

уменьшения количества вагонов, например до шести, по сравнению с эксплуатируемыми сейчас в узле в основном восьмивагонными поездами.

Также в Генеральной схеме не будет исключена и возможность использования для внутригородских железнодорожных перевозок Северного полукольца узла. Правда, реализация такого решения возможна в довольно отдаленной перспективе, когда коренным образом изменится функциональное назначение территориальных зон города, прилегающих к полукольцу и, возможно, изменится структура и уменьшится в объеме железнодорожный грузопоток в порт Санкт-Петербург, прежде всего в его I и II районы.

— Как полагаете, актуальна ли заявленная авторами «Стратегии 2020» идея (на взгляд редакции, весьма спорная) о том, что «высокоскоростной железнодорожный транспорт на обычных магистралях бесперспективен и должен быть удален, и возвращен лишь на выделенные высокоскоростные линии»?

В.Н. Егоров: — Вопрос в части «возвращения на выделенные высокоскоростные линии» поставлен некорректно, так как выделенных линий для такого движения в России нет. Что же касается актуальности вопроса, то она, безусловно, существует, но, при этом, следует учитывать, что любое решение должно быть экономически обоснованным и эффективным. В условиях организации высокоскоростного движения, а это скорости движения более 250 км/час, нужно учитывать следующие факторы: возможность их достижения только на специальном подвижном составе и реализации скоростей только на переменном токе; достаточно высокий уровень пассажиропотока и перспективы его роста в будущие периоды. К этому следует добавить более жесткие требования к конструкциям пути, стрелочных переводов, контактной сети и к объектам другой железнодорожной инфраструктуры. Эти основные факторы, с учетом сроков окупаемости, и есть составляющие эффективности проектов ВСМ. По этим причинам, совершенно объективно, на действующих линиях речь может идти только об организации скоростного движения пассажирских поездов, т.е. от 141 до 200 км/час, но и для этого потребуются вложение немалых средств в модернизацию и реконструкцию существующей железнодорожной инфраструктуры. Чтобы иметь представление об инвес-

тициях в решение этих проблем, можно привести пример выполненной в период 1996—2001 годы комплексной реконструкции магистрали Санкт-Петербург — Москва., в которую за счет финансирования из средств капитального ремонта и капитальных вложений было вложено 22,5 млрд. рублей в ценах 2000-го года.

Строительство выделенной высокоскоростной магистрали Москва — Санкт-Петербург, о которой в настоящее время очень много говорят и, которую называют ВСМ-1, обойдется инвесторам в сумму около 1 трлн. рублей. При этом необходимо отметить, что в эту сумму не входит стоимость скоростного подвижного состава.

С.О. Иванов: — Я с этим согласен и хочу добавить, что заявленная авторами «Стратегии 2020» идея выведения высокоскоростного железнодорожного транспорта на отдельные магистрали все-таки актуальна. Спорность идеи практически снимается путем конкретизации терминов «высокоскоростное» и «скоростное» движение. К настоящему времени, относительно европейских и передовых азиатских стран под высокоскоростным подразумевается движение поездов со скоростью более 250 км/час (в России, как уже отмечалось, более 200). Движение таких поездов с такими скоростями на одной линии с поездами обычного скоростного режима приведет к недопустимому снижению пропускной способности такой линии. При этом для таких скоростей необходимо выполнение особых требований по конструкции земляного полотна, верхнего строения пути, схем станций и т. д. Поэтому отдельная высокоскоростная магистраль Санкт-Петербург — Москва, будущее наличие участка которой на территории города и области будет учтено Генеральной схемой, позволит построить наиболее качественный и востребованный пассажирами график движения поездов при безусловном обеспечении безопасности движения.

Но на обычных, существующих линиях, путем их реконструкции можно добиться повышения скоростей движения, значительно уменьшающих время нахождения в пути поездов внутриобластного и регионального назначений, то есть это скорости от 130 до 160 км/час. Понятно, что строительство отдельных, именно высокоскоростных линий может быть оправдано только на направлениях с большим и устойчивым пассажиропотоком, так как Санкт-Петербург — Москва.

— Каковы возможности совершенствования системы пассажирских перевозок (имея в виду проектные и строительные аспекты): возможно ли повышение интенсивности нагрузки на магистрали за счет автоматизации, «развязки» с инфраструктурой прилегающих территорий?

С.О. Иванов: — О возможностях совершенствования пассажирских перевозок было сказано выше. Успех такого совершенствования для внутригородского и пригородного движения основан на максимальной и наиболее оптимальной консолидации железной дороги с транспортной сетью города и области, включающей метрополитен, наземный рельсовый и автодорожный транспорт, повышение скорости перевозки пассажиров по железной дороге, для дальнего сообщения — повышение скоростей движения поездов, организации высокоскоростного движения, повышении комфорта поездов.

— Что сделано «Ленгипротрансом» в 2011-м году, каковы планы и перспективы на ближайший 2012-й?

С.О. Иванов: — В 2011 году нашим институтом, в соответствии с контрактом, заключенным с ФКУ «Ространс-модернизация» Министерства транспорта России, был выполнен первый этап научно-исследовательских работ по теме «Научно-обоснованные предложения по эффективному развитию транспортно-технологической инфраструктуры железнодорожного узла Санкт-Петербурга и Ленинградской области для обеспечения перспективных грузовых и пассажирских перевозок». Этот этап осуществлен силами наших субподрядчиков: ООО «Петербургский НИПИГрад» и ОАО «Институт экономики и развития транспорта» и представляет из себя систематизированную базу исходных данных для разработки предложений. В этом же году институтом выполнены работы, непосредственно связанные с развитием Санкт-Петербургского железнодорожного узла, к которым относятся обоснование инвестиций по строительству третьего главного пути от Московского вокзала до Обухово, по реконструкции станции Колпино, по строительству технической пассажирской станции на месте грузового двора станции Санкт-Петербург — Товарный — Витебский для поездов, отправляющихся с Витебского вокзала, а также проект строительства железнодорожных путей для отстоя пассажирских поездов на станции Дача Долгорукова.

Проектировщики и ВТО: поиск ответов

Сергей Васильев

В Санкт-Петербурге 20 декабря в соответствии с принятым ранее решением состоялся VI Всероссийский съезд членов Национального объединения проектировщиков.

Наш ответ Чемберлену

Съезд предварил расширенный круглый стол «О стратегии развития проектной деятельности в условиях саморегулирования», проходивший 19 декабря. Круглый стол представил практически все проектное сообщество; в его работе приняли участие президент НОП Михаил Посохин, вице-президент НОП Анвар Шамузафаров, член совета НОЭКС Сергей Чернов, Борис Генералов, Владлен Лявданский, Сергей Ильев, другие члены Совета НОП, а также руководители Комитетов НОП, координаторы НОП по Федеральным Округам и практически все делегаты Съезда.

Открывая работу круглого стола, президент НОП Михаил Посохин обозначил злободневные для сообщества проектировщиков задачи, в том числе и политического плана. «Мы должны осознавать и внимательно следить за той политической ситуацией, которая складывается вокруг каждого документа, принимаемого, в том числе и по нашему адресу», — указал Михаил Посохин, отметив такие аспекты изменения проектной деятельности в России как внедрение Еврокодов, предполагаемое в ближайшей перспективе разрешение на применение зарубежных проектов повторного применения. Однако основной вызов времени связан по его словам с вступлением России в ВТО. «Вскоре в своей стране мы будем работать и конкурировать так, будто мы находимся за рубежом. Готовы ли мы к этому?», — задал риторический вопрос президент НОП. Ответ, по его мнению, лежит в русле консолидации профессионального сообщества перед возможной экспансией зарубежных проектных организаций. Как сказал далее Михаил Посохин, — «Вступление во Всемирную торговую организацию означает не только открытие российского рынка. Применительно к нашей отрасли — это, прежде всего, гармонизация национальных и международных стандартов, а также технических регламентов проектирования и строительства. Без соблюдения этих

условий зарубежные проектировщики и строители просто не смогут у нас работать. Но за долгие годы в Советском союзе и соответственно в новой России сформировалась самобытная система, многие параметры которой наилучшим образом соответствуют нашим климатическим, географическим и производственным особенностям. Это наследие необходимо сохранить. С другой стороны, по очень многим позициям мы настолько отстали от развитых стран, что нет смысла, времени и денег на то, чтобы изобретать велосипед. И подходящий для нас опыт надо заимствовать, но, не слепо копируя, а перерабатывая и адаптируя. Это колоссальный пласт работы и он не может происходить без прямого участия проектного сообщества, поскольку именно проектировщики и являются основными «пользователями» нормативной базы, и они же отвечают за качество проекта, подготовленного в соответствии с нормами и регламентами. Поэтому необходимость активного вовлечения Национального объединения проектировщиков в работу со стандартами совершенно очевидна».

Большой интерес вызвал прозвучавший на круглом столе доклад члена Совета НОП, исполнительного директора НП «Объединение проектировщиков Владимирской области» Бориса Генералова. Как отметил выступавший, «Концепцией долгосрочного социально-экономического развития Российской Федерации на период до 2020 года» предполагается системное решение комплекса задач по переходу российской экономики от экспортно-сырьевого к инновационному социально ориентированному типу развития, формированию инновационной экономики, экономики знаний, означающей превращение интеллекта, творческого потенциала человека в ведущий фактор экономического роста и национальной конкурентоспособности. России предстоит одновременно решать задачи догоняющего и опережающего развития, опираясь на модернизацию традиционных нефтегазового, сырьевого, аграрного и транспортного секторов, превращение инноваций в ведущий фактор экономического роста во всех секторах экономики. Трансформация экономики, отказ от ее отраслевой структуры создали условия к переходу на новой основе к програм-

мно-целевому планированию, ориентированному на формирование новых функциональных систем. Претерпела изменения, практически разрушилась структура научно-проектной и изыскательской деятельности». Докладчик с горечью констатировал, что сегодня не функционируют большинство отраслевых НИИ, головных государственных проектных институтов — ГИПРО, ЦНИИ по отдельным типам зданий. Региональные гражданские проекты, Промстройпроекты на равноправных условиях конкурируют с созданными на их основе или вновь образованными проектными организациями. Многие территориальные изыскательские организации стали частными. По мнению Бориса Генералова, принятие ФЗ №148 разделило участников единого инвестиционно-строительного процесса на три группы организаций: строители, проектировщики, изыскатели. Цепочка: «научно-исследовательская, опытно-конструкторская деятельность — технологическое и архитектурно-строительное проектирование — комплектация оборудованием, инвентарем, материалами, изделиями — строительство» оказалось разорванной.

По итогам круглого стола было принято решение о необходимости формирования рабочей группы для дальнейшей работы по уточнению стратегии развития проектной деятельности в условиях саморегулирования и вступления в ВТО. Согласованный проект стратегии должен быть подготовлен и вынесен на следующий, апрельский съезд НОП.

Объединяя усилия

VI Всероссийский съезд членов Национального объединения проектировщиков проходил под председательством президента НОП Михаила Посохина. В качестве приглашенных на съезде присутствовали и выступили перед его участниками заместитель министра регионального развития РФ Илья Пономарев, президент Союза архитекторов России Андрей Боков и многие другие.

В адрес съезда с пожеланиями успехов в его работе свои приветствия направили вице-губернатор Санкт-Петербурга Роман Филимонов, президент НОСТРОЙ Ефим Басин, президент НОИЗ Леонид Кушнир, депутат Государственной думы России Владимир Ресин.



Как напомнил участникам форума Илья Пономарев, основная функция саморегулируемых организаций заключается, в контроле качества строительных, проектных и изыскательских работ на соответствие принятым стандартам. «Часто звучат заявления о том, что саморегулирование состоялось. Но оно продолжает развиваться и необходимо найти место системы саморегулирования в структуре обеспечения профессионализма в строительной, проектной и изыскательской сферах деятельности. Результатом работы системы саморегулирования должно стать повышение качества, безопасности, ответственности и даже рентабельности в строительной сфере — все то, ради чего система создавалась», — заявил заместитель министра.

«Саморегулируемые организации — неотъемлемые элементы развивающегося гражданского общества, — подчеркнул Михаил Посохин. — СРО получили огромные права и возможности самоуправления в сфере, определяющей жизнедеятельность и функционирование предприятий и мест применения труда в масштабе всей страны. СРО вовлечены в решение вопросов эффективности всей экономики. Развивая

и стимулируя деятельность СРО и их Национальных объединений, государство тем самым закладывает прочный фундамент, обеспечивая путь модернизации страны и всего общества.

В области саморегулирования еще есть направления, требующие приложения творческих усилий. Например, страхование профессиональной ответственности проектировщиков. Дело это необходимое. Однако избранная сегодня модель неэффективна — при саморегулируемых организациях созданы компенсационные фонды, куда каждая из компаний отчисляет страховые взносы, размер которых варьируется в зависимости от вида деятельности каждой из них. Средства перечисляются безвозвратно и находятся на банковских счетах, то есть действует что-то вроде взаимного страхования. Одновременно с этим проектные организации страхуют свою гражданскую ответственность, покупая полисы в страховых компаниях. Необходимо, наконец, навести порядок — разработать четкие, понятные и справедливые правила страхования».

С развернутыми отчетами о деятельности отраслевых комитетов выступили их председатели Александр Донских,

Сергей Журавлев, Никита Загускин, Сергей Ильяев, Наталья Маслова, Антон Мороз, Алексей Сорокин, Сергей Шамарин и другие. Выступавшие ответили также на многочисленные вопросы делегатов съезда.

«Сегодня мы прибываем в очень непростой и постоянно меняющейся ситуации, таящей серьезные угрозы и вызовы для нашей деятельности, — заявил Андрей Боков. — В этих обстоятельствах то, что нас объединяет гораздо существенней частных различий в позициях. Мы обязаны объединить наши усилия со строителями, изыскателями, другими организациями — со всеми, кому небезразлична судьба нашей отрасли», — подчеркнул он, указав на необходимость создания действенного лобби в органах законодательной власти.

Подводя итоги форума, президент НОП Михаил Посохин подчеркнул, что сегодня необходимо не просто обсуждение животрепещущих проблем проектного сообщества и развития института саморегулирования в архитектурно-проектной отрасли, но четкое определение путей решения этих проблем в условиях вступления России в ВТО.

VI ежегодный проектный семинар ITLand

Эффективное проектное управление. Цитаты из опыта практиков

В декабре 2011 года в Москве прошел семинар ITLand. Его посетили 54 делегата от 30 проектных, инженеринговых и строительных компаний. Это VI ежегодная встреча представителей проектного бизнеса, организуемая ITLand. На этот раз она прошла в необычном формате. Главными докладчиками стали спикеры «ВНИПНефть», «РТСофт» и «Институт Гипростроймост — Санкт-Петербург» — компаний, которые уже внедрили и используют решения ITLand. Они поделились опытом эксплуатации, причем каждый докладчик сделал акцент на одном из основных контуров проектного управления — заказы, проекты, ресурсы и финансы. Мы решили опубликовать краткий дайджест из наиболее ярких и практически полезных советов, которые озвучили докладчики.



Бережной А. В.
Финансовый директор
ОАО «ВНИПНефть»



Вощанова А. А.
Директор по экономике
и организационному
развитию ЗАО «РТСофт»



Прокопович В. С.
Зам. главного инженера
ЗАО «Институт Гипростроймост
— Санкт-Петербург»

Схема получения заказов. Предконтракт

Долго и плодотворно сотрудничаем с компанией ITLand — почти 4 года уже. Одно из полезных внедрений, которое мы с ними сделали — контроль подписания новых договоров с нашими заказчиками. То есть модуль «предконтракт» к системе «1С:Управление проектной организацией».

В нашей организации одновременно в стадии подписания может находиться до 100 «предложений» — потенциальных договоров. Раньше старались в таблицах Excel уследить за тем, как идет процесс подписания договоров, но это всегда заканчивалось тем, что надо звонить специалистам, выяснять лично. Оперативность низкая, ошибки.

Сейчас сразу видны все предложения, от начала до подписания. Никаких задержек с нашей стороны, всегда точно знаем, где какой документ «застрял». Срок заключения контрактов сократился в два раза.

Расчет цены предложения выполняется автоматически. После подписания контракта из этого документа составляется план по трудозатратам и по финансам. Тоже все быстро и безошибочно, потому что данные уже в системе. В два раза быстрее процесс пошел.

Проектное финансовое планирование. KPI

У нас была задача — свести в единый контур бухгалтерский учет, управленческий учет, налоговый учет и учет МСФО. «РТСофт» инженеринговая компания, проектноориентированная. Поэтому внедрили «1С:Управление проектной организацией».

За 2009 год полностью перешли на эту систему, сейчас три года как работают все контуры ERP, а также проектный контур. Порядка 150 подключений к системе, около 60 одновременно.

И теперь у нас финансовое планирование и учет полностью по проектам и подпроектам. То есть можно отдельно получать информацию по договорам, заказам, объектам, видам работ, отделам. Аналитика доступна по любому уровню декомпозиции. Если какие-то сроки меняются, они автоматически отображаются во всех отчетах. Включая перенос выручки, расходов, НДС на следующий период.

Таким образом, мы оперативно отслеживаем ситуацию и видим сразу договорные сроки, прогнозные и фактические. Есть версии бюджетов, как по проектам, так и по портфелям. Очень удобно управлять, максимизировать рентабельность.

Планирование загрузки трудовых ресурсов

Внешняя среда изменилась, рынки стали насыщенными. Мы начали заниматься более сложными, комплексными объектами, генподряды брать. Это потребовало согласованного участия разных отделов института. А организационно-функциональная структура была старая, не рассчитанная на это.

Ввели руководителей проектов. Но сразу не получилось так, как надо. Трудовые ресурсы в одних руках, проекты в других, мотивировать сотрудников неудобно. Начались конфликты, руководству приходилось тратить много времени на их урегулирование.

Тогда мы перешли к системе общего проектного зала — создали общий пул трудовых ресурсов, начали формировать команды под каждый проект отдельно.

Система «1С:Управление проектной организацией» анализирует загрузку, в ней удобно назначать ресурсы. Каждый знает, сколько трудозатрат ему запланировано. Почасовая ставка известна, легко формируется общий бюджет. ГИПы выполняют актуализацию, утверждают фактически отработанные часы. Конфликты практически закончились.