

# ЛИДЕР ОТРАСЛИ

О достижениях белорусских дорожников неоднократно слышала от их российских коллег. Помнится, еще лет 5-6 назад, руководители подрядных предприятий, побывавшие в Беларуси, с завистью говорили о том, что состояние дорог у соседей намного лучше, чем у нас, да и финансируется отрасль не по остаточному принципу, а целенаправленно из госбюджета. Поэтому белорусские дорожники первыми внедряют передовые технологии, сами разрабатывают инновационные методы строительства и ремонта. Эти слова, звучавшие на фоне хронического недофинансирования дорожного хозяйства в России, вызвали удивление и уважение. Не скрою, уже тогда я сделала себе заметку, что если встречусь с коллегами из Беларуси, то обязательно поинтересуюсь у них секретами успехов. И вот в Сочи, в ходе работы международной конференции «Инновации в дорожном строительстве», мне удалось не только встретиться, но и побеседовать с дорожниками из Беларуси. На вопросы нашего журнала ответил генеральный директор республиканского унитарного предприятия «Управляющая компания холдинга «Белавтодор» Юрий Масюк.



Юрий МАСЮК,  
генеральный директор республиканского  
унитарного предприятия «Управляющая  
компания холдинга «Белавтодор»

– Юрий Станиславович, расскажите коротко о компании, которую Вы возглавляете?

– Холдинг «Белавтодор», созданный в июле 2013 года, является крупнейшей компанией дорожно-строительной отрасли республики Беларусь. Холдинг объединяет ведущие предприятия страны. Сегодня в состав «Белавтодора» входят 19 дорожно-строительных компаний, консолидированная стоимость активов которых составляет свыше 327 миллионов долларов США.

Дочерние компании в зависимости от специализации можно разделить на три группы. Первую из них составляют предприятия дорожно-строительного профиля, расположенные в разных регионах страны. Вторая группа – это мостостроительные организации. В третью входят организации, занимающиеся производством дорожной техники, выпуском стройматериалов, изготовлением железобетонных изде-

лий, ремонтом дорожных машин, автомобилей. Такая инфраструктура холдинга позволяет нам консолидировать в единой системе управления значительные силы и средства, планомерное использование которых дает возможность реализовать масштабные проекты. Нам в большинстве случаев нет необходимости прибегать к услугам субподрядных организаций, потому что основную часть объемов мы выполняем силами наших предприятий. Еще одно преимущество холдинга «Белавтодор» состоит в том, что большая часть стройматериалов выпускается на наших предприятиях. Это значительно снижает себестоимость работ, поэтому мы уверенно участвуем в торгах, проводимых не только в республике Беларусь, но и в России. Значительная экономия достигается и за счет наших производственных мощностей.

– Наглядная оценка деятельности любого предприя-

тия – это объекты, сданные в эксплуатацию. Какие значимые проекты, реализованные в последние годы, Вы могли бы назвать среди достижений холдинга «Белавтодор»?

– Я хотел бы подчеркнуть, что для нас в одинаковой степени важны все объекты, как крупные, так и средние, и мелкие. У нас принцип такой, вне зависимости от объемов, все работы выполнять качественно. Будь это местная автодорога или магистраль республиканского значения, отношение у нас одинаковое. Потому что на любой трассе должны быть созданы соответствующие условия для пользователей.

Если же обратиться к цифрам, то за последние пять лет предприятия, входящие в холдинг, сдали в эксплуатацию 750 км автодорог и 3500 погонных метров мостов различных классов и категорий. Есть на счету предприятий холдинга и крупные проекты, которыми можно гордиться. Это строящаяся

вторая кольцевая вокруг Минска – автодорога 1-6 технической категории, протяженностью 46,2 километров. Здесь мы выполнили устройство цементобетонного покрытия.

За короткий срок, всего за 16 месяцев мы сдали после реконструкции 102-километровый участок автомагистрали М-4 Минск – Могилев с внеклассным мостом через реку Березина протяженностью 287 м п. Надо учесть, что на этой трассе расположены 30 транспортных развязок, а также 17 мостовых сооружений. Все это, несомненно, создавало дополнительные сложности при проведении работ.

Важным объектом является для республики и реконструкция автодороги М-5/Е271 Минск – Гомель. Сроки сдачи тут тоже были очень сжатыми: нам отводилось всего полтора года на приведение участка магистрали, протяженностью 87 километров в 1-6 техническую категорию. При этом, работы приходилось выполнять, как говорится, под движением, ведь перекрывать эту важнейшую магистраль было нельзя.

Наши подразделения также выполнили работы по строительству обхода территории Национального парка «Беловежская пуща» (протяженность – 200 км, срок строительства - 16 мес, обходы городов Витебск и Гродно. Специалисты Белавтодор сдали в эксплуатацию также два моста через реку Припять (894,6 м и 945,1 м), через Днепр на автодороге Брянск –Кобрин (418,8

м), через Сож на обходе Гомеля (565,2 м) и другие искусственные сооружения.

**– Для качественного и своевременного выполнения работ сегодня надо иметь современную производственную базу. Это особенно важно при реализации сразу нескольких проектов в разных регионах.**

– Вопросы модернизации мы всегда держим на особом контроле. Назову лишь одну цифру: годовые инвестиции в развитие холдинга составляют свыше 24,6 миллионов долларов США. Это значительная сумма, но мы идем на такие расходы, потому что понимаем, без современной техники и оборудования невозможно внедрять новые технологии, добиваться качества работ, а значит быть конкурентоспособными на рынке. Сегодня на балансе наших подразделений находятся 81 асфальтосмесительные установки, 96 асфальтоукладчиков, 11 дорожных фрез, 5 бетоноукладчиков и 6 бетоносмесительных установок, свыше 300 погрузчиков, более 350 бульдозеров и экскаваторов, 130 автогрейдеров, большое количество автотранспорта и другой техники. Есть также у нас и свой железнодорожный состав – около 100 вагонов.

**– Прямо скажу, внушительные силы, даже в России компании с таким потенциалом можно на пальцах одной руки пересчитать. Неужели, вся эта мощь обеспечена необходимым объемом работ?**

#### Строки из биографии

#### МАСЮК

Юрий Станиславович,

генеральный директор республиканского унитарного предприятия «Управляющая компания холдинга «Белавтодор»

Окончил Белорусский политехнический институт по специальности «Автомобильные дороги». Академию управления при Президенте Республики Беларусь по специальности «Государственное управление национальной экономикой».

Трудовую биографию в дорожной отрасли Юрий Станиславович начал с должности главного инженера ДЭУ №160 в Гродненской области.

В 1998 году перешел на работу в «Магистральавтодор», где прошел путь от технического директора до генерального директора предприятия.

В 2010 году назначен на должность первого заместителя директора Департамента «Белавтодор».

С апреля 2012 года исполнял обязанности директора Департамента «Белавтодор».

С 1 июля 2013 года является генеральным директором республиканского унитарного предприятия «Управляющая компания холдинга «Белавтодор» Поощрен Благодарностью Президента Республики Беларусь в 2004 году, награжден знаком «Ганаровы дарожнік Беларусі» II степени в 2005 году.





– Руководство Республики Беларусь уделяет большое внимание дорожной отрасли, выделяет значительные средства на содержание существующей сети, строительство, реконструкцию, ремонт автодорог. Но, тем не менее, объемов для нашего холдинга в республике считаю, недостаточно. Мы можем осваивать СМР в несколько раз больше, чем сейчас. Поэтому расширяем географию деятельности, участвуем в торгах, проводимых в регионах Российской Федерации. И не только участвуем, но и успешно работаем на российских дорогах.

– **Юрий Станиславович, хотелось бы подробнее узнать об инновациях, внедряемых специалистами холдинга «Белавтодор».**

– Наши компании одними из первых в Республике Беларусь внедрили и сертифицировали системы менеджмента качества, управления охраной труда и окружающей среды. Мы постоянно совершенствуем свою деятельность в этом направлении, что позволяет холдингу «Белавтодор» выполнять весь комплекс строительных работ любой сложности по самым высоким международным стандартам.

Наши специалисты отслеживают все новинки, появляющиеся в отрасли, анализируют их, чтобы в дальнейшем применять при проведении дорожно-строитель-



ных работ. Отмечу, что подразделения холдинга разрабатывают и внедряют собственные технологические решения, к примеру, устройство дорог с цементобетонным покрытием, применение гранулированного резинобитумного вяжущего (РБВ-Г) в составах асфальтобетонов. Внедрение инноваций позволяет существенно увеличить сроки службы дорожного покрытия, обеспечить повышенную устойчивость к современным транспортным нагрузкам и погодным воздействиям.

У нас есть свои лабораторные комплексы, которые тщательно отслеживают качество выпускаемой продукции, стройматериалов, производство асфальтобетона и товарного бетона, железобетонных конструкций, модифицированных битумов, битумных эмульсий. Отмечу также, что наши компании ежегодно разрабатывают и ставят на серийное производство несколько видов новой техники. Современная проектно-конструкторская база, высококвалифицированный инженерно-технический персонал, развитое опытное производство позволяют оперативно разрабатывать оригинальные модели техники и навесного оборудования.

**– Вы участвуете в международном Форуме «Инновации в дорожном строительстве». Каково Ваше мнение о проходящем мероприятии?**

– Прежде всего, хотел бы выразить благодарность организаторам конференции, которые сумели собрать в Сочи ведущих ученых, специалистов, руководителей дорожных ведомств и компаний. Отрадно, что в работе конференции участвуют как разработчики инноваций, так и практики, то есть те, кто непосредственно внедряет новые технологии в производство. И происходит очень полезный обмен мнениями, когда на месте можно получить ответы на вопросы, поделиться опытом. Нам это интересно со всех сторон, так как мы и разрабатываем новинки, сами же внедряем, а также распространяем свои идеи. Проведение такого рода мероприятий позитивно сказывается на возможностях продвижения дорожно-строительных работ и услуг холдинга «Белавтодор» на рынки ближнего и дальнего зарубежья. Ведь не последнюю роль в построении взаимоотношений играет и личное знакомство. Одно дело, когда ты слышишь о человеке, читаешь о его деятельности в журналах или в интернете, другое, когда встречаешься и обсуждаешь интересные тебе вопросы с глазу на глаз. Мы намерены и дальше принимать участие в таких форумах и приглашаем наших коллег на мероприятия, проводимые в Беларуси.

