

Региональный директор Autodesk в России и СНГ Александр Тасев дал интервью iToday.ru о том, как мог бы выглядеть российский рынок систем автоматизированного проектирования (САПР) и как он выглядит на самом деле. Мнения редакции CADpoint читайте в комментариях.

**- Когда-то существовало множество отраслевых институтов и специалистов, занимающихся экономикой предприятий. Они передавали собственный опыт новым поколениям инженеров. Сейчас передавать некому: с советских времен проектные организации закрывались десятками. Вы согласны с тем, что на рынке существует недостаток людей, способных заниматься проектированием?**

- Нехватка специалистов остро ощущалась год назад, когда строительство новых объектов было популярным трендом, а объем проектирования ограничивался лишь количеством занятых в нем людей. Сегодня проблема не в этом, а в том, что проектные организации не задумываются, как повысить эффективность и производительность, как перестроить рабочий процесс с уже работающим у них персоналом. Существует нехватка именно опытных кадров. Но это многосторонний вопрос: опыт проектирования советских времен, наверное, очень хорош для некоторых отраслей, как, например, опыт «великих строек». Но вряд ли такие стройки нужны сегодня, как и средства проектирования тех времен.

У современных инженеров другой образ мышления. Они начинают работу над проектом с анализа требований потребителя, эргономичности, ресурсоэффективности. В советские времена думали не об этом, а как быстро построить определенное количество домов для нескольких тысяч человек. При этом практически не учитывались вопросы стоимости содержания, экологичности, эстетичности или удобства этих домов, главное — скорость и затраты на возведение. Сейчас более актуален вопрос проектирования здания с учетом необходимости сделать его более экологичным, эргономичным, красивым и рентабельным.

**- Да, все это требует совсем другого набора знаний. Мне кажется, в России не многие им владеют?**

- К тому же, формирование нового мышления в проектировании происходит медленно.

Автор: Виктория Мусорина  
27.08.2009 15:02 -

---

Мы по-прежнему видим проектные институты, где двести проектировщиков продолжают использовать старую версию AutoCAD. Сейчас такой подход не представляется эффективным. Нужно развиваться вслед за стремительно меняющимся миром, опыт приходится нарабатывать заново. К примеру, один из наших лучших клиентов спроектировал инновационный трактор, который уже производят в Челябинске. Этот проект размещен на обложке новой версии Autodesk Inventor, которая продается по всему миру. Трактор проектировал не институт, а всего десять человек. Вы можете возразить: если из двухсот человек нужно 10-20, то что делать остальным? Они тоже будут востребованы: нужно еще создавать современные парапланы, скутеры, катера, лифты, новые экологически чистые машины...

**- Нужно. Но это сценарий для страны с эффективной экономикой.**

- Да, производительность труда в России на порядки ниже, чем на Западе. Если говорить конкретней, то в четыре раза ниже, чем в США. Зато в России отличный потенциал. Но нам нужно научиться правильно пользоваться этим потенциалом. Интересный пример: голландцы проектируют здания по заказу российских компаний, не покидая Нидерландов. При наличии соответствующих компетенций, российские проектировщики тоже могли бы так работать, например, для голландских заказчиков. (Модель, описанная Александром Тасевым, напоминает аутсорсинг проектно-конструкторских работ — Ред.).

**- А почему бы не для наших? Но для этого предприятия хотя бы ключевых отраслей должны быть вашими клиентами. Например, АвтоВАЗ.**

- Если бы он таковым являлся, можете себе представить, сколько преимуществ он бы получил. Но я не уверен, что России нужно так активно инвестировать в классическое автомобилестроение. Финляндия отлично живет без автомобильного производства. Это не бизнес будущего. Электрические автомобили, создание экологичных транспортных систем — вот куда нужно вкладывать.

**- Так мы еще обычные автомобили делать не научились!**

- Давайте обратимся к мировой практике. Кто делает электрические автомобили на

Автор: Виктория Мусорина  
27.08.2009 15:02 -

---

Западе? Например, компания Tesla Motors не занимается классическим автомобилестроением, но она разработала электрический родстер с уникальными параметрами. Новая идея обычно исходит не от гигантов, они возможны и в России.

**- Вас устраивает нынешняя модель взаимодействия бизнеса и государства? Насколько сильно экономические условия в России влияют на бизнес компании в нашей стране?**

- Наша задача — адаптировать бизнес под российские условия. Да, они разные, подчас, непростые, но, по большому счету, похожи на условия в других странах. Но мы стараемся заниматься образованием участников российского рынка. Например, работаем с правительственными комиссиями по инновациям.

**- И насколько эффективно складывается ваше сотрудничество?**

- Мы рассказываем чиновникам об инновационных технологиях — экономии ресурсов, цифровом прототипе, увеличении производительности труда; о том, как стимулировать инновации. наших собеседников очень многое поражает, и они часто удивляются — неужели подобные технологии уже существуют, неужели с ними не так сложно работать?

**- Еще бы. В России пока нет культуры инноваций — причем на том самом государственном уровне, с которым у вас хорошие отношения. Яркий тому пример — проект переноса корпуса Третьяковской галереи; а на месте ЦДХ предлагается построить бизнес-центр высотой до 17 этажей. В этом проекте нет градостроительной логики, нет функционального анализа. Помимо самого факта вытеснения культурных объектов это означает и несколько лет строительной пыли, пробок на Садовом кольце и прочих неудобств. О каких новых технологиях строительства можно говорить с нашими чиновниками?**

- Я Третьяковскую галерею переносить бы не стал, конечно. А вот новая стройка в районе Садового кольца — почему нет? Можно смоделировать объект так, что движение перекрываться не будет. В процессе строительства его схему и время доставки материалов можно менять так, чтобы не создавать неудобств автомобилистам.

Когда я работал в Мюнхене, где тоже есть похожее Садовое кольцо, на нем велась стройка. Пробки были, но движение не перекрывалось, а лишь переносилось на несколько метров. Все сделать можно. И Россия это может. В России есть немало организаций и специалистов, которые могут работать с цифровыми информационными моделями зданий.

**- Работая в России, вы разве не ощущаете, что идет элементарное столкновение интересов чиновников и бизнеса? Это не имеет отношения к интересам людей. В противном случае, и сделано бы все было иначе.**

- Это вопрос к народу, избирающему власть. И к власти, которая должна чувствовать ответственность перед народом. То, о чем вы говорите, очень часто существует и на Западе — не нужно его идеализировать. К примеру, в Софии пять-шесть лет назад чиновники совершенно не заботились о благополучии своих граждан, а сегодняшний мэр пытается работать совсем по-другому. В России будет так же.

**- То есть вас все устраивает?**

- Меня беспокоит тот факт, что изменения в России идут медленно. Сказывается коррупция среди чиновников. Остается ждать результатов борьбы с ней, о которой говорят власти.

**- Любая власть в нашей стране непрозрачна. Рынок систем автоматизированного проектирования (САПР), кстати, тоже — говорят его игроки. Вы согласны с этим?**

- В других отраслях тоже высокий градус непрозрачности. Рынок САПР в России такой, какой есть, и мы вынуждены работать в его условиях. Традиционно его участники не раскрывают финансовые показатели. При этом все имеют полное представление о ситуации на рынке. Если будет вестись статистика продаж каждого пакета САПР и количества лицензионных копий у каждого производителя — рынок будет прозрачней. Но такой статистики нет ни у кого.

**- Чтобы она появилась, может быть, стоит повлиять на это?**

- Конечно, да. Но это будет стоить денег, и потому нужно правильно расставить приоритеты. Наш приоритет — заказчик, его обучение, мотивация, успех и наши объемы продаж. А это более важно, чем статистика.

**- За счет заказчиков из каких отраслей вы рассчитываете поднять продажи, кто приносит основные деньги?**

- В основном это, конечно, государственные корпорации, которые заранее планировали инвестиции, но отложили их в начале года. Энергетика и машиностроение тоже активно инвестируют в развитие, а, к примеру, сектор гражданского строительства пока не преодолел последствия кризиса, хотя здесь и ощущается некоторое влияние перспектив возведения олимпийских объектов и в дорожном строительстве.

**- Для вас это очень плохо?**

- Для нас это, скорее, здоровая тенденция. Мы учимся лучше работать и лучше понимать своих клиентов и партнеров. В свою очередь, клиенты учатся рациональным покупкам: расходуют средства не потому, что они у них есть, а, напротив, сразу инвестируют приобретенные продукты в бизнес. Такой подход представляется гораздо более рациональным, и в будущем это может привести к скорейшему формированию в России экономики инноваций.

**- Набор отраслей, использующих ваши решения, в России существенно более ограниченный, чем на Западе, где покупаются, к примеру, решения для космоса. В какие новые ниши вы хотели бы прийти у нас — с учетом реальной экономической ситуации России?**

- Ресурсосбережение — почти все наши продукты учитывают этот тренд. За ресурсосберегающими технологиями будущее, за продуктами, спроектированными при помощи этих технологий — тоже. В России пока только начинают думать в этом

направлении.

**- И насколько мы отстаем? Я знаю, что при проектировании торговых центров, например, в Германии, об энергоэффективности и экономии других ресурсов задумываются задолго до начала строительства. У нас бум возведения подобных центров — вблизи от МКАД и без намека на современные технологии.**

- В той же Германии все эти технологии используются не так уж давно — всего лет пять. Шансы вырваться вперед у России есть — мы можем использовать более современные технологии, у нас огромный потенциал. Отдельная роль здесь отводится государству, которое должно проводить эффективную политику относительно компаний, которые используют энергосберегающие технологии, и, конечно, обществу, каждому отдельному человеку — мы должны думать и заботиться об окружающей среде постоянно, и результаты незамедлительно последуют. Хороший пример: в городе Мальмё, в Швеции, за несколько лет старый грязный порт был перестроен в экологически чистый жилой комплекс, где выработка энергии и очистка воды происходит на месте. Кроме того, в комплексе введено ограничение на количество машин, все ездят на велосипедах — и это в холодном шведском климате. Ключевой момент здесь — комбинация интересов бизнеса, общества и государства, общая цель.

**- А у нас примеры хотя бы удачного проектирования и строительства с использованием современных технологий привести можете?**

- Таких примеров много. О тракторе из Челябинска я уже говорил выше. На МКАД есть автоцентр Ford, проект которого был сделан с помощью платформы Revit. В Красноярске на основе цифровой модели спроектирован и построен автоцентр Nissan. А «Трансмашхолдинг» (лидер рынка машиностроения, производитель вагонов, тепловозов, электровозов — Ред.) хотя еще только готовится к использованию наших решений, но уже осознал, что использование технологии цифрового прототипа и промышленного дизайна — это то, к чему они будут стремиться в самое ближайшее время, и делает пилотные проекты. С другими примерами можно познакомиться на сайте компании Autodesk.

**- Из окон вашего офиса видны башни Сити. Могло бы его строительство выглядеть иначе, если бы использовались современные технологии?**

Автор: Виктория Мусорина  
27.08.2009 15:02 -

---

- Проектирование Москва-Сити выполняли, в основном, зарубежные компании. Тем не менее, если бы специалисты, работавшие над проектом, использовали более современные технологии, строительство Сити, наверно, было бы уже закончено.

Источник:  
[itoday.ru](http://itoday.ru)