



СПРАВКА

Юрий Павлович ЛИПКИН родился 4 июля 1936 года в Ленинграде. В 1959 году окончил Ленинградский институт инженеров железнодорожного транспорта по специальности «инженер-строитель мостов и тоннелей». В 1974 году стал главным конструктором Института «Гипростроймост». С 1975 года — директор его Ленинградского (Санкт-Петербургского) отделения. С 2000 года — генеральный директор ОАО «Институт «Гипростроймост — Санкт-Петербург».

Кандидат технических наук. Лауреат премии Совета Министров СССР. Почетный транспортный строитель. В настоящее время — председатель совета директоров и финансово-административный директор АО «Институт «Гипростроймост — Санкт-Петербург».

ЮРИЙ ЛИПКИН: С ГОРДОСТЬЮ ЗА ГИПРОСТРОЙМОСТ

В сфере проектирования мостовых сооружений не так уж много имен, без которых невозможно представить развитие этого направления в России за последние десятилетия. Один из таких корифеев — петербуржец Юрий Павлович Липкин, который в июле отмечает свое 80-летие. Причем создатель и долгие годы генеральный директор Института «Гипростроймост — Санкт-Петербург» не поживает на лаврах — хотя, будь это так, его не в чем было бы упрекнуть. «Старейшина» Юрий Липкин деятелен, подвижен и продолжает решать целый ряд стратегических для компании вопросов. Продуктивность этой деятельности по-особому четко доказывает победа питерского Гипростроймоста в конкурсе на проектирование транспортного перехода через Керченский пролив, что для нашего журнала явилась дополнительным стимулом обратиться с вопросами к юбиляру.

Беседовал
Илья БЕЗРУЧКО

— В 70 лет я фактически закончил руководить институтом, перестав быть генеральным директором, — рассказывает Юрий Павлович Липкин. — Петербургский Гипростроймост — это, конечно, мое детище. Я его создавал, продвигал, развивал. Последние 10 лет являюсь финансово-административным директором и председателем совета директоров, но с моей стороны уже нет конкретного каждодневного руководства. Только на заседаниях совета директоров, как положено, иногда ставлю какие-то точки над «и», утверждаю самые капитальные, поворотные решения.

В целом же моя жизнь оказалась интересной по своему содержанию и развитию. Бог мне дал такую жизнь, что в 80 лет я продолжаю работать.

— Юрий Павлович, поделитесь секретом «запаса прочности», активного долголетия?

— Могу сказать одно: я слежу за здоровьем. Регулярно плаваю в бассейне. Зимой бегаю на лыжах, если есть снег. Много хожу пешком. Каждый день делаю мощную зарядку. Каждый год бываю в санатории. В моем возрасте обязательно надо следить за здоровьем.

— А если вернуться к началу — к выбору жизненного пути, к первым шагам в профессии...

— Я окончил институт в 1959 году. Три года проработал в Архангельске, строил там мост через Северную Двину. Это огромное и знаменитое сооружение, совмещенное под автомобильную и железнодорожную нагрузку. Кстати, сегодня мы ведь проектируем тоже совмещенный мост, еще более огромный и уже знаменитый, — через Керченский пролив. Так что, образно говоря, моя жизнь в профессии оказалась между двух совмещенных мостов.

В Архангельске я тогда, однако, просто строил. Потом меня перевели в Ленинград, и три года я работал на строительстве моста Александра Невского, тоже знаменитый железобетонный мост. Очень интересная была работа. После этого в 1964 году меня перевели в Петрозаводск, где назначили уже начальником подразделения, которое называлось «Мостостроительный поезд №817». Там я отработал 9 лет, строил дорогу Ленинград — Мурманск с несколькими крупными мостами. В 1974 году меня перевели в Ленинград в Специальное конструкторское бюро Главмостостроя, позже переименованного в Гипростроймост. В этом СКБ я менее чем через год был назначен начальником. С тех пор уже прошел 41 год...

— Какими были главные вехи этого долгого пути?

— Когда я взялся за руководство СКБ Главмостостроя, там было 40–50 человек, занимавшихся технологическим обеспечением строительства мостов. И я вместе с коллективом начал целенаправленно развивать организацию. Сначала мы подчинялись Москве. Потом, в ходе перестройки, постепенно обособлялись и, в конце концов, создали самостоятельное акционерное общество — и все время росли. Сегодня это институт, где работают 400 человек, то есть штат стал примерно в 10 раз больше. Но дело не только в размерах, а в том, что нам удалось создать проектную организацию международного уровня с высокопрофессиональным коллективом, который способен решать современные задачи любой сложности. При этом, я считаю, нами созданы весьма достойные условия труда, чтобы талантливые специалисты хотели остаться у нас надолго. Вот они и работают, некоторые еще с 70-х годов. Кстати, нарабатываются и очень хорошие связи за рубежом.



Наш технический директор Игорь Колюшев — член Международной ассоциации мостостроителей, IABSE.

*Строительство моста
Александра Невского*

Мы начали изучать вантовые системы и спроектировали Большой Обуховский мост через Неву. Это полностью наш проект. Как только его закончили, мы сразу сориентировались на объекты Саммита АТЭС-2012. Я поехал во Владивосток. В итоге в нашем активе появилось еще два знаменитых моста — через пролив Босфор Восточный на остров Русский и через бухту Золотой Рог. В первом случае наш Гипростроймост стал одним из трех проектировщиков, во втором — полностью проектировали мы. Эти два моста — наша гордость.

По международным проектам за последние годы хотелось бы отметить, что мы несколько лет серьезно работали в Ашхабаде и сделали для Туркмении много полезного. И нас там благодарили. Это были большие проекты: кольцевая автомобильная дорога Ашхабада, другие магистрали, мосты, эстакады.

— Как удалось получить заказ на Керченский мост, ставший знаменитым еще до создания проекта?

— Это был настоящий закрытый конкурс. Свои предложения представили пять институтов. Проекты рассматривали очень серьезные комиссии, в которые входили очень серьезные люди, стоящие во главе крупных подрядных строительных организаций. Они просчитывали все до мельчайших деталей. В итоге на этом конкурсе победили мы, без всяких «откатов». Это наша огромная гордость. Конечно, это и огромные деньги, и огромная ответственность. Сегодня, когда восемь подрядных организаций ежедневно бьют сваи, уже начинают изготавливать и ставить пролеты,

нам надо каждый день отвечать на вопросы строителей. У нас там сейчас 50 проектировщиков присутствуют ежедневно. Если в 2018 году нужно закончить строительство автомобильного моста, а в 2019-м — уже и железнодорожного, то никаких переделок быть не должно, времени на это просто нет, а сделать все надо в сроки и качественно.

— Помимо непосредственно проектирования, вы ведь связаны еще и с преподавательской деятельностью?

— Я закончил ЛИИЖТ, который теперь называется ПГУПС, и связи с ним не утратил. Являюсь там председателем государственной комиссии уже много лет. Принимаю экзамены, выдаю дипломы. При этом главное для меня — не почетная должность, а то, что у меня есть возможность, образно говоря, посмотреть в глаза каждому выпускнику — и некоторых из них пригласить работать в институт. Это большое дело, этим я тоже горжусь. Вот опять начинаются экзамены — и я уверен, что двух, трех, а то и пятерых человек опять приглашу в Гипростроймост.

— Молодежь охотно идет к вам работать?

— Зарботки у нас действительно достойные. При этом я, в рамках имеющихся у меня полномочий, немножко ухажу от стандартов сегодняшнего капитализма и создаю в институте свою схему взаимоотношений. У нас бесплатное питание в собственной столовой. Беспроцентные кредиты мы даем всем, кто хочет получить квартиру, купить автомобиль, решить какие-то еще серьезные финансовые проблемы. Всем пенсионерам, которые закончили работать в институте, мы выплачиваем дополнительную пенсию. Оплачиваем детям наших сотрудников путевки в оздорови-

тельный лагерь или санаторий... Я считаю, что надо как можно больше поощрять тех, кто нам нужен, кто приносит пользу общему делу, а у нас сейчас есть возможность хорошо зарабатывать. Я нашим Гипростроймостом горжусь. Таких проектных институтов в стране — единицы.

— Вы говорите, что уже 10 лет как отошли от прямого руководства институтом и занимаетесь только стратегическими направлениями. Можно подробнее?

— Здесь начну с того, что в 2014 году газета «Деловой Петербург» выбрала свой неофициальный совет из десяти старейшин местного бизнеса. Вместе с такими фамилиями, как Гергиев и Александров, в этом списке фигурирует и моя. Что тут сказать? Конечно, в своем деле я старейшина. Но при этом я занимаюсь не тем, чтобы ходить на всякие важные совещания и давать советы, я зарабатываю деньги. Они приходят на расчетный счет института, а дальше — мое же дело, как правильно их потратить. Это мы решаем на совете директоров. И серьезная кадровая политика, на уровне руководящих позиций, — тоже мое дело: кого взять на работу, кого не взять — советуются со мной.

Однако я все больше и больше чувствую, что мои более молодые коллеги неплохо справляются и без меня. И это, в принципе, моя цель — чтобы они постепенно научились хорошо управлять институтом сами. Я верю, что у них получится. Скажем, в таком ответственном деле, как Керченский мост, ошибки вообще не допустимы. Это, конечно же, проект грандиозный. Однако у нас в настоящий момент есть и другие проекты. Институт сейчас, я бы сказал, в полном порядке. У нас есть работа, есть деньги, есть перспективы.■

Проект Керченского моста
(визуализация)

