

# «ГОРЖУСЬ ЛЮДЬМИ, С КОТОРЫМИ СВЯЗАЛА ЖИЗНЬ»

19 мая исполнилось 80 лет со дня рождения старейшего работника в области дорожного строительства, академика Международной академии транспорта, почетного дорожника России, кандидата технических наук Юрия Евгеньевича НИКОЛЬСКОГО.

Накануне своего юбилея **Юрий Евгеньевич** встретился с представителем редакции нашего журнала и рассказал о своей трудовой жизни, о людях, с которыми работал и работает в настоящее время.

– **Юрий Евгеньевич, какими были годы вашей юности, ваши первые устремления, мечты, идеалы?**

– Детство и юность я прожил в городе Тюмени. Жил я с мамой, с отцом они расстались. Детство проходило так же, как и у всех ребят послевоенного времени: немного хулиганил, увлекался оружием, занимался в стрелковом клубе. Жили, как нам тогда казалось, полной жизнью; было много друзей, увлечений, был наш любимый двор. В 1954 году я закончил десятый класс, моя мать настаивала на поступлении в институт. Тогда в Тюмени был только педагогический институт, и шли туда в основном девушки, парни же считали для себя немного зазорным учиться в девичьем коллективе. Напомню, что после войны бурно развивалось строительство, в том числе дорог и мостов – и мой выбор пал на Омский автодорожный институт, куда я и поступил сразу после окончания школы, в 1954 году, успешно сдав все экзамены. Приехал я поступать со своим товарищем, но, к сожалению, он не прошел, и ему пришлось вернуться домой, а для меня началась по-настоящему взрослая жизнь. Учиться было очень интересно, к учебе относились серьезно – никто тогда не был избалован.

После каждого курса нас распределяли на производственную практику, где мы закрепляли свои теоретические знания. Занимались



мы геодезией, гидрологией, измеряли скорость течения на реке Иртыш... После третьего и четвертого курсов нас, студентов, отправляли на работы в Киргизию, в Казань, где мы также, уже с профессиональным интересом, закрепляли полученные теоретические знания и навыки. Это были незабываемые годы, ознаменованные поездками, впечатлениями, новыми знаниями. В то время я встретил свою будущую жену, с которой мы поженились сразу после окончания института.

По распределению мы отправились в Иркутск, где меня определили на работу в ПТО. Здесь я занимался вопросами проектирования водопропускных труб. Нам с женой выделили комнату в трехкомнатной квартире, где также жили молодые специалисты-дорожники со своими семьями. Считаю, что нам очень повезло и с жильем, и с соседями.

– **Каков был ваш первый опыт в дорожном строительстве?**

– Приехал я на работу осенью 1959 года, и уже через полгода мне было

предложено отправиться на строительство трассы Иркутск – Байкал. Рассматривались два варианта строительства: Иркутск – Слюдянка, где дорога уже была, частью в асфальтобетоне, частью грунтово-вая, и Иркутск – Лиственничное, где дороги не было совсем. В конце концов остановились на втором варианте. Это был серьезный опыт работы на производстве, где я занимался сначала строительством асфальтобетонного завода, а затем меня сделали ответственным за поставку песка. Поставка проходила круглые сутки, без сбоев, и к началу мая 1960 года дорога с асфальтобетонным покрытием протяженностью 70 км была построена.

Впоследствии я работал под Иркутском в должности прораба асфальтобетонного завода, на его базе мы построили два жилых двухквартирных дома для сотрудников. С этим строительством связана одна история: по проекту в доме должны были установить каменные плиты, на которых можно было готовить, но они, однако, давали мало тепла. Посовещавшись со строителями, мы решили в каждой квартире поставить русские печи, для чего был приглашен из близлежащей деревни опытный печник, который их и соорудил. Учитывая суровый климат Иркутска, где температура зимой нередко опускается ниже 40 градусов, радости жильцов не было предела... Но когда с проверкой пришла комиссия и увидела изменения в проекте, меня оштрафовали. Это мелочь по сравнению с тем, что получили люди. Я рад, что мы так сделали.

– **С чего началась ваша научная деятельность?**

– В 1962 году мы с женой вернулись в Омск, где жили ее родственники. Я пошел на работу на завод железобетонных конструкций треста

«Омсктрансстрой». Это был очень мощный трест, который занимался строительством различных сооружений. Я работал сменным мастером, занимались мы изготовлением пустотелых балок для перекрытий зданий и производством блочных фундаментов. Однажды, когда я пришел домой после смены, жена передала мне записку от моего одноклассника с просьбой приехать к нему для разговора. Во время встречи он предложил мне работу старшим инженером в лаборатории асфальтобетонных покрытий НИИ, поскольку у меня уже имелся опыт работы на асфальтобетонном заводе, который я и строил, и впоследствии возглавлял. С этого момента и началась моя научная деятельность.

В 1971 году я защитил кандидатскую по теме «Устройство асфальтобетонных оснований в зоне вечной мерзлоты», причем защитил ее в день своего рождения – 19 мая. Защита прошла в Москве, в здании Минтрансстроя. Мы все еще жили Омске, где я и продолжал работать вплоть до 1979 года – сначала на должности начальника лаборатории, а чуть позже стал заведующим отделом в Омском филиале СоюздорНИИ.

**– Какой период работы стал наиболее запоминающимся для вас?**

– В 1979 году я с семьей приехал в Беларусь, где два года проработал в БелдорНИИ, куда был приглашен на вакантную должность, пройдя по конкурсу. Так я стал заведующим отдела дорожно-строительных материалов и технологий. Затем мне предложили стать главным инженером Оргдорстроя – крупнейшей организации, занимающейся разработкой дорожно-строительных материалов и нормативных документов для дорожного строительства, а также нормативов выработки различных механизмов. Эта работа была очень интересной, продуктивной, насыщенной событиями и исследованиями. Мы трудились совместно с инженерами-конструкторами, создавая машины для ямочного ремонта и другое необходимое для дорожного строительства оборудование, тесно сотрудничали с отделом дорожных материалов. К сожалению, по семейным обстоятельствам, связанным со здоровьем, в 1982 году мы были вы-

нуждены вернуться в Омск, где я проработал пять лет в качестве директора Омского филиала СоюздорНИИ.

**– Расскажите о вашей работе в Петербурге.**

– В Санкт-Петербурге, тогда еще Ленинграде, я оказался в конце 1987 года, куда приехал со своей второй женой. Поступил в Ленинградский филиал СоюздорНИИ, где какое-то время проработал старшим научным сотрудником, а затем заместителем директора по науке. В 1992 году, когда в стране все менялось: рушился Советский Союз, разваливалась наука (средств на ее поддержания не выделялось), исследования не проводились, закрывались филиалы и так далее – передо мной остро встал вопрос трудоустройства. Нужно было кормить семью, пусть и небольшую. Я позвонил в дорожный комитет Ленинградской области, рассказал о себе, и меня пригласили на должность начальника инженерно-экспертного отдела. В период с 1993 по 1997 год в Дорожном комитете Ленинградской области, по инициативе и при поддержке его председателя А.А. Брашно, проводилась активная работа по обмену современными технологиями с дорожниками Белоруссии, Прибалтики и Финляндии.

В этот период была создана и плодотворно функционировала российско-финская рабочая группа по дорожным покрытиям и новым технологиям.

Благодаря результатам деятельности этой группы в 1995 году на дорогах области была освоена технология устройства нефтегравийных покрытий при общем объеме строительства порядка 15 км. Работа группы включала также теоретические семинары с практическими выездами на конкретные дорожные объекты юго-востока Финляндии и северо-западных регионов России.

По итогам работы была подготовлена и издана совместная монография «Дорожные нефтегравийные покрытия», вышли в свет финские нормы на асфальтобетон (1995 и 2000 гг.) на русском языке. Это положительно сказалось на повышении технического уровня и культуры

асфальтобетонного производства в Северо-Западном регионе России. Наряду с этим, широкое внедрение на дорогах Ленинградской области получила струйно-инъекционная технология ямочного ремонта асфальтобетонных покрытий в период ранней весны, что позволило значительно уменьшить интенсивность их разрушения и соответственно увеличить срок службы.

В Комитете я проработал пять лет – до того момента, как мне исполнилось шестьдесят. Это был конец 1990-х, когда довольно строго относились к специалистам, которые вот-вот должны были выйти на пенсию, – существовали ограничения по возрасту. Тогда, по счастливой случайности, я встретился с Эриком Исааковичем Райским, руководителем «Дорстройпроекта», одного из предприятий – генеральных подрядчиков. Он предложил мне попробовать свои силы на производстве, где необходимо было создать испытательную лабораторию. Поскольку такой опыт работы у меня был, я согласился. Организовав лабораторию, я стал главным инженером фирмы. Мне было очень интересно работать с Э.И. Райским: помимо финансов и прочих вещей, которыми занимаются директора, он был превосходным инженером, сам просматривал чертежи, грамотно и аргументированно высказывал свои предложения, прислушиваясь при этом к советам других специалистов – в общем, был замечательным руководителем! Мы создали тогда лучшую лабораторию в России.

**– С какого времени вы работаете в компании «Трансстроймеханизация» и каковы ваши сегодняшние задачи, планы?**

– Мне повезло в том, что фактически с самого начала, с 2001 по 2010 годы, я принимал участие в создании Кольцевой автомобильной дороги Петербурга (КАД). Тогда я работал в «Дорстройпроекте», победившем в конкурсе на строительство участков трассы. В процессе строительства КАД были использованы новые технологии по устройству насыпей на слабых грунтах, устройству свайных полей; также впервые в России нами были применены геодрены.



Для этого на субподряд пригласили специалистов российско-финского предприятия, которые привезли свою установку. И это далеко не все инновации, внедренные и освоенные нами при строительстве КАД. Я очень горжусь тем, что почти десять лет проработал на Кольцевой автодороге, испытывая и применяя новейшие технологии.

В компании ООО «Трансстроймеханизация» СП «Северо-Запад» я работаю с 2012 года, на сегодняшний день – в качестве консультанта. Основными задачами для меня сейчас являются те, которые связаны с подготовкой проектно-технологической документации. Мы занимаемся подготовкой ППР, технологических схем, технологических карт, а также оказываем помощь производству. За последние годы ООО «Трансстроймеханизация» СП «Северо-Запад» в качестве генподрядчика построило 40 км автодороги II категории от а/д М-11 «Нарва» до морского торгового порта Усть-Луга.

**– На ваш взгляд, какие проблемы сейчас стоят перед дорожной отраслью?**

– Для меня очень сложно понять, почему наша дорожная система не возобновит, не восстановит дорожную науку. Да, есть РосдорНИИ, где достаточно сильно развито направление по проектированию. Однако в плане дорожно-строительных материалов чувствуется большой недостаток. Институт «СоюздорНИИ» прекратил существование, как и большинство его филиалов в России. Меня чрезвычайно удив-

ляет, почему сейчас, в период импортозамещения, когда многими российскими предприятиями активно выпускаются геосинтетика, георешетки, геоткани, производятся комплексные вяжущие, то есть внедряются новые технологии, в том числе и импортные, мы принимаем все это без какой-либо научной проработки, что очень плохо. Я считаю, что без отраслевой науки слепо внедрять те или иные технологии в нашей стране просто нельзя. У нас разнообразнейшие климатические условия, и без увязки этих условий к новым технологиям построить что-то качественное просто не получится.

То же можно сказать и о нашем дорожном машиностроении. Ведь российское дорожное машиностроение – это не только импортозамещение, но и тысячи рабочих мест. Однако в нашей стране существует всего несколько небольших отечественных производств, специализирующихся на выпуске дорожной техники, но как эти производства будут развиваться дальше – никто не знает. Но приведу такой пример – еще в 2001 году в Омске существовала фирма под названием «Номбус», которая сама разработала и внедрила в производство современные автоматизированные конструкции асфальтосмесительных установок, производительностью 60 тонн в час и 240 тонн в час. Эта компания до 2015 года выпустила порядка 40 установок, которые были довольно быстро раскуплены. Повторюсь: вся эта техника была исключительно российского производства, ее не нужно было покупать за доллары

или евро. В свое время эта компания обращалась в правительство за поддержкой, но, так ее и не дождавшись, обанкротилась – в связи с кризисом и падением курса рубля. Такая вот печальная, но поучительная история.

Конечно, хорошо работать на импортной технике, однако было бы намного полезнее и эффективнее производить свою, отечественную дорожную технику. Во-первых, мы смогли бы поднять российскую дорожно-строительную отрасль, а во-вторых, смогли бы занять людей на производстве. Дорожная наука и дорожное машиностроение очень тесно связаны друг с другом, и при отсутствии развития одной из этих важнейших составляющих оказывается в упадке другая.

Тем не менее, я очень счастлив и считаю, что мне повезло в жизни, ведь я работал и работаю с настоящими корифеями дорожного дела, от которых многое узнал, почерпнул. Мне удалось сделать что-то полезное, я принимал участие в разработке нормативных и методических документов, во внедрении в производство новых технологий для строительства дорог. Таким образом, вся моя работа и моя жизнь связана со строительством дорог, с производством, что меня безмерно радует! И я с удовольствием готов делиться своим опытом, знаниями и наработками с новым поколением дорожников.

К слову сказать, мой сын Александр и его жена Татьяна – тоже инженеры-дорожники, которые имеют свою специализацию. А ведь это уже династия!

**Беседовал Григорий Демченко**



**ООО «Трансстроймеханизация»  
СП «Северо-Запад»  
Санкт-Петербург  
ул. Варшавская, 5, корп. 2, лит. А  
тел. +7 812-635-88-56  
+7 921-863-69-77  
e-mail: Nikolskiy@tsm-msk.ru**