



Персона:
Скворцов
Олег Вячеславович

Дорогу осилит идущий

Персона: Скворцов О.В., президент Ассоциации «РОДОС» (г. Москва)

Интервьюировал: Бойков В.Н., профессор МАДГТУ (МАДИ) (г. Москва),
председатель совета директоров группы компаний «Индор» (г. Томск)

*Каждому дан выбор от Бога
Двигаться вверх или падать вниз.
Я выбираю свою дорогу,
Моя дорога длиною в жизнь.*

Сегодняшний гость нашего журнала — **Олег Вячеславович Скворцов**. Если уложить в три слова его профессиональный путь в дорожной отрасли, то эти слова будут все с большой буквы: **Инженер, Руководитель, Учёный**.

Даже по краткой биографии чувствуется насыщенность и осмысленность его жизни:

1970 г. — диплом МАДИ по специальности «Инженер-строитель мостов и тоннелей» и работа мастером в дорожной организации;

1972 г. — офицер инженерных дорожных войск Советской армии;

1974 г. — институт «ГипроДорНИИ» и путь от старшего инженера до главного инженера института;

1991 г. — работа на руководящих должностях в Министерстве транспорта РСФСР (РФ) в период становления дорожного хозяйства в новых экономических условиях, в том числе — представитель РСФСР (РФ) в различных международных профессиональных организациях;

2000 г. — заместитель министра транспорта РФ;
2004 г. — возвращение к любимой проектной деятельности — генеральный директор родного института «ГипроДорНИИ».

С 2006 года Олег Вячеславович Скворцов — действительный государственный советник 2-го класса, лауреат премии Совета Министров СССР, заслуженный строитель РФ, почётный работник транспорта, почётный дорожник России (можно долго продолжать...) — активно работает в профессиональных общественных организациях разного уровня. И, главное, он последовательно формирует предложения и разрабатывает основы нормативно-правовой базы дорожной деятельности, эффективно взаимодействуя с на-



Участники интервью:
Бойков В.Н. и Скворцов О.В.

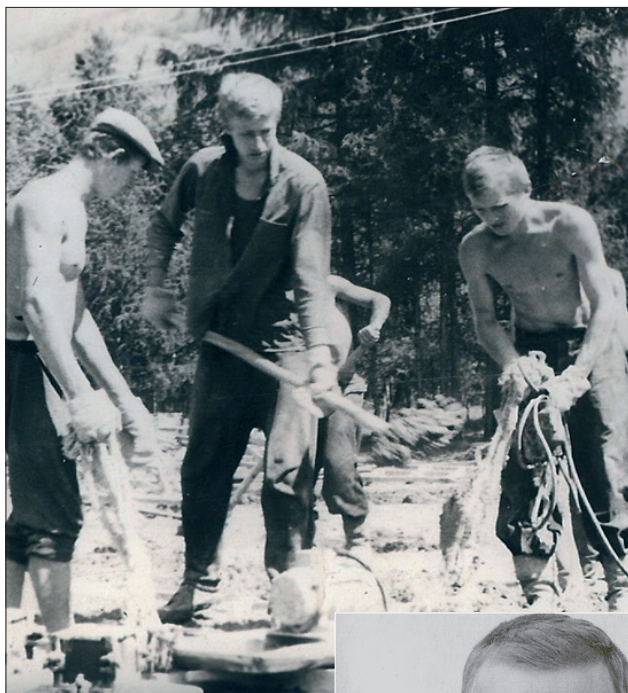
учным, профессиональным и законодательным сообществами.

Ух, получилось хоть и красиво, но как-то высокопарно и сухо... Чтобы понять и оценить Олега Вячеславовича, надо его слушать и слышать. Перейдём лучше к живой речи Мастера, изложенной в формате интервью.

Олег Вячеславович, в Ваших размышлениях о работе и людях чувствуются глубокие исторические экскурсы и причинно-следственные связи. Создаётся впечатление, что Вы — дорожник не в первом поколении.

Да, один из моих дедов был военным инженером, а потом перешёл на гражданку — строил

Первые шаги
в дорожной
профессии



железные дороги. В то время, впрочем, как и сейчас, железные дороги требовали глубоких инженерных знаний, а к гужевым дорогам — автомобильных же ещё не было — требования были не столь высоки.

Мой отец и два дяди были известными путейцами и мостовиками. Отец закончил Институт путей сообщения имени Императора Николая II. И, что характерно, подписывая свои проекты, в том числе по дороге Москва — Минск, он никогда не ставил учёную степень, а писал — «Инженер Скворцов В.М.». Заметь, «Инженер» с большой буквы. А сейчас — бакалавры, магистры, что это(?), где преемственность школ? У меня сохранилась отцовская, как тогда называлась, предметная книжка — уникальный документ! Гидрологию вёл Белолобский Н.И., деревянные мосты — Журавский Д.А., помнишь мосты с фермами Гау-Журавского? Это те самые наши научные столпы и светочи, формулы и расчётные схемы, которые мы до сих пор применяем в инженерной практике.

Я знаю многие мосты, Вами запроектированные или построенные. Взять хотя бы мост через р. Обь — гордость нашей Томской области, но к нему ещё вернемся... А есть ли сооружения, которые памятли Вам как творения Вашего отца — Вячеслава Михайловича?



Лейтенант инженерных дорожных
войск Советской армии

Ну конечно! Москворецкий мост, гараж для товарища Сталина на Каретном ряду, канал имени Москвы — практически все мосты через него запроектированы с участием отца, тоннель под этим каналом на Волоколамском шоссе — уникальное по тем временам сооружение, он им очень гордился. Его призвали на фронт утром 22 июля 1941 года прямо с дачи под Москвой, вернулся домой в конце 45-го.

Лидер советский дорожной науки — Бабков Валерий Фёдорович — после войны по долгу службы долго был занят анализом нормативной документации поверженной Германии. Вы — сегодняшний инициатор качественного изменения нормативной базы дорожной отрасли — долго работали в международных дорожных организациях. Олег Вячеславович, не является ли всё это отправной точкой нормотворческих инициатив и Ваших, и Валерия Фёдоровича?

Нет, или не совсем так. Что касается меня, то постоянный анализ зарубежной нормативной литературы позволяет мне быть, что называется, в тренде передовых идей. А дальше следуют выводы, намерения, действия, формулирование идей и их реализация. Кстати, рекомендую всем читать зарубежную научную литературу в оригинале, это

позволяет более точно улавливать сущность излагаемых идей.

О Бабкове. Валерий Федорович на 80% сформулировал свои научные идеи самостоятельно. Я удивляюсь его научным предвидением. Практически все новации дорожной науки двух последних десятилетий были обозначены еще раньше в 70-80-е годы. Немецкие дорожные нормы, в какой-то мере, были лишь подтверждением того, что он на правильном пути. И всё-таки главная заслуга Валерия Фёдоровича в том, что он, как талантливый организатор науки, создал свою школу, плеяду учеников: Сильянов В.В., Васильев А.П., Носов В.П., Лобанов Е.М., Пospelов П.И. и многие другие. Да, собственно, и Вы, насколько я знаю, его ученик.

Да, это так, и стараюсь быть его последователем.

Чем интересна эта плеяда учёных-дорожников, с которой мне довелось работать и с которой продолжаю работать сейчас, — это их глубокое знание высшей математики, без чего наука не может быть точной. А второе — их расположенность вести научный спор. Мы, особенно с проф. Лобановым Е.М., провели много времени за дискуссиями и спорами, но в этом и сущность науки и, главное, в этом процессе что-то рождалось. Возможно, даже истина.

В связи с этим: чем же, по сути, отличаются нормы и технологии проектирования дорог у нас и за рубежом? И как Вы пришли к пониманию коренного пересмотра российских норм проектирования дорог?

Как-то, работая в Минтрансе, я встретился с бывшим коллегой по ГипроДорНИИ, который к тому времени уже много поработал в Англии. Он сказал, что нормативы и технологии проектирования дорог там существенно отличаются от наших подходов. Казалось бы — автомобили во всем мире одинаковые, физические законы их движения едины, а нормы и приёмы проектирования дорог для них разные.

Стал изучать зарубежный опыт. Принципиально, с чем столкнулся? Обоснование расчётных скоростей. Если у нас с 60-х годов сохранился подход — максимальная скорость одиночного автомобиля. Причём за расчётный автомобиль до сих пор принимают ГАЗ-21 «Волга», ну что это? То за рубежом рассматривают ряд скоростей для разного класса задач, в том числе и скорости автомобилей в транспортном потоке, с разной вероятностью её превышения: 50%, 85%, 95%. И во всём этом есть глубокий смысл. Другой посыл

для совершенствования норм — принципы ландшафтного проектирования, основанные на восприятии дороги водителем, которые в наших нормах не проработаны, несмотря на то, что теоретические основы этого подхода были сформулированы Е.М. Лобановым.

Нет в наших нормах требований к обеспечению пропускной способности, которые основаны на теории транспортных потоков, разработанной в нашей стране проф. В.В. Сильяновым.

Но и, пожалуй, главное. Наши нормы геометрического проектирования основываются на концепции расчетной скорости, предложенной американцем Барелем ещё в 1936 году. В то время как весь цивилизованный мир уже давно отказался от этой концепции и перешёл на принципиально новые концептуальные основы — создание дорожной инфраструктуры, адаптированной к физическим возможностям водителя.

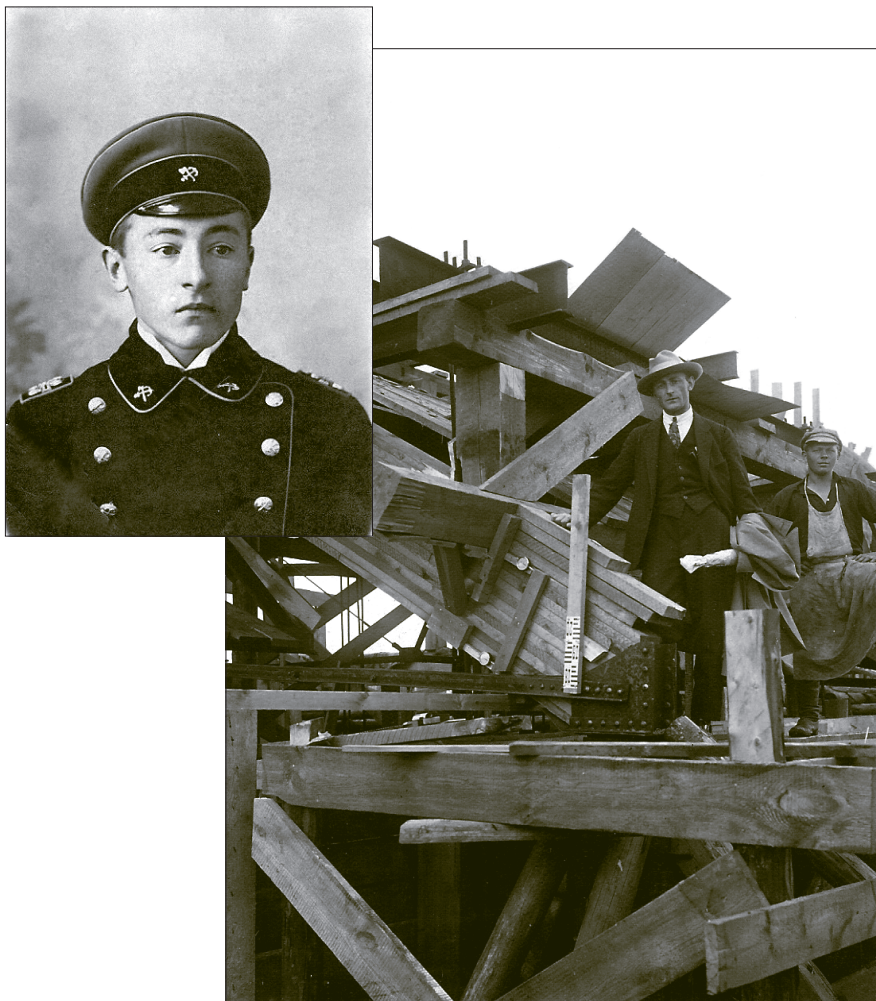
Всё требует совершенствования и развития, однако наши дорожные нормы заморожены на техническом уровне 70-х годов прошлого столетия и не учитывают отечественных и зарубежных исследований, выполненных в последние три десятилетия.

Возвращаясь к Обскому мосту. Он стал эпохой в жизни Томской области, ведь до этого транспортная связь половины области с другой половиной была лишь паромная. И это — в конце 20-го века! Я знаю, Вы были ГИПом этого моста, расскажите.

Да, я проектировал этот мост и как ГИП и, позднее, как главный инженер института участвовал в его строительстве.



Во время работы в Единой Экономической Комиссии ООН



Инженер Сворцов В.М.

Сооружение уникальное как по гидрологическим условиям, так и по конструктивным решениям.

Так, например, все компьютерные гидрологические расчёты вёл талантливый инженер Буянов Э.С. по программам проф. Федотова Г.А. И эти расчёты подтвердили все последующие размывы и наносы, неизбежно возникающие при строительстве таких сложных гидротехнических сооружений.

Что касается инноваций. На мосту было уложено покрытие на основе модифицированного битума, разработанного Томским институтом химии нефти. Покрытие простояло рекордные 15 лет. Вот такие инновации надо тиражировать. Оригинальным решением был и гидронамыв на болоте без выторфовки, схема фундаментов опор — с наклонными сваями из среднего ряда, а не из крайних рядов, как это принято обычно.

Объяснять это инженерное решение надо долго, могу лишь сказать, что необходимое количество свай было уменьшено вдвое при той же несущей способности фундамента. Было непросто. Обсадные трубы трудно было вытаскивать, и не бросишь их — ведь это валюта. Там была разработана уникальная технология погружения свай оболочек на глубину до 50 метров с подмывом.

Отработку этой технологии осуществлял Василий Музалев, тогдашний главный инженер Мостоотряда №101, кстати, очень грамотный инженер.

А надвигка пролётов с помощью плавучих опор при сильнейшем течении? Надо сказать, что в Томске настолько грамотные и решительные дорожники и мостовики, что все инновации принимались, при соответствующих обоснованиях и расчётах, с большим энтузиазмом. Прошло около тридцати лет, а я всё ещё сохраняю тёплые воспоминания и продолжаю дружить с ними. И с вашим политиком и учёным — Степаном Степановичем Сулакшиным, и с тем же Василием Николаевичем Музалевым, Черныхом Геннадием Фёдоровичем — главным инженером Томскавтодора, и Бурмантовым Геннадием Ермолаевичем — заместителем начальника. И тем более с Урмановым Игорем Александровичем — тогда он был начальником Томскавтодора, а позже мы с ним несколько лет работали рука об руку в Росавтодоре. Мы всё ещё на связи друг с другом.

И о курьезе. Мост был запущен в 1987 году, сроки выдержаны, а за счёт инноваций капитальные вложения освоены не полностью. Нонсенс!

Пришлось пойти на политические манёвры, ехать в правительство, доказывать. Смогли, премии за ввод моста через р. Обь были получены всеми, кто их заслужил.

Олег Вячеславович, мы с Вами были вместе в 1997 году в Торонто (Канада) на Всемирном дорожном конгрессе (IRF). Было 3 доклада от России: Ваш, мой с Урмановым И.А, о котором Вы только что упомянули, и Бугроменко В.Н. Нас так тепло принимали и воспринимали, что казалось — вот и наступила интеграция России с мировым сообществом. Сегодня международные контакты не так активны, разве что Ассоциация РАДОР иногда радуется встречами с зарубежными коллегами по цеху. Как это объяснить?

Да, тогда был период активного взаимодействия с международным сообществом. Мы только начинали делать первые шаги в рыночных реалиях, и нам требовались консультации и поддержка. Мы много работали с Мировым банком реконструкции и развития (МБРР), с той же Всемирной дорожной федерацией, Национальной академией транспорта США, членом которой я был на протяжении ряда лет.

Но любые отношения со временем становятся более рациональными и прагматичными. Мы достигли определённого понимания как во взаимоотношениях, которые не всегда были равноправными, так и в технике и технологиях дорожного строительства. Сотрудничество продолжается, но оно носит несколько другой характер: мы больше стали говорить и делать в сфере международных транспортных коридоров, способных повысить эффективность глобальной логистики. Сотрудничает в отработке механизмов государственно-частного партнёрства, в реализации концессий и в сфере ИТС и ИТ. Так что 20 лет — полёт нормальный, ну не считая досадных недоразумений с Украиной.

А как можно объяснить низкую эффективность результатов НИОКР? Вроде денег на НИОКР меньше не становится, а результаты таких работ все ниже и ниже ожидаемых.

Причин много. Одна из них — экспертиза проектов. Да и как может быть иначе, если эксперты, как правило, работают на общественных началах. А затраты времени на экспертизу огромные и квалификация экспертов должна быть при этом не ниже квалификации исполнителей работ. В своё время, работая ещё ГИПОм, я привлекался экспертом по работам в Госплане и Госстрое. И там за экспертизу 3–4 проектов или научных работ в месяц я получал денег больше, чем за основную работу. Конечно, при этом я очень старался и результат был.

Да и сейчас, выпуская какой-либо нормативный документ, я пишу соавторов, а также фамилии тех, по чьим замечаниям были выполнены существенные правки документа. Так что экспертные заключения недооценивать нельзя.

Кстати, я любил особенно ходить в Госплан. Придёшь, отчитаешься за работу, они спрашивают: «Обедать будешь?» Отвечаю: «Ну, конечно». А там кормили очень дёшево и не хуже, чем в ЦК КПСС. Вот такие радости жизни были в то время.

Вы являетесь одним из соавторов разрабатываемой Концепции Технической политики Госкомпании «Автодор» до 2020 года. Как Вы оцениваете перспективы этого документа?

Ну, во-первых, я высоко оцениваю перспективу самой деятельности Госкомпании. А то, что такие документы как Концепция Технической политики необходимы, чтобы правильно выстраивать вектор движения вперёд и правильно расставлять приоритеты, думаю, всем понятно.

В этой работе я отвечал за нормативную базу проектирования и, отчасти, за ИТС. Про первое мы уже немного поговорили, теперь — про второе. Само понятие ИТС — интеллектуальные транспортные системы (Intelligent transport system) — у нас несколько искажено, причём, начиная уже с перевода слов. Посмотрите перевод слова Intelligent — интеллектуальный,

и близкое к нему понятие — искусственный интеллект. А ведь можно было бы перевести и как информирующий, и как саморегулируемый. Нет, мы берём по максимуму, потом не очень работаем, чтобы сам процесс отвечал декларированному назначению. На сегодня наши ИТС — это, по сути, АСУДД в хорошем смысле. Да, и в АСУДД начинают появляться элементы, которые можно отнести к интеллектуальным. Но всё должно быть постепенно и осмысленно. Прежде всего, должны появиться программы и нормативные документы, регламентирующие эту деятельность и этот процесс. И они начинают формироваться. Тут достаточно позитивную роль играют инициативы ряда отечественных специалистов, среди которых заметна роль профессора Жанказиева С.В.

Ну, раз уж заговорили про переводы с иностранных языков... Олег Вячеславович, откуда у Вас глубокое знание и разговорного, и письменного английского, что не свойственно специалистам нашего с Вами поколения?

Я, как-то ещё маленьким мальчиком, шёл рядом с папой по улице. К нему обратились с вопросами на французском, и он оживлённо с ними переговаривал. Я удивился и спросил, откуда он знает французский?

Он ответил:

— Сынок, я же учился в гимназии, в той ещё гимназии, указав пальцем вверх. Там нас учили, в первую очередь, латыни, которая даёт ключ к знанию всех современных языков. А уж потом изучить французский и немецкий нам не составило труда.

А самым большим достижением моей деятельности при Единой Экономической Комиссии ООН является то, что мне удалось стабилизировать ситуацию в сфере международных транспортных перевозок.

Что касается меня, то я ещё в МАДИ учился в спецгруппе с углубленным изучением английского языка. А будучи управленцем, я всё ещё сохранял инженерное любопытство ко всему новому, в том числе черпал сведения из зарубежной литературы. Потом это переросло в мои должностные функции — поддержка каналов международного профессионального сотрудничества.

Кстати, особенно знание английского мне сильно помогло при работе в ЕЭК ООН. Я там, как партия учила, прославлял свою Державу. Вёл заседания этой Комиссии, отстаивал при ООН интересы наших братьев — казахов, белорусов, украинцев...

Ну не зря же Вы — Почётный дорожник и Белоруссии, и Украины.



Телефон и журналы в сторону — начался клёв

Наверное. А самым большим достижением моей деятельности при Единой Экономической Комиссии ООН является то, что мне удалось стабилизировать ситуацию в сфере международных транспортных перевозок. Если наша доля в перевозках по территории РФ была 20%, то стала — 50%. Это-то я считаю весьма справедливым показателем.

Кстати, по поводу армии после института — это всегда интересно слушать, расскажите.

По окончании МАДИ имени Молотова В.М., тогда он так назывался, я хотел работать в институте «Проектстальконструкция». Меня туда рекомендовал мой руководитель дипломного проектирования и друг моего отца — Гибшман Е.Е. А меня по распределению направили в другую контору, где мне не очень хотелось работать. Тогда я завербовался на север, в Коми, подстраховавшись комсомольской путёвкой. И всё равно возникли вопросы у прокуратуры. Я не стал ждать дальнейших вопросов и подал заявление в военкомат: «Хочу в армию». И, кстати, нисколько не жалею. Это отличная школа жизни со своим укладом и со своей житейской мудростью.

Ну, например, крылатое выражение нашего старшины роты: «Произведение звания на знания есть величина постоянная». Чувствуешь, сколько юмора и самоиронии? Или: «Профессор знает всё, но занимается своим узким делом. А командир роты не знает ничего, но делает всё».

И таких шуток-прибауток в армии хватало, могу и дальше, не успеешь записывать...

А во власть как попали? Это же было не номенклатурное продвижение по служебной лестнице?

Меня пригласил на работу президент Концерна «Росавтодор» Донцов Г.И. Тогда было популярно все должности распределять путём голосования. Ну и проголосовали за меня, как за вице-президента. А чуть позже был учреждён государственный орган — Федеральный дорожный департамент куда меня пригласил на должность первого заместителя уникальный человек — руководитель вновь созданного ведомства Н.И. Голованов, где я отвечал за становление дорожных фондов, вёл вопросы законодательства в дорожном хозяйстве. И пошло, поехало...

P.S. Мне показалось, что беседа с Олегом Вячеславовичем была довольно непринужденной. Хотя бы потому, что в это время у нас в руках были удочки, и клёв был хороший. А, впрочем, рядом с таким человеком всегда клёво, даже если рыба не идёт на крючок. 🎣