



УСЛУГИ – КОМПЛЕКСНЫЕ

Рынок дорожного проектирования в Северо-Кавказском регионе развит, и конкурировать на нем довольно сложно. Несмотря на это, в конце 2010 года руководство компании «Инстройпроект» принимает решение о создании в Ростове-на-Дону филиала компании. Через год с небольшим, в феврале 2012-го, на базе филиала создается самостоятельная проектно-изыскательская организация ООО «СЕВКАВИНСТРОЙПРОЕКТ».

Как все начиналось

ООО «СЕВКАВИНСТРОЙПРОЕКТ» как самостоятельная компания появилось на рынке Ростовской области в феврале 2012 года, специализируясь на комплексных инженерных изысканиях, проектировании автомобильных дорог и искусственных сооружений, услугах строительного контроля, технического надзора и разработке документов территориального планирования. А началось все в 2010 году, когда на базе ООО «Инстройпроект» было решено создать филиал. Собрался хороший коллектив из людей неслучайных, отработавших в отрасли по 10–20 и даже 40 лет, возглавил его Константин Берлев. Уже в первый год появился солидный объем работ, сформировался портфель заказов. Так что было решено сделать Ростовский филиал самостоятельной компанией, рассказывает главный инженер ООО «СЕВКАВИНСТРОЙПРОЕКТ» почетный дорожник Александр Удовиченко.

Объемы выполненных работ постепенно росли. «Если в 2011 году они слегка превышали 300 млн рублей, то в текущем году хотелось бы освоить 1 млрд рублей, по крайней мере мы к этому стремимся», – говорит главный инженер. – Конечно, хочется работать с крупными объектами, но и от менее масштабных работ не отказываемся, работаем и с федеральными заказчиками, и с местными муниципалитетами». География реализованных проектов распространяется на Центральный, Южный, Северо-Кавказский федеральные округа, другие регионы России. Доверие заказчиков подтверждается званием «Лучшее предприятие года», которое ООО «СЕВКАВИНСТРОЙПРОЕКТ» получило по итогам конкурса Европейской бизнес-ассамблеи в прошлом году.

Сейчас в работе находятся сразу несколько проектов. Это разработка рабочей документации по реконструкции автомобильной дороги М–8 «Холмогоры» на участке км 22+100 – км 29+500 (обход п. Тарасовка), заказчиком которой является ОАО «ДСК «АВТОБАН»; разработка проектной документации по реконструкции автомобильной дороги М–10 «Россия» на участке км 156+000 – км 178+800 (обход г. Твери) со строительством двух транспортных развязок в разных уровнях на км 164 и км 173 в Тверской области, заказчик – ФКУ Упрдор «Россия»; разработка рабочей документации на реконструкцию автомобильной дороги М–4 «Дон» на участке км 1250 – км 1319, Краснодарский край, заказчик и генпроектировщик – ОАО «Гипротрансмост». На март 2014 года намечено сдать в экспертизу проектную документацию на строительство и реконструкцию автомобильной дороги М–6 «Каспий» на участке км 356+000 – км 371+000 в Тамбовской области, заказчик – ФКУ Упрдор «Каспий».

Определить приоритеты

В работе компании приходится сталкиваться со всеми теми трудностями, которые сегодня, к сожалению, стали постоянными и системными. Одна из основных – это сжатые сроки и низкая стоимость подготовки проектной документации «благодаря» действующему законодательству и, в частности, 94–ФЗ. «Сегодня сроки доходят до абсурда, а объясняется такая необходимость «рыночными требованиями», – говорит Александр Удовиченко. – В итоге получается, что очень многое делается быстро, зато потом при строительстве эта спешка и экономия на сто-



Соблюдая приоритеты

Проектировщик должен смотреть в будущее

имости проектно-изыскательских работ приводят к огромным перерасходам на строймонтаже». За примерами далеко ходить не надо, многие такие объекты – перед глазами у ростовчан. Поэтому отрасли еще предстоит огромная работа, чтобы вернуть роль и повысить оценку инженерного труда.

Кроме того, проектировщиков давно беспокоит состояние нормативной базы, которая во многом устарела и требует обновления. Изменились расчетные скорости, автомобили, требования к безопасности и комфорту, а нормативы остались прежними. Все это в конечном итоге сказывается на экономике, приводя к удорожанию проекта. Например, применение технологии армирования грунта «зеленый террамеш» на одной из развязок в олимпийском Сочи позволило бы быстро и качественно завершить проект, однако из-за отсутствия соответствующих нормативов проектировщикам пришлось закладывать подпорные стены из монолитного бетона, что привело к значительному увеличению объемов работ и удорожанию проекта. Все эти проблемы могут быть решены как модернизацией существующей нормативно-правовой базы, так и совершенствованием работы самой службы Главгосэкспертизы. Пока экспертиза воспринимается проектантами не как поддержка и страховка работы инженера, а как преграда на пути к реализации современных и качественных проектов.

Наконец, когда речь идет об автомобильных дорогах общего пользования, необходимо определить приоритеты. «Для линейных объектов нужно навести порядок как в вопросах терпланирования, так и в правилах землепользования, – уверен главный инженер. – Это позволит исключить спекуляцию землей. Сегодня огромной проблемой остается выкуп земли у частных. Мы предлагаем резервировать территории, если они необходимы для государственных нужд. В конце концов, если это дорога общего пользования, то должен быть приоритет общественных интересов над частными».

САПР как необходимость

Одним из основных направлений работы ООО «СЕВКАВИНСТРОЙПРОЕКТ» являются комплексные инженерные изыскания для авто-

мобильных дорог и сооружений на них. Здесь ставка делается на оптимизацию и повышение качества работ с помощью высокотехнологичного геодезического инструмента. «Как раньше проектировалась дорога? – рассуждает Александр Удовиченко. – Изыскатели выходили в поле: шли трассировка, пикетаж, нивелировка, тахеометрическая съемка отдельных мест по заранее выбранному направлению. Далее – обработка полевых материалов и разработка проекта. Все это занимало много времени, а кроме того, с этой информацией потом трудно было работать. Сегодня изыскатель производит сплошную съемку полосы варьирования трассы современными геодезическими приборами, в том числе и с использованием спутниковых технологий. По результатам изысканий разрабатывается цифровая модель местности, и затем проектировщик уже работает с трехмерной моделью. Это в разы повышает качество проектирования и уменьшает время на его разработку. В то же время сегодня нет инструкций, которые регламентировали бы проведение инженерно-геодезических изысканий для автомобильных дорог с использованием современных геодезических инструментов, приборов и соответствующих программных продуктов».

Именно поэтому специалистами ООО «СЕВКАВИНСТРОЙПРОЕКТ» был разработан стандарт предприятия СТО СМК «Рекомендации по организации и выполнению инженерно-геодезических изысканий для автомобильных дорог общего пользования». Необходимость их разработки вызвана тем, что в действующих нормативных документах, регламентирующих производство инженерно-геодезических изысканий для автомобильных дорог, не учтены специфические особенности, необходимые для инженера-дорожника при разработке проектной документации на строительство, реконструкцию, капитальный ремонт автомобильных дорог с использованием современных приборов и технологий. «В нашем документе отражены: выполнение инженерно-геодезических изысканий с использованием современных приборов, программных средств и оборудования в соответствии с требованиями обязательных нормативных документов, особенности инженерно-геодезических изысканий для автомобильных дорог,

а также определены перечень и объем получаемой в процессе изысканий информации, необходимой инженеру-дорожнику для разработки проектной (рабочей) документации», – комментирует главный инженер.

Сегодня автоматизация работы изыскателей и проектировщиков рассматривается не как прихоть, а как требование дня. Применение систем автоматизированного проектирования (САПР) в разы ускоряет работы над проектами и дает проектировщику широкие возможности для решения любой творческой задачи. ООО «СЕВКАВИНСТРОЙПРОЕКТ» идет по пути сквозного автоматизирования, пока же в арсенале проектантов такие программные комплексы, как Robur, KorFin, PTV Vision, Midas Civil, ПО серии «Эколог», GeoniCS, Credo-диалог, Transkor. Кстати, в апреле этого года компания приняла участие в IX Международной конференции пользователей технологии PTV, где был проведен конгресс среди пользователей программных продуктов на лучшие проекты, выполненные в среде PTV Vision. ООО «СЕВКАВИНСТРОЙПРОЕКТ» заняло 2-е место с проектом моделирования транспортных потоков по автомобильной дороге М–23 Ростов-на-Дону – Таганрог, км 29+300 – км 36+000.

Строительный контроль

Еще одно направление работы компании – организация и проведение строительного контроля, технического и авторского надзора. Для реализации этого направления в настоящее время полностью укомплектована дорожно-строительная лаборатория, которая по своим возможностям и набору оборудования является, пожалуй, одной из лучших в Северо-Кавказском регионе. «Лаборатория аккредитована в Федеральной службе по аккредитации, так что мы можем давать соответствующие заключения о качестве выполняемых работ на территории всей страны и оказывать полный комплекс услуг по проведению различных испытаний и контролю качества дорожно-строительных работ, материалов, изделий и конструкций, а также строительным растворам, бетонным смесям и добавкам к бетону», – говорит заведующий лабораторией Борис Бессчетнов. – Мы надеемся, что это направление будет востребованным, учитывая возрастающие объемы работ в дорожной отрасли, в том числе реализацию крупных инфраструктурных проектов в транспортной сфере в Северо-Кавказском регионе и в целом по России».

Все эти направления работ позволяют компании уверенно держаться на рынке проектных и инженерно-консультационных услуг региона. История ООО «СЕВКАВИНСТРОЙПРОЕКТ» только начинается, и учитывая удачный старт и инженерный и творческий потенциал коллектива, можно предсказать ему долгую жизнь. Кстати, интересно, что в отличие от многих компаний в ООО «СЕВКАВИНСТРОЙПРОЕКТ» нет проблем с кадрами. Здесь престижно работать. Молодые специалисты приходят сюда из Ростовского государственного строительного университета и Ростовского автодорожного колледжа. Общая численность коллектива сегодня составляет 170 человек, у многих за плечами по 10–15 лет опыта и практические навыки в проектировании объектов любой сложности. Много внимания уделяется социальной поддержке сотрудников, например, все ГИПы обеспечены жильем. «Мы сами творим историю своей компании», – девиз ростовских проектировщиков. Они верят, что история компании станет и частью истории страны.

