выработать. И мне очень приятно, что взаимопонимания между нами все больше, все меньше обид. Особенно сейчас, в сложное время, нам как Инженерной группе проще выживать, имея надежный центр. Но я все равно считаю, что при соблюдении единой политики есть пространство и для местных традиций. В августе 2015 года мы торжественно открыли во дворе центрального офиса в Петербурге географический указатель, на котором отмечено расстояние до всех городов, представленных в Инженерной группе. Присутствовали наши коллеги из филиалов и дочерних компаний, и мне кажется, все искренне были рады этому маленькому событию. Мне очень приятно видеть, что постепенное сближение происходит естественным путем. Мы этому много уделяем внимания, устраиваем встречи руководящего состава Инженерной группы несколько раз в год. Общаемся, лучше узнаем друг друга. Я считаю, что на сегодняшний день у нас отменная команда».



Одно из базовых правил работы «Стройпроекта» — обеспечить «высокое качество в короткие сроки». Специалистам Инженерной группы постоянно приходится решать нетривиальные проблемы, создавая масштабные и новаторские сооружения в разных уголках страны и за ее пределами. Все задачи должны выполняться быстро и при этом безупречно с точки зрения технологии проектирования и надзора. Управление высокопрофессиональным коллективом, который насчитывает сейчас почти полторы тысячи человек, требует грамотного менеджерского подхода. Необходимо поддерживать эффективное взаимодействие различных подразделений в работе над проектами, добиваться единого стандарта качества, повышать квалификацию сотрудников, развивать новые технологии и при этом помнить об атмосфере, сохранять комфортные человеческие отношения. Эти задачи решают специалисты службы главного инженера, а также сотрудники подразделений, ответственных за развитие компании и управление персоналом. В 2013 году значимым шагом в этом направлении стало создание Научно-инновационного центра.





ВИКТОР АНТОНОВИЧ БОЛЬ,
заместитель генерального
директора по развитию
АО «Институт «Стройпроект»

«Еще на предыдущем месте работы, в омской компании НПО «Мостовик», я занимался вопросами контроля качества на производстве. Сложилось так, что в 2001 году я перешел в управление надзора «Стройпроекта» на строительство Большого Обуховского моста. Однажды к нам в штабной вагончик зашел мой первый руководитель на новом месте работы, Николай Никитич Хрыков, и сообщил, что руководители предлагают сотрудникам поделиться своими соображениями по поводу развития компании. Я к этому времени накопил определенный опыт и знания в сфере управления качеством производства, окончил Президентскую программу. У меня было понимание, что нужно смотреть на процесс управления качеством более системно. Я изложил свои соображения в пояснительной записке, подкрепленной авторитетными цитатами, а Николай Никитич передал ее руководителям. После этого начался новый этап моей жизни. Сначала был реализован пилотный проект, была разработана матрица ответственности. Это документ, который описывает, кто и за что отвечает в процессе работы. Этот проект руководству показался успешным, и из надзора я перешел уже в специализированную структуру под непосредственным руководством Александра Юрьевича Смирнова. Структура развивалась естественным, эволюционным путем и сейчас включает, помимо управления качеством, еще несколько направлений. Прежде всего, это работа с сотрудниками. Мы не употребляем термин «управление персоналом». Даже наш основополагающий документ для этого направления мы озаглавили «Политика сотрудничества и развития коллектива Инженерной группы «Стройпроект»». Мы выстраиваем человеческие отношения между профессионалами. Известно, что можно собрать очень профессиональных в своем деле людей, но команды из них не сложится. Важен баланс профессионализма и личных качеств, желание оставаться людьми. Это, в том числе, зависит от руководства, которое объединяет людей в команду и организует отношения таким образом, чтобы этот баланс соблюдался. Мы стараемся помочь нашим сотрудникам выстроить план развития исходя из того, к чему человек склонен с точки зрения профессиональной деятельности и к чему должен стремиться с точки зрения производственной корпоративной среды управления. На встречах с сотрудниками мы стараемся это прогнозировать, задав индивидуальный вектор развития. Еще одно направление нашей работы—вопросы регионального раз-

вития. В сфере нашего внимания находится деятельность общесистемного характера—общее управление, система бюджетирования, система мотивации и вознаграждения как в центральном офисе, так и в наших филиалах и дочерних компаниях».



«С тех пор, как я пришла работать в «Стройпроект» в 2001 году, я не расстаюсь с некоторым ощущением эйфории и восторга от того, как устроена внутренняя жизнь Института. «Стройпроект» сейчас для меня—это уже образ жизни. Помню, первое, что я увидела в нашем офисе на Кузнецовской, было объявление на входе: «Просьба к сотрудникам приходить на работу не позднее 10.30». Это была именно просьба, что уже настраивало на определенный лад, а как я вскоре узнала, это была и позиция руководителей: сотрудник должен быть сыт и рабочий день его должен быть комфортным. Что, разумеется, не исключает восьмичасового рабочего дня. Эти принципы сохраняются до сих пор. Мне не пришлось работать проектировщиком, хотя я, как и многие в Институте, окончила факультет «Мосты и тоннели» в ЛИИЖТе и, как мне всегда говорили родители, мостовики—это «голубая кровь». Так что любовь к мостам у меня огромная и с детства. Сначала меня огорчало, что я не чувствую себя причастной к практической стороне инженерного дела. Только со временем я стала по-настоящему ощущать, что тоже имею отношение ко всем нашим успехам, ко всем победам Института, а сейчас уже и огромной Инженерной группы. Ведь от того, каких сотрудников мы принимаем, с каким настроением они ходят на работу, какие возможности у них есть для самореализации, напрямую зависит и успех организации. Я искренне верю, что забота, которую сотрудники нашей службы проявляют по отношению к специалистам «Стройпроекта», действительно влияет на их достижения, на их спокойствие и комфорт».



НАТАЛЬЯ КОЗЛОВСКАЯ

Профессиональный рост для многих сотрудников «Стройпроекта» начинается еще с институтской скамьи. Студенты старших курсов и молодые специалисты сразу привлекаются к работе под руководством опытных инженеров, а позднее проходят в Институте курс повышения квалификации, который дает им солидную базу и практические знания для скорейшей интеграции в производственный процесс.



НАТАЛЬЯ КОЗЛОВСКАЯ

«Мы с удовольствием принимаем на работу студентов уже с третьего курса. Здесь они учатся и, помимо стандартов проектирования или надзора, сразу видят нашу внутреннюю жизнь, чувствуют дух и атмосферу компании и легко в нее вписываются в дальнейшем. Иногда сотрудникам, которые приходят из других организаций, сложнее адаптироваться к внутренней жизни коллектива, чем бывшим студентам, которые были «выращены» «Стройпроектом». У нас в планах и создание программы поддержки наших заслуженных сотрудников, вышедших на пенсию. Мы благодарны всем и каждому в отдельности за то, что они были с нами какое-то время и делились своим опытом».



ВИКТОР БОЛЬ

«Мы видим свою задачу в том, чтобы вместе с ВУЗами, которые зачастую не по их вине находятся сейчас не в самом лучшем состоянии, давать молодым специалистам возможность расти как профессионалам. Мы принимаем, как правило, студентов после 4-го курса для работы в проектировании, а для работы в надзоре стараемся брать и студентов 3-го курса. Наша внутренняя обучающая программа для молодых специалистов за последние пять лет вышла на качественно новый уровень. Это программа комплексного проектирования, которую проходят все наши молодые специалисты в течение года после окончания ВУЗа. С 2014 года в программе участвовали и более опытные коллеги, которые присоединились к нам в течение года. Нас очень радует, что подобная политика приносит свои плоды: нам удается воспитывать необходимый для дальнейшего развития компании слой специалистов и руководителей среднего и старшего звена. Уже сейчас у нас работает на ответственных должностях целый ряд сотрудников, начинавших у нас свой путь буквально со школьной скамьи. А на горизонте уже появляется новая волна перспективных, энергичных молодых инженеров. Это наше будущее, это действительно радует, в их развитие и рост хочется вкладываться».

«Каждый, кто окончил университет и пришел в «Стройпроект», а также молодые специалисты из компаний, входящих в Инженерную группу, проходят обучение. Преподаватели — сотрудники «Стройпроекта» читают лекции на разнообразные темы, расширяют наш кругозор. Прежде всего, это интересно, тем более, обучение предоставлено в рабочее время — это очень здорово. Это углубление в специальность и одновременно знакомство с жизнью Института. Ты понимаешь, чем заняты другие группы, отделы. Кроме этого, обучение помогает сплотить молодых специалистов. По итогам этого курса обучения получилось так, что меня высоко оценили, я получил максимальные баллы, и в результате был повышен сразу до II инженерной категории».



«Я практически всю жизнь прожил в Санкт-Петербурге, а у нас город славится мостами. Наверное, это меня поначалу к ним и привлекло. Для многих людей мосты — это просто бетон или металл, но если копнуть глубже — это широкие комплексные сооружения, в которых я практически каждый день открываю для себя что-то новое. «Стройпроект» я выбрал, изучив историю компании. Я понял, что если получу здесь работу, это будет долговременный опыт. Фирма занимается серьезными и крупными объектами, не только типовыми сооружениями. Среди наших проектов есть абсолютно уникальные вещи, работать над которыми — чистое удовольствие. Половина нашей институтской группы пришла работать в «Стройпроект», это в первое время очень сильно облегчало для меня адаптацию к новому коллективу. Помимо того, чтобы набраться опыта и стать большим специалистом, в глобальном смысле я мечтаю поднимать культуру и уровень строительства в России. В будущем я себя вижу в роли продвигателя каких-то новых идей и технологий, потому что хочется, чтобы европейцы приезжали к нам и, возвращаясь домой, говорили: «Вот у них, действительно, классно!»».

АНТОН АНДРЕЕВИЧ
СМИРНОВ, инженер II категории
АО «Институт «Стройпроект»НИКИТА АЛЕКСЕЕВИЧ
БАРСУК,
инженер
АО «Институт «Стройпроект»

В «Стройпроекте» постоянно думают о том, как наладить мосты, как сократить физическую и психологическую дистанцию между участниками Инженерной группы. В повседневной коммуникации и оперативном решении рабочих вопросов помогают новейшие технологии, к которым инженеры Института всегда были равнодушны, а командный дух и личные контакты рождаются во время неформальных встреч между филиалами «Стройпроекта» и его партнерами — будь то футбольные матчи, квесты, совместные выезды на природу или интеллектуальные игры.



ИГОРЬ ГРИШИН

«Новгородстройпроект» был первым дочерним предприятием Института. В первые месяцы совместной работы у нас были только заказы от «Стройпроекта». Случалось, что я привозил документацию в Петербург, совещание затягивалось до позднего вечера, а уже к утру требовались корректировки, которые нужно было подготовить, распечатать и привезти из Великого Новгорода. Тем не менее мы и с этим справлялись. Но сейчас все поставлено иначе, группа информационных технологий у нас работает замечательно. Проектировщики общаются с Санкт-Петербургом, с Саратовом, с Ростовом, с Мюнхеном. Всегда есть возможность онлайн показать чертежи и тут же их обсудить».



ДМИТРИЙ ОСИПЕНКО

«Сосредоточить такое количество людей, которое сегодня работает в Инженерной группе «Стройпроект» в одном месте, уже, наверное, просто невозможно. «Стройпроект» работает фактически на всей территории России, было бы неудобно решать задачи из одной точки. К счастью, территориальный рост Инженерной группы совпал с активным развитием технологий, поэтому сегодня расстояние нам практически не доставляет никаких неудобств, все задачи решаются совершенно нормально».

«На данном этапе современная система связи позволяет нам корректировать чертеж, находясь на своих рабочих местах, не тратя время и деньги на перелеты. Сотрудник звонит, дает доступ к рабочему столу своего компьютера, и вот уже инженеры откорректировали документацию, все решили в течение десяти минут совещания, как будто коллеги находятся в соседнем кабинете! Что касается организации досуга, нужно понимать, что в нашей сфере люди работают очень напряженно, постоянно загружены, перерабатывают. Когда группа долгое время работает над объектом, постоянно идут сдачи, обязательно нужно отдыхать и морально, и физически. И когда этот отдых происходит с коллегами, напряжение снимается, люди делятся своими проблемами и о них забывают. Я уже девятый год работаю в «Стройпроекте», мы никогда не относимся к организации досуга сотрудников формально. Нельзя просто устроить банкет, просидеть весь вечер за столом. Мы стараемся придумать осмысленную программу, причем задействовать в ней самих сотрудников, а не привлекать сторонние организации, которые будут петь и плясать, пока мы сидим все за тем же накрытым столом. Корпоративная неформальная жизнь должна быть, это и квесты, и совместные поездки. В Санкт-Петербурге есть определенный круг людей, которые постоянно что-то придумывают в этом смысле. Например, наш филиал участвовал в игре КВН: было очень сложно после работы находить время, готовиться, заучивать тексты. Но зато когда игра состоялась, это было здорово, море воспоминаний, море фотографий и видео, вот это и есть настоящий отдых!».

«Недавно у нас был организован КВН, и он прошел на высочайшем уровне. Команды не один месяц готовились, а болельщики их замечательно поддерживали, атмосфера была просто фантастическая. Я также давно слышал, что в «Стройпроекте» ежегодно проходят квесты по разным городам мира. И вот, по предложению финансового директора Елены Вячеславовны Галаудиной была создана команда директоров, и буквально месяц назад мы приняли участие в таком квесте. Мы до сих пор под впечатлением от этой игры, от взаимного общения, от того, насколько серьезно все ребята к этому отнеслись. Ни одного недовольного и равнодушного человека не осталось».

АЛЕКСАНДР АЛЕКСАНДРОВИЧ
НИТКИН, начальник
административно-хозяйственного
отдела Ростовского филиала
АО «Институт «Стройпроект»

АНДРЕЙ ШУШКИЙ



МИХАИЛ ДЮБА

«Недавно на одной из встреч руководящего состава мы провели интеллектуальную игру. Участвовало все руководство центрального офиса, его подразделений и наших дочерних организаций и филиалов. Мы погрузились на небольшой кораблик, поплыли по Москве-реке, а через час после отплытия организаторы объявили: «А сейчас будем играть в интеллектуальную игру». Это был сюрприз. Все участники этого действия были заранее разбиты на команды, их вызвали за игровые столы. Сначала игроки чувствовали себя несколько зажатыми, но к концу разыгрались, пошли эмоции, появилась жажда борьбы, азарт. В команде победителей были представители и московского, и ростовского филиала, и центрального офиса. В общем, было весело!»



ВИКТОР БОЛЬ

«Мне кажется, при очень разном наборе навыков, знаний, подходов к жизни людей, которые сейчас объединены под эгидой «Стройпроект», нам удастся создать определенную атмосферу. Этим надо просто заниматься, а не только ностальгировать по временам, когда «Стройпроект» был маленьким и все сотрудники помещались в один автобус. В прошедшем недавно квесте приняли участие сто сорок человек, и мы увидели, как рождается эта атмосфера. Когда люди в игровой форме решают совместные задачи, потом это переносится в производственную среду и взаимодействие между коллегами происходит совершенно иначе. Нет нужды писать деловое письмо на двадцать пять страниц, достаточно просто взять трубку и позвонить. То есть на первом месте у этих сотрудников будет дело, а потом уже бумаги, а не наоборот».

«Стройпроект» объединил под своей эгидой специалистов разнообразного профиля со всей страны и с помощью грамотной и гуманной политики ориентировал усилия всех сотрудников и партнеров на выполнение общих задач. Сегодня «Стройпроект» — универсальная инженерная организация, один из лидеров российского рынка. Он стабильно развивается, несмотря на непростую экономическую ситуацию в стране и в мире.

«В наши дни конкуренция на проектном рынке остается жесткой, при этом сегодня заказчик делает серьезный акцент не просто на разработке грамотного конструктивного решения, но и на его сопровождении, на оказании всевозможных консультаций. Инженерная группа «Стройпроект» в этом смысле сегодня «на плаву», потому что трудно найти в России институт, группу компаний, которая бы настолько удачно и результативно выполняла бы функции генерального проектировщика, объединяла бы всех вокруг себя, решала бы комплексно все инженерные задачи и одновременно помогала бы заказчику в дальнейшей реализации проекта».

«Я думаю, что «Стройпроект» — одна из немногих российских компаний, которая способна решать задачи в самых разных областях транспортного строительства. «Стройпроект» в состоянии выполнять массовую работу, выдавать качественную проектную документацию для большого количества объектов, и одновременно он умеет проектировать уникальные сооружения. В России немного институтов, которые были бы столь же универсальны и могли бы решать все вопросы на таком высоком техническом уровне. Кроме того, постоянная ориентация на самые лучшие технические образцы, попытка взять из мирового опыта все самое современное, делает «Стройпроект» конкурентоспособным и на интернациональном рынке проектных работ. Это компания европейского уровня».



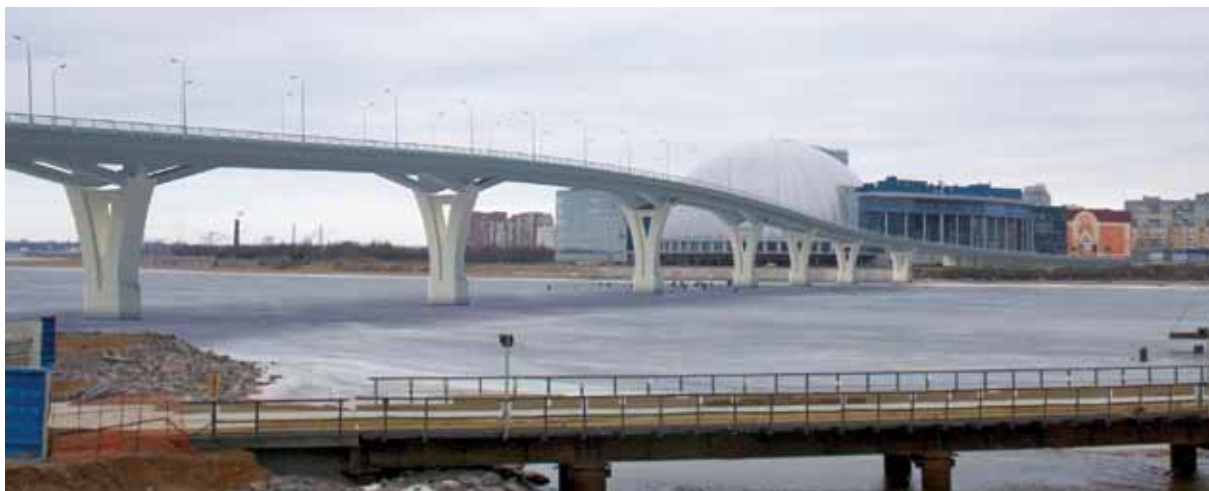
НАТАЛИЯ МИНИНА



МАРК БРЕСЛЕР



Над чем работает «Стройпроект» сегодня



На ближайшие годы у полуторатысячного коллектива Инженерной группы «Стройпроект» большие планы. Перечислим только важнейшие проекты: продолжаются работы по строительству платной автодороги между двумя столицами, которая должна быть полностью введена в строй в 2018 году. Полным ходом идет сооружение Центральной кольцевой автодороги вокруг Москвы, вошел в завершающую фазу проект Западного скоростного диаметра.

Участие в крупнейших российских проектах скоростных платных магистралей позволило «Стройпроекту» стать лидером в сфере проектирования и сопровождения подобных объектов. Теперь Институт стремится активно внедрять опыт государственно-частного партнерства на строительстве крупных инфраструктурных сооружений в регионах России, оказывая инженерно-консультационные услуги государственным заказчикам и подрядным организациям. По схеме государственно-частного партнерства подготовлена документация для строительства четвертого моста в Новосибирске и дорожного обхода Хабаровска.



АЛЕКСАНДР КРАЙНИК

«Хабаровская краевая администрация была нацелена на скорейшее решение транспортной проблемы и приложила максимум усилий для того, чтобы был запущен проект транспортно-го обхода Хабаровска. Построить такой крупный объект за счет местного бюджета без привлечения частных инвестиций очень трудно, поэтому был применен механизм государственно-частного партнерства. Внедрение платной магистрали вызвало много дискуссий с представителями Хабаровского края, с муниципальными образованиями. Тем не менее этот проект развивается, это будет высококлассная и безопасная с точки зрения организации дорожного движения автомагистраль».



«Управление консалтинга Института ведет большую работу в регионах, помогая государственным заказчикам с помощью схемы государственно-частного партнерства вдохнуть новую жизнь в проекты, которые по каким-то причинам не реализуются за счет бюджета. В этом смысле проект нового моста в Новосибирске для нас — важная веха. В данном случае «Стройпроект» выступает разработчиком концепции реализации строительства на основе государственно-частного партнерства. Это первый региональный объект, строительство которого будет осуществляться по данной схеме, и мы надеемся, что его реализация поможет и другим региональным администрациям перенять этот опыт. Я считаю, что мы делаем интересное и нужное дело, у ГЧП в России есть перспективы».



АЛЕКСАНДР БУТОВСКИЙ

После окончания строительства инфраструктурных объектов Сочи у «Стройпроекта» появились новые перспективы в Южном федеральном округе. В настоящее время в работе или на стадии завершения несколько проектов: транспортные развязки на пересечении Ставропольской и Старокубанской улиц в Краснодаре и «Голубые Дали» в Сочи. Долговременным и престижным обещает быть проект по созданию транспортных подходов к Керченскому мосту со стороны Краснодарского края. В Ростове-на-Дону полным ходом идет реконструкция моста в створе Ворошиловского проспекта.

«Крупный объект, на котором работы планируются в ближайшее время — это автодорожные подходы к мостовому переходу через Керченский пролив. Вопрос о строительстве постоянной железнодорожной и автомобильной связи транспортной связи, которая бы заменила паромную переправу, сейчас стоит очень остро. Заказчиком подходов выступает наш многоуважаемый заказчик ФКУ УПРДОР «Черноморье», который теперь занимается, в том числе, эксплуатацией и строительством новых дорог в Краснодарском крае. «Стройпроект» разработал проектную документацию, которая получила положительное заключение экспертизы, в текущем году должно начаться строительство объекта. Запланировано сорок километров новой четырехполосной автомобильной дороги первой категории. Работа над этим проектом продолжится в ближайшие два года».



АЛЕКСАНДР СТАНЕВИЧ



ВИКТОР ПЕТРОВ

«Ростовский филиал приложил немало сил для того, чтобы «Стройпроект» принял участие в проекте реконструкции Ворошиловского моста, который считается визитной карточкой Ростова-на-Дону. На этом объекте мы сотрудничаем с управлением Александра Андреевича Станевича, которое занимается разработкой проекта реконструкции самой переправы, в то время как наш филиал отвечает за дорожную часть. Первая половина моста уже открыта, заработали три полосы движения в сторону Краснодара и Батайска. В ближайшем году планируется окончательное завершение проекта».



В рамках развития и модернизации российской автодорожной сети «Стройпроект» ведет работы в центральной России и на Северо-Западе, создавая транспортные обходы Калуги и Пскова.



АЛЕКСАНДР СТАНЕВИЧ

«Недавно мы удачно выступили в конкурсе на проектирование так называемого южного обхода Калуги. Объект предполагает и дорожную, и мостовую тематику: строительство двадцати километров современной четырехполосной дороги с мостом через Оку, четырех транспортных развязок, восьми путепроводов. Весь проект рассчитан на два года, недавно был заложен первый камень в строительство».

В декабре 2014 года «Стройпроект» в составе консорциума с банком ВТБ победил в концессионном конкурсе на строительство грандиозного автомобильного моста через реку Лену в районе Якутска. Это один из крупнейших инфраструктурных проектов в России, который имеет ключевое значение для развития дорожной сети Сибири. К сожалению, реализация этого проекта пока отложена до 2020 года.



«В настоящее время «Стройпроект» — наш основной партнер по целому ряду проектов, связанных с созданием искусственных сооружений. Сложно придумать более непростые условия для проектирования, чем участок, на котором планируется строительство моста через Лену: это и сейсмика, и низкие температуры, и сильная ветровая нагрузка, и большая гидронагрузка. В настоящий момент проект отложен, но в процессе подготовки к конкурсу мы проанализировали с коллегами большое количество вариантов, и «Стройпроект» в очередной раз доказал свой высокий профессиональный уровень. Мы прошли целый ряд экспертиз, и российских, и международных, ведь нас экзаменует не только наш банк, но и те инвесторы, которые участвуют с нами в проекте. И раз за разом Институт «Стройпроект» подтверждает свою высокую квалификацию».

ЮРИЙ МОЛЧАНОВ



В Сибирском регионе петербургские специалисты курируют и важный проект по реконструкции системы водоснабжения города Якутска. Символично, что накануне своего 25-летия «Стройпроект» снова осуществляет надзор за исполнением контрактов по заказу Европейского банка реконструкции и развития, проекты которого сыграли важную роль в развитии Института.



АЛЕКСАНДР БУТОВСКИЙ

«В декабре 2014 года мы победили в конкурсе Европейского банка реконструкции и развития с проектом реконструкции системы водоснабжения города Якутска. Для нас это важная веха: Институт не раз принимал участие в российских проектах ЕБРР в составе консорциума, но на сей раз в Якутске впервые в истории нам удалось выиграть контракт от лица «Стройпроект». Это определенный прорыв, и я думаю, он сулит нам хорошие перспективы, когда проекты мировых финансовых организаций возобновятся в России».



Наконец, большие проекты предстоят в Петербурге. Все они приурочены к чемпионату мира по футболу 2018 года. Помимо упомянутого выше завершения центральной части Западного скоростного диаметра, это пробивка набережной Макарова и новый мост через Малую Неву в районе Серного острова, который станет альтернативой перегруженным Тучкову и Биржевому мостам, а также строительство моста на Крестовский остров в створе Яхтенной улицы. Город смело поручает такие объекты Институту.

«Чемпионат мира по футболу—очень важное событие, праздник мирового масштаба. Подготовка спортивной и транспортной инфраструктуры к чемпионату помогает администрации Санкт-Петербурга решать общегородские проблемы трафика—ведь пройдет Кубок конфедераций, пройдет чемпионат мира по футболу, а набережные, улицы, дороги, спортивные объекты останутся в распоряжении жителей нашего прекрасного города. Мы предполагаем, что мостовой переход в створе Яхтенной улицы будет построен за счет частных инвесторов. Сейчас мы вступаем в стадию рабочего проектирования. Мы считаем, что поскольку «Стройпроект» проводит проектирование и изыскания по данному объекту, логично будет, если Институт создаст и рабочую документацию. Что касается мостового перехода через Малую Неву, функции по проектированию и строительству этой переправы будут возложены на генеральную подрядную организацию, которая одержит победу на конкурсе. У Института «Стройпроект» есть все шансы стать основным исполнителем проектных решений на этом объекте».

ИГОРЬ НИКОЛАЕВИЧ АЛБИН,
вице-губернатор
Санкт-Петербурга

Заключение

Летопись «Стройпроекта»

состоит из рассказов и воспоминаний руководителей, сотрудников и партнеров Инженерной группы, на протяжении двадцати пяти лет создававших историю этой удивительной проектной организации. Читая эту книгу, убеждаешься: главный ресурс России — не углеводороды, а люди. Достаточно создать правильные и человеческие условия труда, и станет очевидно, как много у нас замечательных, талантливых и по-настоящему увлеченных своим делом специалистов.

В нашем обществе всегда было сильно тяготение к общинному началу. Коллективные достижения здесь нередко ценятся больше личных. Многим кажется, что их воля и поступки имеют малую ценность. История «Стройпроекта» учит нас, что коллективный успех складывается только из индивидуальных усилий. Инженерная группа, без преувеличения, — это большая семья, где старшие заботятся о младших, где каждый понимает, что неправильно работать вполсилы, что ты отвечаешь не только за себя, но и за товарища, что главное — не сиюминутная прибыль, а самореализация.

На свете должны быть места, где вознаграждается естественное желание человека быть хорошим и честным. Именно поэтому неслыханный взлет «Стройпроекта» — от четырех человек к полутора тысячам, от моста через Славянку к мостам через Обь и Лену, закономерен. Двадцатипятилетний юбилей — это не завершение пути. Это время подведения итогов и новый старт. Внутренний стержень «Стройпроекта» столь же прочен, как и создаваемые им инженерные сооружения — хватит на века!

Сотрудники и партнеры поздравляют «Стройпроект»

«В масштабах человеческой жизни 25 лет—это немало, но и для организации в истории новейшей России это серьезный срок. Наши зодчие оставили нам в наследство один из лучших городов мира, и меня радует, что традиции прошлого преумножаются нашими строительными и проектными организациями, такими, как Институт «Стройпроект». Я хотел бы пожелать в дни юбилея много интересной полезной работы во славу нашего города, во благо России, чтобы коллектив был стабильным, молодым, и чтобы в составе технических решений Института применялись самые современные технологии и стандарты. Удачи!».



ИГОРЬ НИКОЛАЕВИЧ АЛБИН,
вице-губернатор
Санкт-Петербурга

«Привет всему большому коллективу «Стройпроекта» и лично Алексею Александровичу Журбину от тех, кто вместе с вами строил, конструировал и украшал любимый город! Я рад, что за эти двадцать пять лет вам удалось сохранить всю вашу мощь и энергию, ваш талант. В Петербурге нельзя строить плохо, а «Стройпроект» смог поднять уровень проектирования в городе на новую высоту. Мало того—теперь вы строите по всей стране: и Обь, и Волга—все покоряется вам! Желаю, чтобы и в следующие двадцать пять лет вы развивались так же динамично и хорошо!»



ВЛАДИМИР АНАТОЛЬЕВИЧ
ЯКОВЛЕВ, президент
Российского союза строителей,
губернатор Санкт-Петербурга
в 1996–2003 годах

«Желаю, чтобы Институт и его менеджмент не теряли креативности и способности к творчеству не только в своей профессиональной деятельности, но и в своих увлечениях!»



ЮРИЙ ВЯЧЕСЛАВОВИЧ
МОЛЧАНОВ, старший
вице-президент Банка ВТБ, вице-
губернатор Санкт-Петербурга
в 2003–2012 годах



СЕМЕН ЗАХАРИЕВИЧ
СУПЕНИЦКИЙ, заместитель
генерального директора,
технический директор
АО «Западный скоростной
диаметр»

«Как говорится—желаем здоровья, а остальное все приложится. Вот и я считаю, что остальное все приложилось, поэтому я бы хотел всем руководителям и всем членам этого, безусловно, творческого коллектива пожелать здоровья и сил, чтобы все время было настроение работать, создавать новое, двигаться вперед, что-то придумывать, что-то реализовывать, привлекать молодежь. Это и есть залог успеха!»



МАРК МАТВЕЕВИЧ БРЕСЛЕР,
директор по торговле со
странами Восточной Европы,
компания Maurer AG

«В «Стройпроекте» за годы работы была выстроена собственная философия, нацеленная на самые лучшие достижения, стремление ко всему новому и самому современному. Им удалось доказать, что они лидеры, и я желаю, чтобы дальше не пропало это стремление к совершенствованию, и чтобы заказчики продолжали видеть в «Стройпроекте» надежный и самый современный Институт, с которым сотрудничать доставляет большое удовольствие. Что касается руководителей Института, лично им я, прежде всего, пожелаю здоровья. Их дело требует огромного здоровья. Они не должны стареть, не должны почивать на лаврах, а должны стремиться все время к чему-то лучшему, новому, большему.»



ГЕРД АДАМИ, инженер по
зарубежным проектам Bau- und
Umweltplanung GmbH (BaUm)

«Желаю моим друзьям всего наилучшего, хороших проектов, развития и сохранения прежних гуманных отношений в коллективе, которые всегда его отличали.»



ЕЛЕНА ВЯЧЕСЛАВОВНА
ГАЛУДИНА,
финансовый директор
АО «Институт «Стройпроект»

««Стройпроекту» я пожелаю сохранить даже в такой огромной семье внутреннее отношение друг к другу, взаимопонимание и взаимопомощь. При территориальном развитии наших филиалов в разных регионах мы не должны потерять гибкость, понимание друг друга, наш общий дух—желаю нам, чтобы этот объединяющий нас дух оставался неизменным еще много лет.»



ВИКТОР АНТОНОВИЧ БОЛЬ,
заместитель генерального
директора по развитию
АО «Институт «Стройпроект»

«Сформулировать пожелания «Стройпроекту» непросто, ведь, по сути дела, мы желаем чего-то себе самим как части этого большого организма. Тем не менее пожелаю всему коллективу Инженерной группы процветания, здоровья, семейного благополучия и творческих успехов. И еще желаю, чтобы нашим сотрудникам изречение «Чтоб ты жил в эпоху перемен!» представлялось не конфуцианским наказанием, а наградой: ведь именно энергия эпохи перемен позволяет вырваться из наезженной колеи и двигаться вперед. Пускай нам всегда хватает мотивации, чтобы не менять стабильность развития на стабильность застоя, и пускай у нас всегда будет запас мудрости, чтобы передавать молодежи «стройпроектский» инженерный профессионализм и стремление познавать новое.»



АЛЕКСАНДР БУТОВСКИЙ,
начальник управления
консалтинга
и международных проектов
АО «Институт «Стройпроект»

«Пожелаю Стройпроекту пройти следующие 25 лет так же успешно, как и пролетевшую четверть века! У нашей большой инженерной семьи наступила пора зрелости, и я желаю всем нам сохранить уникальный командный дух единомышленников, желание творить и решать любые, пусть даже на первый взгляд совершенно нерешаемые задачи, отвечать на все вызовы меняющегося времени!».



АЛЕКСАНДР ВЛАДИМИРОВИЧ
КУСИК,
заместитель генерального
директора—директор
Московского филиала
АО «Институт «Стройпроект»

«Я хочу пожелать «Стройпроекту» в целом и каждому человеку в отдельности, чтобы у наших людей всегда горели глаза, чтобы наше дело вызывало энтузиазм, живой интерес. И чтобы любые сложности, которые неизбежно возникают в нашей работе, воспринимались не как приговор, а как некий вызов. Чтобы был кураж, желание на каждый вызов найти красивый, достойный ответ, почувствовать удовлетворение от удачи и вдохновиться на новые свершения».



АЛЕКСАНДР ВЛАДИМИРОВИЧ
КРАЙНИК, заместитель
технического директора—
главный инженер московского
филиала АО «Институт
Стройпроект»

«Нашим проектировщикам я бы пожелал поменьше рутины и больше интересных объектов, чтобы наша деятельность всегда приносила удовольствие. Главное, не киснуть, и смотреть только вперед!»



ВАДИМ ИВАНОВИЧ АНТОНОВ,
заместитель генерального
директора по Сибири
и Дальнему Востоку,
руководитель представительства
АО «Институт «Стройпроект»
в Новосибирске

«25 лет для организации—небольшой срок. Главное, постараться сохранить нынешние положительные качества, не расслабляться. Предприятие успешно работает, руководители—замечательные, и им я желаю здоровья, потому что это самое главное. Благополучия им и их семьям, благополучия всему коллективу «Стройпроекта»!»



ВИКТОР ВАСИЛЬЕВИЧ ПЕТРОВ,
директор Ростовского филиала
АО «Институт «Стройпроект»

«Исходя из той ситуации, которая складывается на рынке проектных работ, можно пожелать «Стройпроекту», главным образом, хороших проектов и добрых заказчиков. А еще—чтобы за нашу работу платили по нашему труду, а мы будем стараться, чтобы за наши произведения не было стыдно никому».



ДМИТРИЙ АЛЛАНОВИЧ
ОСИПЕНКО, главный инженер
Ростовского филиала
АО «Институт «Стройпроект»

««Стройпроекту» я желаю творческих успехов, дальнейшего роста, интересных заказов и некапризных заказчиков, а всем нашим коллегам—крепкого здоровья, семейного благополучия, потому что от этих факторов тоже многое зависит в нашей работе».



ОЛЕГ АЛЕКСАНДРОВИЧ
КАШЕНКО, советник
генерального директора
АО «Институт «Стройпроект»

«Чисто по-человечески, я бы хотел, чтобы у команды, которая здесь работает, хватило духовных сил и здоровья сохранить то, что у них есть. Хотелось бы, чтобы объем творчества, к которому все здесь стремятся, превосходил объем текущей бумажной работы. А еще хотелось бы, чтобы наши мосты перестали быть безмянными, чтобы, как на Троицком мосту, на всех построенных нами объектах было указано, пускай даже скромно и лаконично, кто мост проектировал, кто строил, кто вел технический надзор. Потому что этим нужно гордиться, а не скрывать! Ведь мосты во всем мире—это архитектурная доминанта, которая формирует вокруг себя совершенно особую городскую среду, становится украшением, центром притяжения. Это памятники, которые будут стоять столетия!»



ДМИТРИЙ НИКОЛАЕВИЧ
НАСОНОВ, генеральный
директор АО «Институт
«Новгородстройпроект»

«Я бы пожелал «Стройпроекту» успехов и процветания на многие годы, а стройпроектникам—удовольствия от работы в нашем дружном коллективе».



ИГОРЬ ВЛАДИМИРОВИЧ
ГРИШИН, главный
инженер АО «Институт
«Новгородстройпроект»

«Двадцать пять лет... или четверть века...? Я хочу поздравить дружный коллектив «Стройпроекта» ИМЕННО с двадцатипятилетием! Потому что «Стройпроект» —это вечная МОЛОДОСТЬ, вечное ДВИЖЕНИЕ и ОПТИМИЗМ!»



ВАДИМ ВАЛЕНТИНОВИЧ
ЧУГУНОВ,
генеральный директор
ЗАО «Петербургские сети»

««Стройпроект» — уникальная компания, которая за последние 25 лет, успешно развиваясь, сумела достойно преодолеть все испытания российского рынка. На мой взгляд, одним из основных достижений компании является создание мощного коллектива единомышленников, который объединяет коллег из разных городов страны и зарубежья. Рождение такой команды – показатель высокого профессионализма и порядочности тех, вокруг формировался и рос коллектив. Хочется пожелать, чтобы в быстро меняющихся внешних условиях «Стройпроект» всегда сохранял то хорошее, что было накоплено за годы упорного труда, но вместе с тем оставался открытым для тех новшеств и изменений, которые будут вести компанию к успеху и процветанию. Желая «Стройпроекту» никогда не останавливаться, идти только вперед, укреплять связи со старыми заказчиками и завоевывать благосклонность новых, активно участвовать в развитии родного города, страны, отрасли, и наконец, развивать свой фирменный стиль работы, творческий подход к проектированию. И, конечно, всем сотрудникам я желаю оптимизма, веры в свои силы и крепкого здоровья! С юбилеем!»



ВИКТОР НИКОЛАЕВИЧ
МОРОЗОВ, генеральный
директор ООО «Институт
«Проектмостореконструкция»

««Стройпроекту» я пожелал бы одного и главного—веры. Когда мы начинали первые совместные проекты, нас было мало, но у нас была вера в свои силы. И на сегодняшний день мы видим результат, видим, чего достигли. Сейчас ситуация изменилась, за нами сотни людей во многих регионах и, конечно, в Петербурге. Но вера, которая была у основателей «Стройпроекта», передается коллективу. У нас уже есть прошлое, есть настоящее, остается одно—развиваться. Развитие всегда было главной идеей для «Стройпроекта». И я желаю и руководителям Института, и нашим коллективам, и молодым сотрудникам сохранить эти два важных понятия—веру в свои силы и идею постоянного развития».

«Хотелось бы пожелать еще более интересных проектов, с которыми можно будет выходить на мировой рынок, и хотелось бы, чтобы в мире про «Стройпроект» заговорили так же хорошо, как в России».



СЕРГЕЙ ВИКТОРОВИЧ
СИТНИКОВ, заместитель
генерального директора,
директор по производству
ООО Институт
«Проектмостореконструкция»

«Уверен, что 25 лет—это только начало славной истории «Стройпроекта». Впереди Инженерную группу ждет интересный и полный ярких побед путь. Желая нашей большой Инженерной группе новых профессиональных достижений, воплощения в жизнь всего задуманного, а всем сотрудникам—счастья, здоровья, благополучия и уверенности в завтрашнем дне».



СЕРГЕЙ ЕВСЕЕВИЧ ВЕКСЛЕР,
генеральный директор ООО
«Институт «Тоннельстройпроект»



НАТАЛИЯ НИКОЛАЕВНА
МИНИНА,
генеральный директор
ЗАО «Институт
«Трансэкопроект»

«Мне бы очень хотелось пожелать «Стройпроекту», несмотря на то, что сегодня он стал таким гигантским проектным монстром, в хорошем смысле этого слова, чтобы Институт всегда помнил свою историю и помнил, что мы, в первую очередь, инженеры, а потом уже бизнесмены, руководители, менеджеры. Имея грамотных инженеров, разрабатывая грамотные инженерные решения, всегда есть шанс остаться на плаву и победить в конкурентной борьбе тех, кто просто пришел на рынок проектирования, чтобы зарабатывать деньги. Мне хочется пожелать молодым специалистам быть такими же креативными, каким было и остается наше поколение. Чтобы молодые специалисты подтягивались к таким людям, как Татьяна Юрьевна Кузнецова, Александр Андреевич Станевич, Юрий Борисович Девичинский, Алексей Борисович Суровцев, Александр Григорьевич Злотников, сам Алексей Александрович Журбин, который, несмотря на то что сегодня является генеральным директором крупнейшего института и возглавляет большой холдинг, тем не менее продолжает быть инженером. Наконец, нужно пожелать Институту успехов и дальнейшего процветания и помнить о том, что мы сильны только когда мы вместе».



АЛЕКСАНДР СЕРГЕЕВИЧ
КРЯНЕВ, заместитель
генерального директора
по инженерной экологии
ЗАО «Институт
«Трансэкопроект»

«Я желаю руководителям «Стройпроекта» не сворачивать с курса, желаю всем сотрудникам претворения в жизнь амбициозных проектов, над которыми трудится Инженерная группа, а самым молодым—перенимать опыт у ведущих специалистов и ставить перед собой не менее амбициозные цели».



АНДРЕЙ ВИКТОРОВИЧ
ШУЦКИЙ, заместитель
генерального директора,
технический директор
ЗАО «Институт
«Трансэкопроект»

««Стройпроекту» по силам решение любых задач, поэтому желаю не сдавать обороты, и двигаться только вперед, к новым целям и новым открытиям».



СВЯТОСЛАВ ЮРЬЕВИЧ
ТОРГОВОВ,
генеральный директор
ООО «Институт транспортные
интеллектуальные системы»

«На мой взгляд, «Стройпроект»—это единый организм, дружная семья, к которой не хочется относиться как к юридическому лицу, как к организации, а хочется относиться как к живому существу. Я желаю ему оставаться современным, целеустремленным, умным и веселым, и пусть ему покорятся все возможные вершины!»



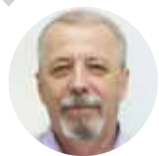
МИХАИЛ МИХАЙЛОВИЧ
КОРНЕЕВ, главный инженер
ООО «Киевстройпроект»

«Я бы пожелал, в первую очередь, всем сотрудникам «Стройпроекта» счастья, покоя в семье, здоровья. А самому «Стройпроекту» я желаю процветания. А процветание—это значит новая работа, это прибыль, это будущее. И, конечно, пожелал бы, чтобы «Стройпроект» продолжал с нами сотрудничество и помнил о нас».



ОЛЕГ АЛЕКСЕЕВИЧ СЛАШИЛИН,
генеральный директор
ООО «НИПИ ТИ»

«Я желаю «Стройпроекту» завоевать мировое пространство в области мостостроения и проектирования искусственных сооружений, желаю сохранить тот же оптимистический настрой и обаяние».



НИКОЛАЙ ГЕОРГИЕВИЧ
ТИХОМИРОВ,
заместитель главного
инженера — главный эксперт
АО «Институт «Стройпроект»

«Хотелось бы, чтобы неизменным оставалось то бережное отношение к людям, которое сегодня существует в «Стройпроекте». Чтобы и на пятидесятилетний, и на столетний юбилей сохранились наши традиции, и чтобы костяк Института передавал эти традиции следующим поколениям».



ВАЛЕРИЯ ЕВГЕНЬЕВНА
КОЖЕВНИКОВА, заместитель
главного инженера
АО «Институт «Стройпроект»

«Я бы пожелала нам, чтобы наши руководители все так же держали руку на пульсе, чувствовали бы людей, держали бы этот коллектив в единении. Чтобы мы ошушали взаимосвязь не только с нашими коллегами в других городах, но и друг с другом здесь, в центральном офисе. Чтобы мы всегда оставались единым организмом».



МИХАИЛ ВЛАДИМИРОВИЧ
ДЮБА,
заведующий сектором ПОС
АО «Институт «Стройпроект»

«В нынешних условиях хочется пожелать, чтобы эти условия переродились в нечто лучшее. Я смотрю в будущее с оптимизмом, потому что я понимаю, что мы готовы решать любые задачи, мы накопили громадный опыт по строительству сверхсложных сооружений. Останавливаться нельзя! В названии «Стройпроект» нет слова «мост», есть слово «строй», поэтому неудивительно, что наша сфера деятельности расширяется, эту возможность предвидели еще отцы-основатели нашего Института. Поэтому хотелось бы пожелать, чтобы по нашим проектам много строили и дальше, а мы, стройпроектовцы, не подведем!»



РУСТАМ ИВАНОВИЧ
МАРЦЕНКЕВИЧ,
заместитель начальника
управления проектных работ
АО «Институт «Стройпроект»

«Я бы пожелал «Стройпроекту» двигаться в том же направлении. Как говорят в футболе, «если команда хорошо играет, не нужно менять состав»! Мне кажется, если организационные решения, которые принимаются, приводят к успеху — это правильный путь, и по нему следует идти дальше. К сожалению, сейчас не самое простое время. Хочется пожелать, чтобы мы все вместе прошли этот период уверенно, чтобы были новые интересные проекты, новый полезный опыт именно в сегодняшних условиях, ну и тогда, мне кажется, что все у нас получится».



ВЛАДИМИР МИХАЙЛОВИЧ
ГОЛОВ, заместитель начальника
управления проектных работ
АО «Институт «Стройпроект»

«Я бы хотел пожелать нам терпения. Нам приходится в работе сталкиваться с суровым внешним миром, преодолевать сопротивление, разбираться в личностных взаимоотношениях. Поэтому я желаю прежде всего выносливости и терпения, чтобы все эти испытания нас не сломили».



ОЛЬГА АЛЕКСАНДРОВНА
КУЛЕШОВА, заместитель
начальника управления
экономики строительства
АО «Институт «Стройпроект»

«Хорошо, когда не знаешь, что еще пожелать юбиляру, у которого, кажется, все есть! Желаю чтобы «Стройпроект» оставался авторитетом в своей сфере и передавал знания новым поколениям проектировщиков».



ЕЛЕНА ВАЛЕНТИНОВНА
СУРОВЦЕВА, заместитель
начальника отдела
по финансовому контролю
АО «Институт «Стройпроект»

«Пускай «Стройпроект» остается лучшим—и в отношении проектов, которыми мы занимаемся, и по отношению к людям, будь то сотрудники, заказчики или подрядчики».



ВИКТОР ЕВГЕНЬЕВИЧ
КОЧЕТОВ, главный инженер
проекта по надзору
за строительством
АО «Институт «Стройпроект»

«Мне кажется, самое важное—не забывать о наших людях и о них заботиться. Все зависит от наших сотрудников: если они ходят на работу с удовольствием и с охотой, то от них будет большая отдача, а с ней и успех, и развитие».



ЗУХРА ЗАКИЕВНА ПЬЯНКОВА,
руководитель группы управления
надзора
АО «Институт «Стройпроект»

«Я горжусь, что работаю в «Стройпроекте», что у нас на сегодняшний день так много замечательных проектов. У нас прекрасный коллектив и руководство, и хотелось бы, чтобы все так и осталось. Ну, и больших новых заказов!»



НАТАЛЬЯ МИХАЙЛОВНА
КОЗЛОВСКАЯ, руководитель
службы персонала
АО «Институт «Стройпроект»

«Люблю «Стройпроект» именно за то, что он «настоящий». Очень важно—как человеку, так и организации—оставаться самим собой, иметь свою позицию и не отступать от своих принципов, даже когда не все от тебя зависит. Я желаю всем нам не меняться и сохранять позитивный настрой, в любой ситуации видеть плюсы и использовать их, если трудно».

«Желаю «Стройпроекту» придерживаться того же курса, невзирая на любые невзгоды, которые творятся в мире, оставаться верным себе, своим целям и идеалам».



ДМИТРИЙ СЕРГЕЕВИЧ
ПИТУЛЬКО,
исполняющий обязанности
Главного инженера проекта
Московского филиала
АО «Институт «Стройпроект»

«Конечно, хочется пожелать «Стройпроекту» дальнейшего процветания. Я надеюсь, что двадцать пять лет—это не предел, и мы еще будем пышно и красочно праздновать много юбилеев. Хочется, чтобы впереди у нас были интересные работы, новые заказы, потому что сооружения, которые мы строим, важны для огромного количества людей».



АННА ДМИТРИЕВНА
ЛЯГАЛОВА, инженер II категории
АО «Институт «Стройпроект»

«До начала работы над юбилейным фильмом и книгой о «Стройпроекте» нам не доводилось пристально вглядываться в труд инженеров. Конечно, как рядовые петербуржцы мы любовались мощью и изяществом Западного скоростного диаметра или Лазаревского моста, радовались восстановленному облику мостов через Неву. Этот проект позволил познакомиться с десятками сотрудников Инженерной группы и по-другому взглянуть на окружающую действительность и на себя. В последнее время наша страна живет под лозунгами диверсификации и импортозамещения. При этом до определенного момента казалось, что на самом деле в основном она существует за счет углеводородов. В «Стройпроекте» мы увидели совершенно европейский коллектив, работающий честно и творчески. Это заставляет гордиться нашей родиной и Петербургом. Значит, и мы можем! Теперь, проезжая мимо сооружений, к которым приложил руку «Стройпроект», мы всякий раз с удовольствием вспоминаем историю этих проектов и инженеров, которые над ними работали, и при любой возможности делимся знаниями с окружающими».



ЛЕВ ЛУРЬЕ и СОФЬЯ ЛУРЬЕ,
авторы юбилейной книги
«Стройпроекта»



МОСТ ДЛИНОЮ В ЧЕТВЕРТЬ ВЕКА

Благодарим весь коллектив Инженерной группы «Стройпроект»
за поддержку идеи и активное участие в ее реализации.

Автор Лев Лурье

Редактор Софья Лурье

Корректор Екатерина Видре

Верстка и дизайн Ольга Окулич

Координатор проекта Наталья Козловская

Отпечатано в типографии «Пангея»

Тираж 2200 шт.

Санкт-Петербург

2015

