

АЛЕКСАНДР БУТОВСКИЙ

ОБ ИТОГАХ ГОДА И СТРАТЕГИЧЕСКОМ ПЛАНИРОВАНИИ ИНЖЕНЕРНОЙ ГРУППЫ «СТРОЙПРОЕКТ»



Беседовала Регина ФОМИНА

ОБ ИТОГАХ ГОДА, О ТОМ, КАК ИНЖЕНЕРНАЯ ГРУППА ПРЕОДОЛЕВАЕТ ТРУДНОСТИ ТЕКУЩЕГО ВРЕМЕНИ И КАКИЕ ПРИОРИТЕТЫ ОПРЕДЕЛИЛА ДЛЯ СЕБЯ НА БЛИЖАЙШУЮ ПЕРСПЕКТИВУ, РАССКАЗАЛ ЗАМЕСТИТЕЛЬ ГЕНЕРАЛЬНОГО ДИРЕКТОРА ПО СТРАТЕГИЧЕСКОМУ РАЗВИТИЮ БИЗНЕСА АО «ИНСТИТУТ «СТРОЙПРОЕКТ» АЛЕКСАНДР БУТОВСКИЙ.

— Как вы оцениваете ситуацию в транспортной отрасли на сегодняшний день? Планирует ли Минтранс РФ переходить к реализации крупных транспортных проектов, таких как 3-я очередь обхода Сочи?

— На последнем форуме «Транспорт России» руководство Минтранса озвучило цифры, согласно которым предполагается выделить транспортной отрасли на ближайшие пять лет 13 трлн рублей. Сумма колоссальная! Надеемся, что так оно и будет. И убеждены в том, что отрасль продолжит свое динамичное развитие. Что же касается 3-й очереди обхода Сочи, то не секрет, что в свое время мы уже сделали технико-экономическое обоснование (ТЭО). Заказчиком тогда выступало ДСД «Черноморье». Сейчас этот объект перешел в ведение Госкомпании «Автодор». Мы планируем принять участие в его проектировании, хотя на сегодняшний день по нему еще нет определенности. В настоящее время мы, как авторы ТЭО, проводим необходимые консультации и ждем развития событий.

— Это, как я понимаю, задача завтрашнего дня. А чем вы занимаетесь сегодня? Назовите ваши последние наиболее серьезные проекты...

— Наверное, один из самых крупных наших проектов, реализуемый в настоящее время, — это модернизация и развитие «Восточного полигона» — Транссибирской

и Байкало-Амурской магистралей. Мы разработали проектную и рабочую документацию для 19 участков БАМ-2, на которых сейчас уже идет строительство. Работы ведутся одновременно на всех связанных объектах. В настоящее время ведем разработку проектной документации по БАМ-3.

Что касается Санкт-Петербурга, мы принимаем активное участие в проектировании нескольких участков Широтной магистрали скоростного движения. Надеемся, что и дальше продолжим работать над этим объектом. Уже заявлены новые этапы, и мы ждем конкурсных процедур.

Не могу не упомянуть наш вклад в строительство трассы М-12 «Восток». Специалисты Института «Стройпроект» запроектировали 335 км трассы Москва — Нижний Новгород — Казань. Это четыре из восьми участков строящейся скоростной автомагистрали. Некоторые из них уже завершены в 2022 году, и по ним открыто движение.

— Насколько успешно в «Стройпроекте» идет процесс импортозамещения ПО?

— К 2022 году мы по целому ряду причин практически полностью отказались от продуктов Autodesk. Вместо AutoCAD широко используем российскую систему nanoCAD. А в проектировании автомобильных и железных дорог, инженерных сетей сегодня и так преобладает

российское ПО. В частности, мы применяем «Topomatic Robur – Автомобильные дороги», «Topomatic Robur – Инженерные сети» и «Topomatic Robur – Железные дороги», считаем их эффективными для проектирования соответствующих разделов, активно сотрудничаем с разработчиком в части постановки задач для внесения в программные продукты изменений, расширяющих и улучшающих их функционал.

– К сожалению, российские разработчики ПО пока не предлагают серьезных решений для расчета и проектирования мостовых сооружений, их предложения охватывают только дорожное проектирование. Как в Стройпроекте удается решать поставленные задачи в области мостового проектирования?

– В ближайшей перспективе – коллапса нет и не предвидится. На данный момент в части расчетов используем корейский MIDAS и много инвестируем в собственные программы. Нами разработано и введено следующее расчетное ПО: С-Бетон и С-Бетон-Диаграммы – для расчета железобетонных элементов, С-Шпунт – для расчета шпунтовых ограждений, С-Пролет – для расчета сталежелезобетонных и металлических пролетных строений и др. Однако есть опасения в части сложных инженерных задач, которые решаются только с помощью иностранного ПО. Это касается практически любых программ, предназначенных для расчетов конструкций методом конечных элементов, аэродинамических расчетов, моделирования и расчета сложных геотехнических задач, моделирования транспортных ситуаций и транспортных систем городов и поселений. Так, Bentley Systems, правообладатель и производитель PLAXIS и другого программного обеспечения, останавливает операционную деятельность на территории РФ.

– Практически все программы, как известно, написаны под Windows, даже российское ПО, серверы и рабочие станции так или иначе зависимы от поставок иностранных программных продуктов. Каким вам видится выход из создавшейся ситуации?

– Пока на основные «санкционные» программы, которые мы используем, у нас есть бессрочные лицензии, но мы лишены технической поддержки, исправлений или новых версий ПО. А перевести российское ПО на наши платформы – огромная работа и громадные деньги, которых у разработчиков просто нет. В этой связи мы подготовили и направили в Минстрой России предложение по оказанию мер поддержки проектировщикам. То же самое можно сказать и о компьютерном парке, аппаратном оборудовании (плоттеры, принтеры и т. д.), геодезическом и прочем оборудовании для изысканий. Ежегодно



должно обновляться 15–25% рабочих мест. Пока еще все работает, но техника периодически нуждается в ремонте или замене, ее ресурс не безграничен. Хочется верить, что здравый смысл в итоге возобладает, и нам не придется возвращаться к ручным расчетам и проектированию на кульманах.

– У вас есть собственная разработка для создания пространственных моделей S-INFO. Что она собой представляет?

– Так называется отечественная BIM-платформа, которая позволяет собирать информацию и управлять ею на всех стадиях жизненного цикла инженерного объекта. Информация о нем собирается и накапливается от стадии концептуального проектирования до вывода построенного объекта из эксплуатации. Платформа разрабатывалась для работы с протяженными инфраструктурными объектами, но может использоваться и на объектах промышленно-гражданского строительства.

Клиент-серверная архитектура обеспечивает многопользовательский режим и возможность регулировать доступ к информации. Комплекс состоит из таких компонентов, как настольный клиент, мобильный клиент и вэб-клиент, и позволяет дать пользователю возможность доступа к работе с данными практически с любых устройств и из любых мест. Основная особенность мобильного клиента – возможность работы без прямого доступа к базе данных. Даже там, где нет интернета. После завершения работы эти данные можно синхронизировать с основной базой.

– Одно из ваших новых направлений деятельности – это проектирование аэропортовой инфраструктуры. На каких объектах вы уже успели себя проявить?

– На первый взгляд может показаться, что в эту сферу проектирования мы пришли новичками. Однако у нас уже давно разработана своя система управления

проектами, которую мы успешно применяем при проектировании сложных транспортных объектов. В этой же системе мы организовали рабочие процессы и при проектировании аэропортов. Кроме того, в своей работе мы всегда опираемся на пожелания заказчиков, учитываем их требования, поэтому наша проверенная временем система не подвела, и мы справились.

Мы начали с разработки проекта реконструкции Мурманского аэропортового комплекса. На участке между существующими северным и центральным перронами аэропорта предусмотрели устройство нового покрытия и строительство рулежной дорожки. В проекте также заложено строительство периметровой патрульной дороги и здания аварийно-спасательной станции.

На следующем объекте — проекте реконструкции действующего аэродрома Левашово под Санкт-Петербургом — мы взяли на себя большой объем работ: запроектировали объекты управления воздушным движением, радиотехнического, светосигнального, метеорологического, орнитологического обеспечения полетов; предусмотрели устройство аэродромных покрытий искусственной взлетно-посадочной полосы, рулежных дорожек, перрона, предангарной площадки; запроектировали патрульно-производственную дорогу, примыкание подъездной автодороги к аэродрому к транспортной развязке КАД с ул. Парашютной. А 27 декабря первый транспортный самолет Ан-72 приземлился на реконструированной взлетно-посадочной полосе аэродрома Левашово.

Проектируем авиационный объект и в Анадыре. Совсем недавно мы выиграли конкурс и подписали контракт на проектирование аэропорта Брянска. Это тоже очень интересный объект. Суммируя вышесказанное, мы и здесь смотрим в будущее с оптимизмом.

— В числе текущих проектов вы называли объекты железнодорожной инфраструктуры. Насколько успешно у вас развивается это направление?

Проектирование железнодорожной инфраструктуры — это наше новое и, несомненно, крайне важное направление деятельности. Мы горды, что сумели войти в него, применив и в этой сфере деятельности наш фирменный, «стройпроектный» подход: создали новые проектные подразделения и, так же, как и в дорожно-мостовом проектировании, обеспечиваем их работу, контроль качества, соответствие нашим стандартам и взаимодействие с иными участниками проектирования через управление проектными работами, являющееся фактически самостоятельной бизнес-единицей компании.

Добавлю еще несколько слов о проекте модернизации БАМ-2 — мы в кратчайшие сроки разработали проектную документацию на строительство разъездов,



двухпутных вставок и вторых железнодорожных путей на участке Улак — Февральск Дальневосточной железной дороги. У этого проекта есть ряд особенностей: ведение работ в условиях движения поездов, сложный рельеф, значительная сейсмическая активность, сложные инженерно-геологические условия, прохождение трассы в местах распространения вечномёрзлых грунтов. Модернизация этого участка протяженностью 340 км обеспечит рост объемов перевозок по восточному участку БАМа, вывоз угля с крупнейшего в стране Эльгинского месторождения и расширит выход России на рынки стран Азиатско-Тихоокеанского региона.

— Если говорить о будущем, какие задачи стоят перед Стройпроектом в плане стратегического развития?

— На сегодняшний день мы практически полностью охватили все транспортные сферы, теперь надо закрепиться на этих позициях и развивать те направления, по которым мы уже работаем. Так что экстенсивного развития пока не планируем. Будем развивать профессиональные компетенции внутри Инженерной группы, наращивать качественные показатели: в планах дальнейшее повышение эффективности работ, улучшение координации и взаимодействия между нашими подразделениями, между нами и смежниками. Ну и, конечно, продолжим работу с BIM-технологиями. Специалисты Инженерной группы, как постановщики задач, плотно работают с разработчиками систем проектирования, помогая им развивать свои продукты в области BIM-проектирования.

Процесс внедрения новых технологий в Инженерной группе не останавливается, совершенствуются технологические процессы, автоматизируются рутинные действия, ведется работа по интеграции систем документооборота, управления проектами, расчетных комплексов и BIM-систем. ■