

СОЗДАВАТЬ «ТОЧКИ РОСТА», РАБОТАТЬ НА ОПЕРЕЖЕНИЕ

Николая Быстрова, по-моему, знают дорожники всей страны. В этом я еще раз убедился во время форума-выставки «Дороги-2015». Мне необходимо было побеседовать с ним, для подготовки интервью нашему журналу. Но он всегда был занят – или принимал участие на одном из мероприятий форума, или обсуждал вопросы со специалистами из разных уголков России. Так и не застал его одного. Впрочем, стоит ли этому удивляться? Ведь в следующем году Николай Викторович отметит сорокалетие своей деятельности в дорожной отрасли. За эти годы побывал во всех регионах страны, принимал участие в строительстве важнейших инфраструктурных объектов. Помнится, во время моей командировки в Красноярском крае, один из дорожников восхищенно отозвался о нем: «Быстров – это голова, умнейший человек! На любой вопрос ответит, все «за» и «против» разложит по полочкам. Говорить с ним – одно удовольствие». И надо сказать, что он не одинок в своем мнении. Да я и сам убедился в этом, во время нашей встречи, в офисе ООО «Автодор-Инжиниринг», которое возглавляет сегодня Николай Быстров.



– Николай Викторович, уже два года как вы руководите ООО «Автодор-Инжиниринг». С чего все началось? Какова была цель создания компании?

– Государственная компания «Российские автомобильные дороги» выстраивает сегодня систему управления, которая помимо центрального аппарата включает в себя целый ряд дочерних организаций, специализирующихся на отдельных направлениях деятельности. Цель такой реструктуризации не в том, чтобы наплодить как можно больше «дочек» и «внучек» и обеспечивать их работой. ГК «Автодор» создает компании, которые на первоначальной стадии работали бы на ее нужды, а затем, набравшись сил и опыта, самостоятельно выходили на рынок для решения общих задач по модернизации и совершенствованию деятельности всей дорожно-транспортной отрасли. Чем мы сейчас и стремимся заниматься.

– Как я понял, новая организация растет «под крылом» Госкомпании, получает достаточное финансирование для оснащения, а затем уже сама начинает зарабатывать деньги на развитие какого-либо конкретного направления деятельности. Чем конкретно занимается ООО «Автодор-инжиниринг»? Какие задачи поставлены перед ней?

– Первостепенная задача – осуществление контроля при строительстве, реконструкции, комплексном обустройстве, капитальном ремонте, текущем ремонте и содержании автомобильных дорог. Очевидно, что это одно из главных условий для эффективного функционирования всей дорожной сети. За период своего существования ООО «Автодор-Инжиниринг» заключило с госкомпанией «Автодор» более 60 договоров.

На данный момент выполняются работы по строительному контролю на автомобильных дорогах, находящихся в ведении ГК «Автодор»: М-1 «Беларусь», М-3 «Украина», М-4 «Дон», М-11 «Москва – Санкт-Петербург».

ООО «Автодор-Инжиниринг» контролирует качество на 70% объектах Госкомпании и одновременно работает с другими крупными дорожно-транспортными организациями. Объемы внушительные, поэтому мы трудимся на этих объектах не только сами, но и компетентно используем услуги субподрядных организаций.

При создании ООО «Автодор-инжиниринг» планировали

решить еще одну глобальную задачу – обеспечение единого методического подхода на всех объектах при контроле строительства и ремонта.

Никого не хочу критиковать, тем более, что многие из тех, кто осуществлял строительный контроль до появления ООО «Автодор-инжиниринг» – это в большинстве своем компетентные организации, имеющие в своем штате квалифицированных специалистов и хорошую техническую базу. Но, повторяю, обеспечение контроля на единой методической основе – это задача для всего дорожно-транспортного комплекса.

– По всей вероятности, реализовать ее в условиях рыночной экономики и наших российских реалий будет не просто. Особенно в регионах и на местах, где требования, предъявляемые к строительству, ремонту и обслуживанию дорожно-строительной инфраструктуры, зачастую занижены ввиду недостаточного финансирования или по каким-то другим субъективным причинам. Напри-



Одноколенный прицеп ПКРС – 2 РДТ для конструктивного обеспечения выполнения измерений коэффициента сцепления по ГОСТ 33078-2014

Вехи биографии

БЫСТРОВ Николай Викторович, к.т.н., действительный государственный советник 3 класса. Почетный работник транспорта России.

Родился 15 ноября 1953 года в г. Хабаровск. В 1976 году окончил Московский автомобильно-дорожный институт (МАДИ) по специальности «Автомобильные дороги».

С 1989 г. по настоящее время возглавляет кафедру «Дорожно-строительных материалов» МАДИ (Государственный технический университет - ГТУ). По его инициативе на кафедре сформировалось научное направление, связанное с управлением качеством дорожных работ и техническим регулированием в области дорожного хозяйства.

Под руководством Николая Викторовича подготовлено 5 диссертаций на соискание ученой степени кандидат технических наук. Он является автором более 120 печатных трудов, в том числе 3-х монографий. Имеет 2 авторских свидетельства на изобретения. Научные интересы Николая Быстрова связаны с изучением теплофизических свойств материалов, метрологическим обеспечением испытаний различных материалов, асфальтобетоном, органическими вяжущими материалами.

С 1995 г. по 1998 г. – директор Федеральной дирекции лабораторного контроля и обследования автомобильных дорог.

С 2004 г. по 2009 г. – директор ФГУ «Росдорконтроль», директор ФГУ «Росдортехнология».

С 2009 г. по 2013 г. – заместитель руководителя Федерального дорожного агентства Министерства транспорта РФ.

С 2013 г. по настоящее время – генеральный директор ООО «Автодор-Инжиниринг».

В 2015 году по инициативе почетного дорожника РФ Николая Быстрова разработана ведомственная программа по повышению квалификации в дорожном хозяйстве.

Николай Быстров является председателем Технического комитета Росстандарта № 418 «Дорожное хозяйство» и Председателем Межгосударственного технического комитета № 418 «Дорожное хозяйство».



ООО «Автодор-Инжиниринг» совместно с саратовским научно-производственным центром «Росдортех» реализовали инновационный проект комплексной модернизации передвижной дорожной лаборатории и одноколенного прицепа ПКРС – 2 РДТ для конструктивного обеспечения выполнения измерений коэффициента сцепления по ГОСТ 33078-2014

мер, нужно отчитаться об освоении предоставленных средств и сдаче объекта в точно установленный срок.

– Согласен. При нынешней ситуации, когда подрядной организации на одном объекте предъявляются одни требования, а при переходе на другой объект – другие, то это всегда провоцирует появление лазейки для снижения строительного контроля, который затем автоматически отражается на качестве сданного или обслуживаемого объекта. Создавая нашу структуру, ГК «Автодор» ставила цель, чтобы требования по качеству, методологии, оформлению документации по всей стране были одинаковыми. Эффективно решать эту задачу своим аппаратом одновременно более чем на 70 объектах, когда несколько человек в Москве должны были осуществлять строительный контроль от Санкт-Петербурга до Новороссийска и от Калининграда до Владивостока, понятно, было невозможно. Это и послужило необходимостью для создания нашей организации.

В ряд первоочередных задач, возложенных на ООО «Авто-

дор-Инжиниринг», входит также диагностика и обследование автомобильных дорог и искусственных сооружений на них с использованием прогрессивных методов и средств измерений. Госкомпания передала нам современную стационарную лабораторию с высококачественным измерительным оборудованием, приобретенную за рубежом. Диагностика автомобильных дорог выполняется также и с помощью самых современных передвижных лабораторий. Например, для оценки прочности дорожных конструкций используется установка FWD, реализующая гармонизированный с европейским методом определения модулей упругости по слоям дорожной одежды.

Также хочу отметить, и это предмет нашей гордости, что используя заработанные средства, мы создали собственную уникальную инновационную установку. Так, в 2015 году в рамках комплексной программы по научно-техническому сопровождению внедрения Государственной компанией «Автодор» технического регламента Таможенного

союза «Безопасность автомобильных дорог» (ТР ТС 014/2011), вступившего в силу 15 февраля 2015 года, ООО «Автодор-Инжиниринг» совместно с саратовским научно-производственным центром «Росдортех» реализовали инновационный проект комплексной модернизации передвижной дорожной лаборатории и одноколенного прицепа ПКРС – 2 РДТ для конструктивного обеспечения выполнения измерений коэффициента сцепления по ГОСТ 33078-2014.

В сентябре специалисты ООО «Автодор-Инжиниринг» провели диагностику более 1500 км автомобильных дорог общего пользования, проходящих по территории Южного Федерального округа. Результаты этой работы полностью подтвердили качество и надежность инновационного технологического комплекса для измерений коэффициента сцепления по требованиям нового межгосударственного стандарта.

Важно отметить, что при реализации этого проекта совместными усилиями разнопрофильных специалистов производственной и инжиниринговой компаний

реализовано одно отечественное изобретение и семь свидетельств на полезную модель, приоритет и права на которые защищены государственной регистрацией в Роспатенте. Отмечу, что в этой установке не применено ни одной импортной детали. Это на сто процентов российское изделие, которое позволяет существенно повысить качество диагностики.

Подчеркну, что от рождения идеи до воплощения ее, то есть появления готового изделия, не прошло и двух лет. Наша работа, в противовес мнению скептиков, говорит о высоком потенциале отечественных специалистов и промышленности, который позволит последовательно осуществить переход отрасли на полное импортозамещение на конкретных направлениях уже в ближайшие годы. И это еще одна цель, которую мы перед собой ставим.

– Как вы считаете, какой будет дальнейшая судьба вашей инновационной разработки? Какие задачи она поможет решить? И найдет ли массовое применение в дорожно-транспортной отрасли?

– В настоящее время в мировой практике управления безопасностью автомобильных дорог в части нормирования и контроля за параметрами сцепления дорожных покрытий с колесом автомобилей применяется множество

различных технологий и методик динамических измерений, целью которых является достоверное определение коэффициента сцепления. Наша установка ничем не уступает лучшим мировым аналогам. Мы уже показывали ее вице-премьеру правительства Аркадию Дворковичу и руководству Минтранса. Мы получили одобрительные отзывы от ведущих специалистов. На правительственном уровне принято решение, что эта установка станет базовой для осуществления контроля во всей дорожно-транспортной отрасли. Тем более, что она выполнена в соответствии с только что вышедшими межгосударственными стандартами, которые разработаны Республикой Беларусь, Казахстаном и Российской Федерацией во исполнение Технического регламента. Коммерциализация объектов интеллектуальной собственности, заложенных в этой установке, будет осуществляться в рамках производства инновационной продукции.

Отмечу, что это первый пример того, как недавно созданная организация начинает выполнять целевую функцию. Не просто осуществлять строительный контроль, разрабатывать и создавать не только методическую основу, но и инструментальную базу для этого. И это только начало. У нас в стадии разработки и изготовления еще целый ряд инноваций по

различным направлениям нашей деятельности.

– Насколько совершенна сегодня нормативная база в дорожной отрасли, и какова эффективность ее применения?

– Как председатель Технического комитета Росстандарта «Дорожное хозяйство» и аналогичного межгосударственного технического комитета, заявляю, что в наши задачи входит содействие в создании и укреплении методической основы всего, что происходит в области дорожного контроля и диагностики автомобильных дорог в России. А подход здесь простой – каждая цифра должна быть объективной и однозначной.

В этом вопросе мы тесно взаимодействуем с РОСДОРНИИ. Совместно мы поставили цель свести к минимуму количество дублирующих друг друга измерительных приборов, а в течение года-двух избавиться от того, когда одни и те же параметры измеряются разными приборами. Чем развлекаться или, точнее, соревноваться в создании одного и того же прибора, научным сотрудникам лучше было бы сосредоточиться на решении других актуальных задач.

– Общепринятое мнение, что у нас отраслевые науки не только в загоне, в плане финансирования и дефицита кадров, но и совершенно



далеки от конкретных производственных нужд той или иной отрасли.

– К счастью, в дорожной отрасли к финансированию науки относятся с пониманием. ООО «Автодор-Инжиниринг» тесно сотрудничая с отраслевыми институтами. Проводится целый ряд научных работ для госкомпании. И не только для нее. Мы уже самостоятельно вышли на рынок и в этом направлении. Совсем недавно завершили небольшую, но очень интересную научную работу для ПАО «Газпромнефть». Проводим ряд научно-исследовательских работ для других крупных отечественных структур. К нам пришло много талантливых людей с научными званиями и идеями, способных творчески решать научно-технические задачи, заниматься научным поиском и продуктивно работать.

ООО «Автодор-Инжиниринг» также активно включилось в процесс дорожного проектирования. Отмечу, что это выстраданное нами направление. Занимаясь контролем и качеством проектной документации, как на объектах Госкомпании, так и на других, мы столкнулись, скажу честно, с гораздо более низким уровнем многих проектных организаций, чем этого хотелось. Устав исправлять чужие ошибки, по поручению ГК «Автодор» взялись за очень серьезный проект – разработку технико-экономиче-

ского обоснования строительства платной дороги от федеральной трассы М-4 Дон до аэропорта «Домодедово», протяженностью около 60 км.

Само по себе рутинное проектирование нас не очень интересует. Наша задача пытаться двигаться дальше сегодняшнего дня, делать то, что завтра уже может стать нормой для большого количества дорожно-строительных организаций. В рамках этой работы мы начали с проектов ремонта с применением лазерного сканирования и получения трехмерной модели объекта, что позволило на 15-20 % сократить материалоемкость работ, за счет более точного понимания формы объектов – уклонов, откосов и т.д. А на домодедовском проекте мы применили BIM-технологии, также основанные на трехмерной модели проектирования, но только более продвинутой.

- А чуть подробнее...

- Это отдельная фантастически интересная тема. Строительный объект проектируется как единое целое. Изменение какого-либо одного из его параметров влечёт за собой автоматическое изменение остальных связанных с ним параметров, вплоть до чертежей, визуализаций, спецификаций и календарного графика. BIM-технологии позволяют автоматически создавать чертежи и отчёты, выполнять анализ проекта, моделировать график выполнения

работ, эксплуатацию объектов и т. д. и предоставляют неограниченные возможности для принятия наилучшего решения с учётом всех имеющихся данных. Мы первыми в дорожной отрасли применили этот подход, который сейчас считается в мире самым инновационным.

ООО «Автодор-Инжиниринг» даже стало лауреатом конкурса «Проектный Олимп», выступив с проектом «Соединительной автомобильной дороги от М-4 «Дон» до аэропорта «Домодедово». Было 147 номинантов, из них только 8 вышли в финал. В их числе такие структуры, как ПАО «Сбербанк России», ГК «Росатом», ОАО «Сетевая компания», Федеральная гидрогенерирующая компания «РусГидро». Это говорит о том, на какой уровень сейчас вышел наш коллектив в плане современных подходов в организации проектной работы.

Мы на этом направлении стараемся работать не только на ГК «Российские автомобильные дороги», но и на отрасль в целом. В частности, сейчас выполняем работу для ФДА на юге страны, выиграли в Росавтодоре разработку проекта по проектированию одного из участков капитального ремонта. Подготовлен еще целый ряд технических заданий, основанных на применении лазерного сканирования и BIM-технологий.

ООО «Автодор-Инжиниринг» сотрудничает с другими компа-



ниями и с нашими уважаемыми коллегами из ФДА. Такое сотрудничество очень продуктивно, потому что дорожная отрасль едина и для нас не существует барьеров – здесь ГК Автодор, а там другие. Это единый организм, управляемый Минтрансом. И я благодарен руководству ФДА за тесное взаимодействие в наших совместных усилиях по совершенствованию технической политики всей дорожно-транспортной отрасли.

– Показателен в плане продвижения отечественных инноваций Сочинский форум, который превратился в настоящую ярмарку идей и технологий в дорожном строительстве. Кстати, одним из организаторов его проведения выступила именно ГК «Автодор».

– Да, это была идея Госкомпании, в чью структуру мы входим. Первый Международный форум «Инновации в дорожном строительстве» стал совместным с Росавтодором мероприятием, которое всем понравилось. Мы обязательно будем его проводить и дальше. Кстати, на нем, в живом разговоре руководству Минтранса, Росавтодора и ГК «Автодор» пришла идея, чтобы в следующем году один день этого форума сделать Днем молодых ученых и специалистов.

– Это уже напрямую затрагивает такой большой для отрасли вопрос, как острый дефицит высокопрофессиональных кадров ...

– Верно, это одна из основных проблем. В Минтрансе и в Федеральном дорожном агентстве это хорошо понимают. Сегодня найти на рынке труда высококлассного, опытного специалиста становится задачей все более сложной. В этом году ООО «Автодор-Инжиниринг» приступило к разработке и выполнению программы в области повышения квалификации специалистов, реализация которой также возможна лишь при тесном взаимодействии с ФДА.

Для начала мы подготовили три программы повышения квалификации: «Техническое регулирование в дорожном хозяйстве», «Геосинтетические материалы,

применяемые при строительстве, реконструкции и ремонте автомобильных дорог», «Современные требования к качеству и методы испытания нефтяных битумных вяжущих, каменных материалов и асфальтобетона». Они утверждены одновременно ФДА и госкомпанией «Автодор». На каждом из семинаров присутствовало более 40 слушателей. Вместе с Росавтодором мы пытаемся реально воссоздать систему повышения квалификации. Причем проводим такие учебные курсы в формате пятидневных рабочих занятий с отрывом от производства, а не однодневных симпозиумов со скоропалительными докладами. Отзывы положительные, есть и конкретные предложения от наших коллег из Белоруссии и Казахстана по совершенствованию такой формы повышения квалификации. ООО «Автодор-Инжиниринг» выступает в данном направлении в качестве рабочего органа и, по сути, исполнителем госзаказа. Мы понимаем, какая ответственность ложится на наши плечи и будем делать все для того, чтобы такая форма повышения квалификации развивалась.

– А с вузами предлагается вести подобную работу, чтобы увязать учебный процесс с практическими задачами?

– Безусловно, у нас очень много предложений. Есть несколько вузов, с которыми мы напрямую тесно взаимодействуем. В первую очередь, это, конечно, МАДИ, где я возглавляю кафедру. Весь учебный процесс в университете построен так, чтобы донести до студентов все передовое, что появляется в нашей отрасли. Впрочем, и нам всем надо еще многому учиться, чтобы идти в ногу со временем.

– Николай Викторович, в завершении нашей беседы и в преддверии наступающего Нового Года, чтобы вы хотели пожелать всему дорожно-му братству?

– Крепости духа, уверенности в завтрашнем дне, доброго настроения и новых объектов!!! ■

Беседу вел Сергей ЗЕНИН, зам. главного редактора ДиТ

