



Главный ТОМСКИЙ инженер

Персона:
Акулов
Анатолий
Петрович

DOI: 10.17273/CADGIS.2017.1.11

Персона: Акулов А.П., главный инженер ОГКУ «Томскавтодор» (г. Томск)

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

Анатолий Акулов в своей профессиональной среде личность, без преувеличения, легендарная. Сегодня он — один из самых опытных в регионе представителей дорожно-строительной сферы. Под его руководством были построены и введены в эксплуатацию важные для области и города объекты. А уж сколько молодых специалистов научились уму-разуму, работая в команде Акулова! Для читателей журнала «САПР и ГИС автомобильных дорог» Анатолий Петрович рассказал о том, какими принципами никогда не поступится в профессии, какими ноу-хау в сфере дорожного строительства коллеги обязаны томичам и кто помог ему сделать главный в жизни выбор.

И невозможное возможно

— **Анатолий Петрович, в профессии Вы уже без малого четыре десятка лет. Признайтесь честно, нет усталости от работы? Не возникает желания бросить всё и наконец-то уже пожить, что называется, для себя? В полное своё удовольствие.**

— Посещают время от времени такие мысли. Но надолго они не задерживаются. Сейчас я не могу себе позволить оставить всё и уйти. Потому что не могу подвести людей, с которыми мы в одной команде. Повременить с уходом меня попросили начальник «Томскавтодора» и глава областного департамента транспорта, дорожной деятельности и связи. Мой опыт и организационные способности позволяют так закрутить рабочий процесс, что в кратчайшие сроки объект любой сложности будет построен и введён в эксплуатацию. Даже если сперва это кажется невозможным, это возможно будет сделать! Прежде чем уйти от дел, я должен найти и воспитать себе замену. Пока не получается.

Хотя сыновья уже давно подначивают: «Отец, бросай уже свою работу, дача ждёт. Будем сажать картошку и рыбачить по выходным» (улыбается). Предложение, конечно, заманчивое. Вот только как я без дела? Оставить всё, чем сегодня живу, уйти на берег пруда и сесть там с удочкой... Да я с ума сойду от таких «будней» и утоплюсь в том же пруду!

— **То есть чувство усталости от работы Вам не знакомо?**

— Пожалуй, нет. Но есть чувство выполненного долга. То, что мог и должен был сделать, я сделал. И в жизни, кстати, тоже. Дом построил, сыновей воспитал. Деревьев посадил столько, что эту задачу перевыполнил в разы. А уж сколько дорог и мостов построил, вообще не сосчитать.

— **Первую свою дорогу помните?**

— А как же! Автомобильная дорога от Слюдянки до Байкальска. Красотой тех потрясающих мест я был просто покорён. Но на этом прелести заканчивались. Строить дорогу приходилось в сложных условиях. Я тогда только-только из института выпустился. В прежние времена у нас, выпускников, ещё за месяц до защиты диплома в кармане лежала повестка — в какую часть прибыть, где служить и работать. Многим выпускникам, в том числе и мне, судьба указала на инженерные воинские части, я был определён в бригаду воинской части в Байкальске. Едва приехали — и командир «прилетает» приказ: с проверкой приезжает командование, нужно срочно уложить асфальтобетонное покрытие. А на дворе октябрь, снежок вовсю идёт. Деваться некуда, приказ. Самолётными турбинами расчистили от снега, прогрели, запустили тяжёлые трёхвальцовые катки, асфальтоукладчики, асфальтосмесительные установки. В круглосуточном режиме велись работы. Сдюжили! Вся дорога вдоль оз. Байкал до Посольска построена военными строителями, в том числе и с моим участием. В 1977 г. передана в эксплуатацию «гражданским».



Справка

Анатолий Петрович Акулов родился 26 мая 1953 г. в г. Мариинск Кемеровской области. Окончил дорожно-строительный факультет Томского инженерно-строительного института (сегодня — ТГАСУ) по специальности «Автомобильные дороги». Трудовой путь начинал в должности начальника ПТО ДРСУ ПРСО «Томскавтодор» (г. Асино Томской области). В разные годы возглавлял Томский ПМК треста «Спецдорстрой», МПМК монолитного домостроения, Светленское дорожное ремонтно-строительное управление. С 2001 г. и по сегодняшний день — главный инженер Областного государственного казённого учреждения «Томскавтодор».

Среди его наград и достижений: почётное звание «Заслуженный строитель Российской Федерации», нагрудный знак «Почётный дорожник Российской Федерации», благодарности администрации Томской области, юбилейная медаль к 400-летию Томска, почётная грамота Департамента транспорта дорожной деятельности и связи, медаль «За достижения» администрации Томской области.

Женат, двое сыновей, двое внуков. Увлекается волейболом, лыжами. Любит пешие маршруты по пересечённой местности, особенно повышенной непроходимости.

Сопромат? Да не проблема!

— Говорят, что на уровне подсознания мы свой профессиональный выбор делаем ещё в раннем детстве. Согласны с такой теорией?

— Может быть, доля правды в этом есть... Родился я в селе, что в нескольких километрах от Мариинска. На календаре — 26 апреля, самый разгар паводка. И так-то дорог нормальных нет, а тут и вовсе всё водой поразмыло — ни проехать, ни пройти. В общем, до районного центра, чтобы меня зарегистрировать, родственники добрать смогли только через месяц. Теперь у меня два дня рождения — 26 апреля и 26 мая.

А лет в семь бабушка повела меня показать выпашу — где семья (они у меня ссыльные) землю пахала и урожай выращивала для нужд государства. Объясняла, что выпаша — это земельные участки, раздавались в 1924 г. на сходе граждан. Приехал уполномоченный на село, бесплатно под участки были розданы плуги, сеялки, веялки и т.д. С каждым был заключён договор на продажу хлеба государству. Обозами ехали торговать в Томск по Иркутскому тракту. Брели мы с бабушкой километра три-четыре, сначала через сосняк, потом вдоль реки Уты. Я спрашиваю: «Бабуля, как же вы добирались сюда?» Дорога-то — одно название! А вот так, говорит, и добирались: где на телеге, где пешком, где ползком...

Вообще детство мне выпало не самое беззаботное. Семья была не из

богатых, чтобы как-то прокормиться, держали большое хозяйство. Нас у мамы четверо ребятшек, и все мы с ранних лет помогали взрослым — на сенокосе, в огороде, за скотиной ходили. Моё детство — это школа и тяжёлый физический труд. Фантазировать и мечтать о профессии было некогда. Но отсутствие нормальных дорог в селе, повлиявшее даже на день моего рождения, возможно, в подкорку запало.

— И так созрело решение поступать на дорожно-строительный факультет?

— Сделать правильный выбор мне помог двоюродный брат Геннадий Киреев, за что ему огромное спасибо. Он преподавал в ТГАСУ и, когда приезжал из Томска, много говорил о профессии строителя, в том числе автомобильных дорог, мостов. А когда я заканчивал школу, завёл со мной разговор о будущем. Обозначил для меня направление: «Сам видишь, ни дорог нормальных нет, ни мостов. Специалисты нужны». В школе я всегда учился старательно, почти на одни пятёрки. Брату за меня не стыдно.

Так судьба свела меня с Томском. Хотя это не первое моё знакомство с городом. В школьные годы я несколько раз приезжал сюда с бабушкой. Город мне понравился. Впечатлило огромное количество людей и пирожки за пять копеек, которые мы покупали с бабулей на бывшем центральном рынке... Ничего вкуснее я до сих пор не ел (улыбается).



Старый дом «на слом», 1959 г.

— В университете продолжили традицию хорошей учёбы?

— Старался. Мне легко давались сложные дисциплины, которые большинство студентов (как прошлых, так и нынешних) терпеть не могут. В теорию упругости и теорию сопротивления материалов я просто влюбился! Было очень интересно вникать в тонкости этих наук. Должен сказать, что образование в те годы университет давал очень добротное. Начиная со второго курса я занимался в НИОКРовском кружке у Николая Сидоренко. Под его руководством мы занимались диагностикой и паспортизацией дорог, разработкой сценария работ, расчётом дорожных конструкций и проектированием. Проехали по паспортизации дорог в 1972–1974 гг. весь Кузбасс и треть Томской области.

Разумеется, одной лишь учёбой студенческая жизнь не обходилась. Были и посиделки под гитару с друзьями, и вечеринки, и занятия в секции самбо.

ГОСТ родом из Томска

— За какие проекты сегодня испытываете профессиональную гордость?

— Трасса Томск—Мариинск, мостовой переход через р. Китат в районе с. Мазалово. Отличный, «красивый» проект, с точки зрения ландшафтного проектирования. Часто бываю в тех местах, лично слежу за состоянием дороги. Считаю, что выполнил долг — построил часть дороги от одного своего любимого города до другого.

В посёлке Некрасово Томского района есть прекрасный санаторий-профилакторий. Трассу к строящейся базе тоже прокладывали специалисты ДСУ № 1 Светленского ДРСУ.

Не без гордости прохожу мимо ТГУ. Университетскую территорию тоже мы облагораживали. Асфальтированные дорожки

Сделать правильный выбор мне помог двоюродный брат Геннадий Киреев, за что ему огромное спасибо... Обозначил для меня направление: «Сам видишь, ни дорог нормальных нет, ни мостов. Специалисты нужны».

в Университетской роще, по которым в любое время года с удовольствием прогуливаются томики и гости города — наших рук дело.

Проспект Ленина от ул. Усова до Лагерного сада по всей ширине, включая проезжую часть, тротуары, малые архитектурные формы, газоны и т.д. Ремонт проспекта Фрунзе в 1993 г. Прошло более 20 лет после проведения ремонта, что говорит о качестве работ.

Большим событием для города стало появление так называемого нового коммунального моста через Томь — того, что со стороны Северска. Он строился для того, чтобы через него закольцевать автодорогу Томск — Шегарский тракт — Томск. Уже тогда, в 1990-е гг., город не справлялся с транспортным потоком. Трудились мы славной командой. Мост возводил «Мостоотряд» Василия Музалева, правый берег обустроивал «Трансстрой» под руководством Виктора Карпова, мы — Светленское ДРСУ (ДСУ № 1) — строили подходы с транспортной развязкой на левом берегу и весь объём дорожных одежд по всему мостовому переходу. Стройка была ударная, объект мы сдали на три месяца раньше установленного срока. На это время выпал рабочий визит в Томск Владимира Путина, возглавлявшего тогда правительство. Проект был действительно масштабный, Владимир Владимирович побывал на его открытии. С тех пор я не мою правую руку — мне её пожал будущий президент, высоко оценив нашу работу (улыбается).



Семья, 1967 г.



Начальная школа, 4 класс



Студенческий стройотряд «Кедр», 1971 г.

Ну и, конечно, не могу не сказать про Комсомольский проспект. К этому объекту я испытываю особенные чувства. В совместной работе с НИИ строительных материалов ТГАСУ, а именно с Александром Карловичем Эфа, проектировщиками («Томскгражданпроект») были применены многие инновационные конструктивные решения, в том числе по подпорным стенкам, ливневым канализациям, дорожным материалам и конструкциям. Впервые в Томске нами, одними из первых за Уралом, построено покрытие из щебёночно-мастичного асфальтобетона. Получилась надёжная и долговечная конструкция. Ремонт понадобился только в прошлом году. Уже после нас

щебёночно-мастичный асфальтобетон стали активно использовать дорожники Кузбасса и Алтая.

— В чём ещё Вы и мы, томичи, были первыми?

— Северная широтная дорога Могильный мыс — Парабель — Каргасок — Средний Васюган стала прорывом при строительстве искусственных сооружений. Фронт работы немалый: там болота второго и третьего типов, на многих участках работать можно только в суровых зимних условиях. Тогда мы впервые использовали сборные металлические гофрированные трубы большого диаметра: 1,5, 2 и 3 метра. Совместно со специалистами ТГАСУ, А.К. Эфа отработали

технологии работ, разработали стандарты предприятия по устройству гофрированных металлических труб. Очень удобно и практично: железобетон через болота провести проблематично, а гофрированные трубы — сборные. Это в разы облегчает задачу. Уже потом с учётом наших стандартов вышел ГОСТ.

— Как автомобилист испытываете особенное чувство, когда мчите по дорогам и трассам, к строительству и ремонту которых имеете отношение?

— У всех без исключения представителей моей профессии есть одно очень плохое качество: ехать и придираться к каждому изъяну. Будь то своя дорога или чужая. Я не обращаю внимание на хорошие качества дороги, это как само собой разумеющееся. Глаз цепляется за недочёты. А они, как показывает опыт, есть всегда. Даже на самых прекрасных и добросовестно выполненных трассах.

Гоголь был не прав

— Оба сына пошли по вашим стопам. Это их самостоятельное решение или вы им помогли определиться с выбором?

— Не настаивал, но мягко направлял. Они у меня с детства бывали и на объектах, и на кафедре в институте. Своих маленьких внуков во время наших с ними прогулок по городу тоже привожу к ТГАСУ. Рассказываю: здесь учились ваши папы и дедушка, может быть, и вы наше дело продолжите (улыбается).

Но у меня есть жёсткий принцип: я не поощряю кумовства и держать детей возле себя считаю недопустимым. Узнать по своим каналам, где есть хорошее место, куда можно попробовать устроиться, я могу. Но посадить их с собой в соседнем кабинете, опекать и продвигать — пас. Мои пацаны с детства приучены к самостоятельности и знают: помочь им я готов, пристраивать — никогда.

— Вас как мастера высочайшего класса устраивает профессиональный уровень нынешних молодых специалистов?

— Вы затронули большую тему. К сожалению, высшая школа сегодня сломана. Я бы даже сказал, её вовсе нет.



Студенческая конференция, 16 апреля 1975 г.



Служба лейтенантская



Волейболисты

В последние 12—15 лет кафедры автомобильных дорог по всей стране почему-то подверглись непонятым гонениям. Разве что недавно ситуация стала понемногу выравниваться. Что касается выпускников, то в общем и целом они — замечательные ребята и большие умницы. Освоить те знания, навыки и умения, которые им не дали в вузе, можно и на практике. У этих ребят другая проблема — большинство из них неорганизованные, с ленцой. Виновата семья: родители должны закладывать основы трудового воспитания, желание и стремление работать.

А вообще, немало покочесив по стране, я отметил: самые интеллигентные, порядочные, грамотные специалисты именно в Томской области и из Томской области. У наших людей даже речь отличается. Особенно приятно, когда об этом же мне говорят коллеги из других регионов.



Приёмка работ, 2005 г.

— Вас не обижает растиражированная фраза о том, что в стране две беды: дураки и дороги? И как ты ни старайся, что ни делай, окружающие всегда будут говорить: «У нас хороших дорог быть не может, они ведь — наша беда».

— Не хотелось бы обижать любимого писателя, но в этом случае он, извините, глупость сморозил. Ну невозможно в масштабах такой гигантской страны, как Россия, сделать так, чтобы все без исключения дороги отвечали всем параметрам качества! Один-то километр трассы — дорогое удовольствие. А их у нас сколько? Тут никакой казны не хватит. Поэтому должны быть альтернативные пути движения потоков людей и грузов. Мне, например, совершенно непонятно, почему мы всех посадили на четыре колеса и не развиваем железнодорожное сообщение, водный транспорт.

Другое дело — городские дороги. Их можно и должно содержать в нормальном состоянии. И мы, томичи, всегда к этому стремились. ■



Спартакиада дорожников