

Качество, опыт, инновации –

Оптимальные проектные решения помогают избежать дорогостоящих ошибок

ПРОЕКТИРОВАНИЕ

ООО «СЕВКАВИНСТРОЙПРОЕКТ» появилось на рынке проектирования не так давно, в феврале 2012 года, но за это время успело зарекомендовать себя как высокопрофессиональный коллектив.

В числе реализованных проектов – реконструкция наиболее загруженных участков федеральных автомобильных дорог М-10 «Россия», М-4 «Дон», М-6 «Каспий», а также проектная документация для транспортной инфраструктуры города Сочи, возводившейся к зимней Олимпиаде-2014. Заказчиками и партнерами института являются: ГК «Автодор», ФКУ Упрдор «Азов», ФКУ Упрдор «Каспий», ФКУ «Упрдор Россия», ОАО «Дорожно-строительная компания «АВТОБАН», ОАО «Волгомост», ОАО «Гипротрансмост», ОАО «Донаэродорстрой», ООО «КОРПОРАЦИЯ ИНЖТРАНССТРОЙ», ООО «СЛАВРОС», ООО «ГЕОН».

О том, какие задачи сейчас стоят перед проектными организациями и дорожной отраслью в целом, рассказывает генеральный директор ООО «СЕВКАВИНСТРОЙПРОЕКТ» Константин БЕРЛЕВ.

– Константин Владимирович, сейчас экономика страны переживает не лучшие времена. Затронул ли вас кризис?

– Действительно, могу констатировать, что загруженность института заметно снизилась по сравнению с прошедшими годами. Так, в 2012 году объем выполненных проектно-изыскательских работ составил 381,4 млн руб., в 2013 году – 575,1 млн руб., а в 2014 году – только 209,4 млн руб., и выжить без потерь коллектив института смог только благодаря запасам и заделам, созданным в 2012–2013 годах.

Что касается текущего момента, то нужно отметить, что институт по состоянию на начало июля загружен менее чем на 40%, даже с учетом выигранного в мае текущего года объекта – «Разработка проектной документации на строительство транспортных развязок на км 1504+700 и км 1515+300 автомобильной дороги М-4 «Дон».

Мы работаем в основном с федеральными заказчиками – подведомственными Росавтодору упрдорами и Государственной компанией «Автодор». Не отказываемся мы и от проектирования местной сети дорог, но за счет раздробленности объектов и большого падения стоимости на торгах такие объекты являются (во всяком случае для нашей организации) нерентабельными. С учетом инже-



Генеральный директор
ООО «СЕВКАВИНСТРОЙПРОЕКТ»
Константин БЕРЛЕВ

нерного потенциала института и возможностей нашего отдела экономических обоснований нам были бы интересны (а дорожной отрасли в целом и регионам – нужны и важны) разработки схем развития автомобильных дорог области и всего Южного региона. Но сегодня этот вид работ не востребован, несмотря на требования Градостроительного кодекса РФ о необходимости опережающей разработки документов территориального планирования.

– Вы работаете с рядом крупных структур, в том числе государственных. В чем специфика работы с госзаказчиком?

– С моей точки зрения, нет никаких характерных особенностей работы с госструктурами. Есть особенности работы с тем или иным конкретным заказчиком, учитывающие человеческий фактор, конкретику объекта, территориальную специфику. Это относится не только к государственному, но и к любому заказчику. Важнее здесь то, что большинство из них волевым порядком назначают сроки проектирования и стоимость разработки проектной документации без обоснования нормами продолжительности проектирования, фактически выполняемыми объемами проектно-изыскательских работ, ценниками на них.

Например, с введением в действие Градостроительного кодекса РФ из проектной

практики исчезла предпроектная стадия (в разное время – проектное задание, технико-экономическое обоснование, обоснование инвестиций). Совершенно очевидно, что исключение из проектного процесса предпроектной проработки объекта усложняет процесс разработки проектной документации, но на стоимости проектных работ это не отражается, то есть стоимость стадии «проектная документация» не увеличивается.

Кроме того, значительно возрос объем работ по землеотводу и оформлению землеустроительных дел: объясняется это как изменениями в Градостроительном и Земельном кодексах, так и тем, что заказчик, пользуясь положением, делегирует часть своих обязанностей по землеотводу и обеспечению исходными данными, а также документацией по планировке территории проектной организации без соответствующей финансовой компенсации. О том, что одновременное выполнение документации по планировке территории и проектной документации лишено здравого смысла и противоречит духу Градостроительного кодекса РФ, неоднократно говорилось с высокими трибунами и писалось в отраслевой прессе. Но ни Минрегион России (ранее), ни Минстрой России (сейчас), ни Главгосэкспертиза не слышат, не видят и не замечают нарушений Градостроительного кодекса, а также нарушения интересов бюджета РФ, возникающего вследствие недостаточной проработки возможных вариантов линейного объекта из-за исключения предпроектной стадии.

– Сбылись ли ваши надежды на 44-ФЗ «О контрактной системе в сфере закупок товаров, работ, услуг для обеспечения государственных и муниципальных нужд»? Изменилось ли что-то в работе проектных организаций за полтора года с тех пор, как он вступил в силу?

– По сути ничего не изменилось: как и раньше, на конкурсы могут выходить компании, не брезгающие любыми способами получить заказ. Повторю то, что уже говорил много раз: нельзя выставлять на торги лоты по проектированию на тех же условиях, на которых нужно поставить, к примеру, шариковые ручки и бумагу. Ведь какие бы законы ни принимались, важны еще и исполнители этих законов. Никакая «защита конкуренции» не может оправдать возможность участия в конкурсе на право разработки проектной документации технически сложного объекта (а автомагистраль вряд ли можно отнести к простым объектам, несмотря на ст. 48.1 ГрК) случайной организации, имеющей самое общее представление о проекти-

ровании автомагистралей. Если исходить из интересов дорожной отрасли, то совершенно очевидно, что конкурсы на разработку проектной документации для федеральных автомобильных дорог должны проводиться в соответствии со статьями 56, 57 ФЗ-44 (конкурс с ограниченным участием, двухэтапный конкурс), и инициаторами в части обязательности этой процедуры должны выступить Минтранс России и Росавтодор.

Совершенно очевидным представляется также необходимость оценки заявки участника закупки на разработку проектной документации в соответствии с правилами оценки заявок для вида работ «результат интеллектуальной деятельности». При этом значимость стоимостного критерия должна составлять не более 20%, так как решающим аргументом при выборе результата интеллектуальной деятельности является не экономия пары миллионов рублей, а выбор самого экономически эффективного предложения на строительство (реконструкцию) объекта.

– В последнее время популярной стала тема внедрения инноваций, которые призваны снизить стоимость строительства дорог. Какова в этом процессе роль проектировщика?

– Нельзя отрицать, что инновации играют большую роль в повышении качества проектирования и строительства дорог и инженерных сооружений. Задача проектировщика – изучать рынок инноваций и пытаться применять их в своих проектах (предлагать их применение заказчику). К сожалению, сдерживающим фактором зачастую является институт Главгосэкспертизы. Точнее говоря, существующая нормативно-законодательная база не позволяет получить положительное заключение ФАУ «Главгосэкспертиза России» на проект, где были использованы новые материалы или конструкции, не спасает даже разработка спецтехусловий (СТУ) на применение инновационных технологий или материалов.

Мое мнение, что в этом в первую очередь должен быть заинтересован сам заказчик. По крайней мере, у него есть инструменты государственного регулирования, а у проектанта – никаких. Конечно, проектировщик в такой ситуации не является «тормозом прогресса», но сделать по существу ничего не может: обновленная (но устаревшая в сути своей на 20–25 лет, в том числе из-за развала отраслевой науки) нормативно-правовая база не предполагает использования инновационных материалов и технологий (в большинстве своем зарубежных), процедура согласования отступления от норм (разработка СТУ) достаточно сложна. При этом нет гарантий, что Главгосэкспертиза согласится с СТУ, так как ею жестко выдерживается курс на соответствие проектной документации действующей нормативно-правовой базе и также жестко выдерживается курс на обязательность снижения заявленной стоимости СМР по результатам экспертизы (в разные годы от 10% до 30%). В то же время вопросы экономической эффективности объекта, а также его отдельных конструктивных элементов остаются без рассмотрения.

Выход из сложившейся ситуации видится в том, чтобы вернуться к государственной отраслевой экспертизе проектной документации, как это было до 2007 года. Это позволит более квалифицированно оценивать качество и обоснованность проектных решений за счет узкой специализации и более глубокого знания проблем и особенностей дорожной отрасли. В целом отраслевая экспертиза должна стать проводником единой технической политики отрасли, что позволит оптимизировать состав и объем проектно-сметной документации (ПСД), разработать единые отраслевые требования к ПСД, в том числе и в части внедрения инноваций.

– Несмотря на вышеперечисленные проблемы, просто так отмахнуться от инноваций сегодня уже нельзя, в том числе это касается нового инструментария в самом процессе проектирования. В связи с этим вопрос: какие новые технологии проектирования применяют специалисты института?

– Практически все этапы – от обработки результатов технико-экономических и инженерных изысканий до выпуска готовой проектной документации – выполняются с помощью компьютера. Задача проектировщика сегодня – не просто представить заказчику проект, выполненный с соблюдением всех норм и правил, но и предложить оптимальные технические решения с учетом стоимостных, архитектурных и эксплуатационных качеств объекта.



Автомобильная дорога от горноклиматического курорта «Альпика-Сервис» до финишной зоны горнолыжного курорта «Роза Хутор»



залог эффективности



Оценка пропускной способности проектируемого участка автомагистрали М-4 «Дон» (южный подъезд к г. Ростову-на-Дону). PTV Vision VISSIM

Во многом оптимизировать и совершенствовать задачи проектировщика помогают современные программные продукты автоматизированного проектирования, в том числе и программный комплекс имитационного моделирования транспортных потоков PTV VISSIM. С его помощью проверяется каждое проектное решение, особенно если это касается транспортных развязок. Причем это не просто «мультифильм», а действующая информационная транспортная модель объекта, в которую вносятся реальные транспортные потоки с учетом состава движения: грузовые – легкие.

Понятно, что такой подход помогает выбрать наиболее оптимальные проектные решения и тем самым избежать дорогостоящих ошибок на этапе реализации. Кроме того, это большое подспорье при общении с заказчиками. Иногда неглубоко погруженному в тему чиновнику очень трудно объяснить, почему было выбрано то или иное проектное решение. Ему проще увидеть это глазами, чем воспринимать цифры на слух.

Могу сказать, что мы пользуемся возможностями имитационного моделирования транспортных потоков с 2011 года, а недавно приобрели последнее обновление программного комплекса PTV VISSIM и провели повышение квалификации специалистов, которые на нем работают.

– Известно, что Севкавинстройпроект системно занимается разработкой внутренних нормативных документов – стандартов организации (СТО). Какова цель такой работы?

– Цель одна – обеспечение стабильно высокого качества нашей проектной и рабочей документации. Для этого необходим системный подход, предусматривающий не только конечный, но и промежуточный контроль качества на всех этапах разработки проектной документации. В основу такого подхода заложены наши внутренние стандарты, которые являются своего рода комплексом требований, правил и норм, обязательных для соблюдения каждым сотрудником. Следование стандартам позволяет организовать контроль за исполнением этих требований, так как они четко прописаны и понятны персоналу организации.

На сегодняшний день разработаны и действуют более двадцати СТО СМК ООО «СЕВКАВИНСТРОЙПРОЕКТ», в том числе в феврале 2015 года принят стандарт, определяющий порядок проведения аттестации специалистов института с использованием электронного тестирования. Опыт показал, что аттестация с использованием электронного тестирования является мощным инструментом повышения квалификации специалистов, особенно молодых.

Мы стремимся поднять качество нашей продукции на новый уровень, превышающий современные понятия о качестве. Для того чтобы быть конкурентоспособным в современном мире, необходимо жить не вчерашним и даже не сегодняшним, а завтраш-

ним днем. Наша цель – создание проектной продукции высочайшего качества, глубокой социально-экономической и технической проработки на основе инновационных технологий с учетом природоохранных требований.

– В ООО «СЕВКАВИНСТРОЙПРОЕКТ» аккредитована новая испытательная лаборатория. В чем была необходимость ее создания?

– Организация и проведение строительного контроля является для нас новым видом деятельности. Для его реализации была создана испытательная лаборатория, оснащенная современным оборудованием и средствами измерений. К работе привлечены квалифицированные кадры, имеющие опыт научно-исследовательской работы в области дорожно-строительных материалов. В рамках строительного контроля специалисты испытательной лаборатории могут выполнить полный комплекс мероприятий по оценке свойств грунтов, всех видов асфальтобетонов, бетонов, а также их компонентов, провести исследования, позволяющие оценить эффективность различных модифицирующих добавок и их влияние на срок службы асфальтобетона, в кратчайшие сроки объективно оценить соответствие дорожно-

строительных материалов требованиям нормативно-технической документации.

Подчеркну: в лаборатории установлено самое современное и прогрессивное оборудование, так что она по праву считается одной из лучших на Юге России. Так, например, прибор для испытания асфальтобетона на колееобразование позволяет проектировать составы, повышающие устойчивость дорожного покрытия. Испытательная лаборатория была незаменима в ходе выполнения работ по контролю на крупных объектах строительства и реконструкции федеральных автомагистралей и скоростных дорог. Это реконструкция федеральной автомобильной дороги М-6 «Каспий» на участке км 398 – км 409 в Тамбовской области; строительство путепровода через железную дорогу на км 22+036 автомобильной дороги А-260; реконструкция автомобильной дороги Р-22 «Каспий» на участке км 386+000 – км 398+000 в Тамбовской области.

– То есть несмотря на трудности, которые сегодня испытывает экономика страны, институт системно развивает самые перспективные виды работ и направления проектирования на будущее?

– Хочется верить, что государство повернется лицом к проблемам дорожно-строи-

тельной отрасли. Ведь потребность в дорогах в России огромная. А дороги, как ни банально это звучит, это жизненные артерии для экономики страны. Я уже молчу о дорожном строительстве в сельской местности. Если все уедут в город, деревня умрет окончательно, а этого допускать нельзя ради безопасности страны. И когда эта проблема встанет во весь рост, потребуются высококвалифицированные профессиональные проектировщики. Очевидно, что вырастить их быстро не получится: это же «штучный товар», а не гастарбайтеры, которых можно нанять на один сезон.

Что касается нашего коллектива, то его численность превышает 170 человек – это высококлассные специалисты, большая часть которых имеет опыт работы 10–30 лет. Каждый из них имеет солидный багаж теоретических знаний и практического опыта по проектированию объектов строительства и реконструкции федеральных автодорог, территориальной сети автомобильных дорог ЮФО, республик Северного Кавказа, Черноморского побережья, в том числе в части разработки некоторых объектов транспортной инфраструктуры зимней Олимпиады в Сочи–2014. Надеемся, что их опыт и разработки нашего института все же будут востребованы.



М-8 «Холмогоры». Км 25+200. Обход пос. Тарасовка. Ввод – сентябрь 2015 г.