



Генеральный директор
ЗАО «Институт «Стройпроект»
Алексей Журбин

ПРОЕКТИРОВАНИЕ

ЗАО «Институт «Стройпроект» сегодня – лидер в сфере дорожного проектирования и строительного контроля в России. Являясь современной, динамично развивающейся компанией, институт «Стройпроект» максимально ориентирован на запросы заказчика. Его стиль отличают открытость, готовность к решению самых сложных задач, нацеленность на конкретный результат.

История института «Стройпроект», который создали молодые питерские инженеры, во многом типична для нашей страны и в очередной раз свидетельствует о том, что команде профессионалов, знающих и, главное, любящих свое дело, по силам достижение самых высоких результатов.

А начиналось все в 1990 году – в самый тяжелый период экономических реформ, когда несколько сотрудников Гипростроймоста организовали малое предприятие «Стройпроект». В активе у молодых людей на тот момент были четыре старых кулмана и... огромное желание заниматься любимым делом. При этом конкуренцию на формирувавшемся рынке им составляли такие мощнейшие институты, как «Трансмост», «Ленгипротранс», «Гипростроймост», «Дорпроект», «Ленгипроинжпроект». И это только в Санкт-Петербурге. Каждая организация уже имела авторитет, опыт работы, постоянных заказчиков.

Выиграть конкурентную борьбу, заполучив серьезные заказы, в этих условиях никому не известному коллективу было непросто. Потому молодые люди поначалу с энтузиазмом хватались за любое дело, не очень задумываясь, выгодно оно или нет. Каждый заказ старались выполнить наилучшим образом, внести в проект новую, свежую техническую мысль и в то же время создать добротный продукт, который помимо всего прочего позволил бы заказчику максимально сэкономить средства. «Выполнить эти задачи можно было только при условии поддержания творческой атмосферы в коллективе, – убежден Алексей Журбин. – И мы придавали этому приоритетное значение. Старались сами выходить в работе за существующие штампы и сотрудников подбирать под стать себе. Люди, приходившие к нам, сразу чувствовали: здесь есть все условия для профессионального роста, а вот никакая халтура не пройдет». Почувствовали это и заказчики.

Старание, энтузиазм и, самое главное, исполнительское мастерство сотрудников института «Стройпроект» были замечены и оценены по достоинству. Санкт-Петербургский Мостотрест предложил коллективу принять участие в ремонте питерских мостов. Это был поистине переломный момент в истории компании, ступень к новым высотам, на которую еще надо было взойти. Ведь ремонт – дело достаточно хлопотное и неблагодарное. Любый проектировщик скажет, что легче спроектировать новый мост, нежели разработать проектную документацию на восстановление старого. Но коллектив с энтузиазмом взялся за решение поставленной задачи и в результате не только полностью освоил данное направление, но даже сумел реализовать ряд новых решений, которые позволили сделать мосты более надежными и долговечными.

Первый крупный заказ компания получила на пятом году своего существования, когда институту «Стройпроект» поручили реконструкцию моста на Московском шоссе, являющемся частью трассы Москва – Санкт-Петербург. Это была реальная возможность не только проверить свои силы, но и поправить материальное положение, что в тот момент было немаловажным, поскольку галолирующая инфляция середины 90-х очень быстро съедала любые накопления.

А еще через год компания уже приняла участие в конкурсе Международного банка реконструкции и развития (МБРР), на займы которого планировалось отремонтировать 200 российских мостов. Институт «Стройпроект», Санкт-Петербургский архитектурно-строительный университет и мостоиспытательная лаборатория



Творческий подход, надежность и опыт

отличают работу специалистов
ЗАО «Институт «Стройпроект»



рия Мостотреста создали консорциум «Ассоциация «Мост» и подали заявку на участие в тендере. В дальнейшем в соответствии с условиями конкурса вновь созданный консорциум объединился еще и с зарубежным партнером – германской фирмой Bau und Umweltplanung GMBH. В результате благодаря объединенным усилиям удалось выиграть пять контрактов из шести заявленных.

«С помощью немецких специалистов мы осваивали европейские нормы проектирования, новые требования к качеству, современные конструктивные решения. Для нас это было колоссальной интеллектуальной подпиткой», – вспоминает Алексей Журбин.

На сегодняшний день портфолио института «Стройпроект» содержит десятки проектов поистине уникальных сооружений. Чередуются проекты последнего десятилетия, которыми по праву гордится компания, открывает реконструкция моста Александра Невского в Санкт-Петербурге. Затем последовали не менее интересные, по-своему уникальные проекты реконструкции исторических мостов через Неву – Троицкого, Благовещенского, а в настоящее время к ремонту готовится Дворцовый мост. Разработанный в институте проект реконструкции максимально бережно сохраняет все элементы этого величественного сооружения, являющегося объектом культурного наследия регионального значения. Интересная подробность: как и в случае с Троицким мостом, на внешних поверхностях Дворцового моста будут применяться специальные болты с круглой головкой, имитирующие старые заклепки.

Среди проектов, которыми по праву гордится коллектив Стройпроекта, строительство Кольцевой автомобильной дороги (КАД) вокруг Санкт-Петербурга. Создание этого транспортного кольца, проходящего по окраинам города, решает задачи вывода транзитного транспорта из города, а также объезда городского транспортом наиболее загруженных районов Петербурга. Институт «Строй-

проект» запроектирован ряд искусственных сооружений в составе КАД – эстакад, мостов и путепроводов общей протяженностью более 20 км.

Сегодня институт принимает участие в таких значимых проектах, как строительство олимпийских объектов в Сочи (I и III очереди автодорожного обхода Сочи, дублер Курортного пр., развязки в двух уровнях «Стадион» и «Донская – Виноградная» и др.), Западного скоростного диаметра – сложнейшей многополосной магистрали в Санкт-Петербурге, нового моста через Обь в Новосибирске (с уникальным арочным пролетом длиной 380 м), мостового перехода «Фрунзенский» через реку Самару в Самаре; реконструкция федеральных автодорог М-1 «Беларусь», М-4 «Дон», М-8 «Холмогоры»; и др.

В последние годы институт «Стройпроект» активно расширяет географию реализуемых проектов. В различных регионах России появляются его филиалы и дочерние компании. Причем однозначного ответа на вопрос, кто является инициатором этого процесса, по мнению генерального директора института Алексея Журбина, нет. «Присутствует взаимный интерес, – считает он. – Компания стремится к дальнейшему росту, а местные проектные организации, со своей стороны, не против войти в состав крупной фирмы с хорошей репутацией».

Так, дочерняя компания «Новгородстройпроект» была образована в мае 2006 года по инициативе Дмитрия Насонова, в настоящее время – ее генерального директора. «Предложение показалось нам очень своевременным и нашло живой отклик, поскольку в тот период как раз началась подготовка к проектированию скоростной платной автодороги Москва – Санкт-Петербург, – вспоминает Алексей Журбин. – Сегодня мы принимаем активное участие в данном проекте, причем главная зона ответственности компании расположена как раз в Новгородской области. Таким образом, существование Новгород-

стройпроекта позволяет нам более оперативно и эффективно решать многие профессиональные задачи».

Примерно по той же схеме был образован филиал ЗАО «Институт «Стройпроект» в Ростове-на-Дону. А вот в Москве сценарий оказался несколько иным. Там в одной крупной проектной компании в связи с экономическим кризисом прошло сокращение штата. В результате уволенными оказались несколько очень хороших специалистов, которые обратились к своим питерским коллегам с предложением организовать филиал. В чем-то похожая ситуация сложилась и в Саратове, где работает дочерняя компания ООО «Институт «Проектмостореконструкция». «Думаю, что происходит это во многом из-за того, что Стройпроект имеет репутацию коллектива настоящих профессионалов и при этом порядочных людей, – поделился своим видением ситуации Алексей Журбин. – Существует сила взаимного притяжения, которая помогает творческим людям объединяться для решения масштабных задач. Я как руководитель могу это только приветствовать».

С другой стороны, помимо видимых плюсов расширение коллектива компании за счет специалистов из различных регионов страны приносит с собой и некоторые проблемы. Дело в том, что у института «Стройпроект» уже наработан колоссальный опыт, сложились внутрикорпоративный климат, традиции. Как органично и безболезненно встроить в него сторонние коллективы, которые состоят из опытных специалистов со своими взглядами и подходами к работе?

При решении этой задачи руководство института видит два основных аспекта: социально-психологический и производственный, профессиональный.

С первым проще. В головной компании реализуется определенная социальная программа, утверждены правила бюджетирования, которые сразу же распространяются на филиалы и дочерние компании. «Одновременно пытаемся внедрить на местах наш, стройпроектский дух взаимопонимания, поддержки, корпоративного братства, – говорит Алексей Журбин. – Если филиал создается с нуля, там изначально принимаются правила работы, характерные для Стройпроекта. А при установлении взаимоотношений с дочерними компаниями, которые до этого существовали самостоятельно, мы предпринимать сильно не давим, а постепенно сближаемся. Если у них есть собственный успешный опыт, естественно, стараемся по возможности его сохранить, но и привносим какие-то свои моменты. Таким образом, идет процесс взаимного усиления, творческого обогащения».

Сложнее обеспечить единый технический уровень при решении производственных задач. Чтобы помочь региональным инженерам, усиления службы главного инженера института «Стройпроект» на базе компании регулярно проводится техническая учеба специалистов. Осуществляется и выезд главных специалистов на места для передачи опыта работы.

«Так что постепенно решается и эта задача. Разумеется, происходит это не сразу. Но четко организованная работа, помноженная на стремление самих специалистов к дальнейшему профессиональному росту, гарантирует успех», – убежден Алексей Журбин.