

НЕОБЪЯТНАЯ РОССИЯ

Материалы блока
подготовил
Геннадий БЛАГОДАРНЫЙ

Волгоградская область КРАЙ ТЮЛЬПАНОВ СТЕПНЫХ



- 66** Готовя праздник
- 70** Слово, подкрепленное делом
- 75** Рождение новой звезды



▲ Владимир УДАЛОВ,
министр транспорта и дорожного
хозяйства Волгоградской области

Готовя праздник

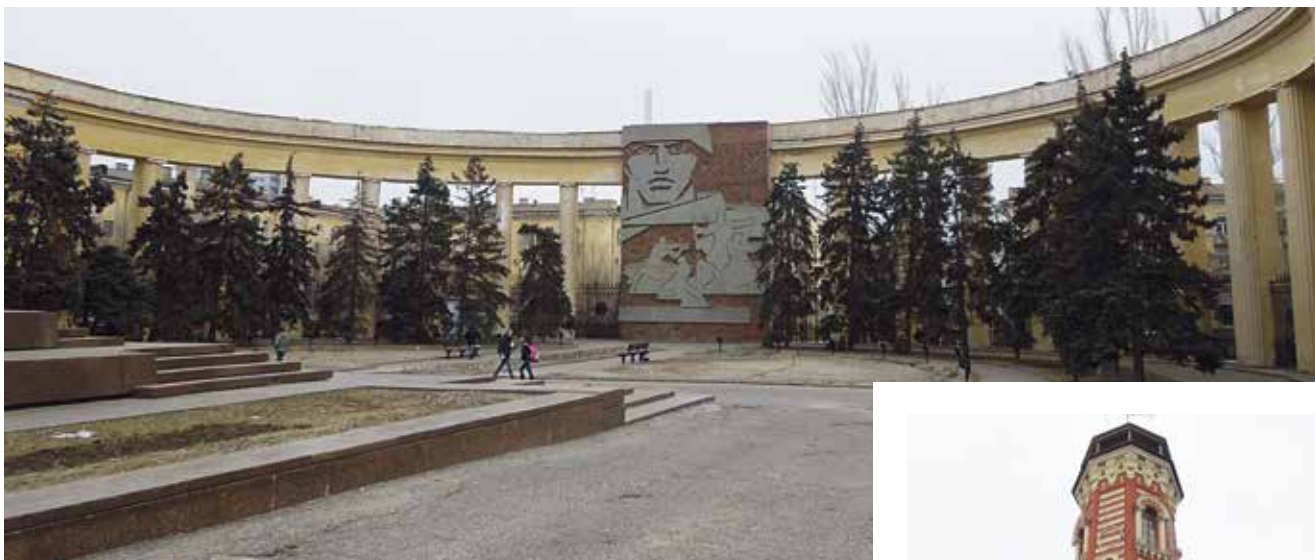
Немногие города, далеко не все столицы даже крупных государств имеют право гордиться своей всемирной известностью. Областной центр российской глубинки Волгоград – в первых рядах таких городов-знаменитостей.

Еще недавно громкая слава города-героя зиждилась исключительно на его военном подвиге, перевернувшем весь ход Второй мировой войны и внесшем огромный вклад в спасение всего человечества от фашисткой чумы. И эта слава – непреходяща. Как бы не тщились ныне извратить историю иные одиозные деятели, в том числе политики бывших «братских республик».

Однако в последнее время интерес к городу на Волге во всем мире и в России в особенности вызывается и Чемпионатом мира по футболу-2018. В рамках этого стремительно надвигающегося грандиозного мероприятия, к которому будет приковано внимание всего человечества, в Волгограде пройдет 4 матча. Именно с этого аспекта и начал представление дел во вверенной его попечению сфере руководитель министерства транспорта и дорожного хозяйства Волгоградской области Владимир Александрович Удалов, вступивший в должность летом минувшего года.

– Подготовка к встрече многочисленных гостей, обеспечение достойного уровня всех аспектов проведения Чемпионата мира по футболу – одно из приоритетных направлений деятельности министерства. С этой целью, в частности, предусмотрено осуществить масштабные ремонт и реконструкцию центральной части города. Это позволит улучшить транспортную доступность города в целом и отдельных его объектов для участников и зрителей Мундиала. А после его проведения станет служить во благо жителям города и «традиционным» гостям, прибывающим отдать должное его святыням. Подход к решению задачи предусмотрен комплексный. Важнейший его элемент – создание мультимодального транспортного комплекса на базе существующего международного аэропорта. В настоящее время он находится в состоянии реконструкции, идёт строительство нового международного терминала. Ввод его в эксплуатацию произойдет уже в 2015 году. После этого старый терминал для

международных воздушных линий будет функционировать, как терминал для внутренних воздушных линий, а последний планируется трансформировать в автовокзал. Целесообразность этого обусловлена тем, что существующий центральный автовокзал г. Волгоград находится в неудобном месте, в стесненной обстановке. Однако создание мультимодального транспортного комплекса возможно только при условии строительства отрезка железнодорожного пути непосредственно до аэропорта, что позволит организовать между ним и железнодорожным вокзалом маршрут «Аэроэкспресса», на подобие тех, которые функционируют в Москве. Общее расстояние между железнодорожным вокзалом и аэропортом составляет 22,5 км, достроить необходимо лишь 1,5 км. Однако с учетом строительства необходимой терминальной инфраструктуры предварительная стоимость строительства этого участка оценивается железнодорожниками в 6 миллиардов рублей. Впрочем, необходимая до-



говоренность между руководством области и ОАО «РЖД» достигнута и в 2015 году должно начаться проектирование объекта. На данный момент это, по сути, главный пункт подготовки к Чемпионату мира, вызывающий у нас беспокойство. Остальное – ремонт дорог, приведение их в нормативное состояние мы осуществим в рабочем режиме. За три года предстоит отремонтировать не менее 80 км автомобильных дорог, причем, не только в центре города. На эти цели в бюджете города и области предстоит предусмотреть поэтапное выделение порядка 4 миллиардов рублей – по 1,5-1,7 миллиарда в год. Перечень улиц, а также порядок организации дорожного движения в процессе проведения ремонтных работ уже определены, разработаны и утверждены губернатором Волгоградской области Андреем Ивановичем Бочаровым. Добавлю, кстати, что в процессе реконструкции аэропорта его взлетно-посадочная полоса будет переоборудована по 3 категории классификации ИКАО, что снимет ограничения по при-

ему воздушных судов в практически любых погодных условиях. Подобную категорию в России имеют только аэропорты Москвы и Санкт-Петербурга. Для Волгограда необходимость получения столь высокой и дорогостоящей категории обусловлено расположением аэропорта, характеризующимся частым наличием плотных туманов. Из-за чего, например, в прошлую зиму аэропорт Волгограда не работал в совокупности целый месяц.

Разумеется, одним созданием мультимодального транспортного комплекса дело не ограничивается. Существует проект реконструкции набережной. Он предусматривает, в том числе строительство вдоль Волги рокадной т.н. «Нулевой продольной» магистрали, а также проведение ремонтных работ на Речном вокзале. Последний является одной из главных туристических «визитных карточек» города, и всем нам очень дорог. А важность его лучше всего осознается ежегодно в День Победы, когда к вокзалу одновременно причаливают 5-7

круизных судов с большим количеством ветеранов на борту. Однако как раз на этот период приходится половодье, высокая вода, что вызывает проблемы.

Другой архитектурной достопримечательностью Волгограда является железнодорожный вокзал. Этот исторический памятник после недавних трагических событий уже приведен в достойное состояние, а привокзальная площадь, бывшая ранее в частной собственности, передана в оперативное управление ОАО «РЖД». К 2017 году она будет полностью реконструирована, благоустроена. Причем, эти работы будут производиться по просьбе нашего министерства транспорта и дорожного хозяйства.

– Чемпионат мира – дело, конечно, важное, но событие преходящее. Зато каждый день, практически каждому жителю приходится перемещаться в пространстве, куда-то добираться. Как обстоят дела в регионе с транспортным обслуживанием пассажиров?



▲ Отдел целевых программ
 ◀ Начальник отдела строительства и эксплуатации автомобильных дорог
 Роман БОРИСОВ

– Пока, прямо скажем, всё идет в разную сторону. Поэтому мы намерены принципиально изменить всю систему перевозок. Нами изучен опыт Москвы, Санкт-Петербурга, Минска, Казани, Стамбула. Лично везде побывали, посмотрели, как это все работает. Будем теперь обобщать и выходить на высшие уровни исполнительной и законодательной власти, убеждать в необходимости принятия предлагаемых мер, а также проводить общественные слушания среди населения. Планируем создать единую комплексную структуру, объединить все виды транспорта, изучить и развести транспортные потоки, чтобы не было дублирования муниципальных, областных, межобластных, пригородных маршрутов, ограничить перехват пассажиропотока частным транспортом. Установить одни правила игры для всех подрядчиков. Так в настоящее время система ГЛОНАСС, позволяющая отслеживать нахождение объекта, установлена только на муниципальном транспорте. Мы обяжем установить ее абсолютно на весь пассажирский транспорт. Введем единый электронный билет, дающий право проезда в любом виде транспорта всех видов собственности, и одновременно позволяющий объективно фиксировать пассажиропоток, а также в режиме онлайн передавать информацию в налоговое ведомство. Как это уже происходит в наших электричках.

В целях безопасности вне зависимости от размера и принадлежности автобуса обязательным станет наличие видеокamеры, что позволит в режиме реального времени видеть, что творится в автобусах. Словом, если частник изъявит желание работать на наших маршрутах, он будет обязан соблюдать все единые требования по оснащенности, соблюдению графика, культуры и уровня обслуживания, а также условий оплаты проезда. Последнее увеличит налоговые поступления и увеличит уровень рентабельности законопослушных подрядчиков, что существенно уменьшит нагрузку на областной и муниципальные бюджеты. Так маршрут троллейбуса, идущий по «Первой продольной» улице очень востребован населением и нужен городу. Однако движение троллейбусов крайне затруднено большим количеством маршрутов, «выстригающих» перед ними пассажиров, создающих пробки, ухудшающих экологию. Рассматривается нами и вопрос введения выделенных полос, а также развития скоростного трамвая. Волгоград является характерным примером линейного города. Планировочные районы следуют один за другим вдоль реки Волги более чем на 80 километров. И основные маршруты транспорта пролегают по двум крайне загруженным продольным магистралям. Первая и вторая очереди линии скоростного трамвая, обеспечивающие транс-

портную связь четырех районов города, функционируют уже достаточно давно. На данный момент разработана проектная документация и на строительство 3-ей очереди – «Станция Ельшанка – станция Госуниверситет», протяженностью 7,7 км. Она будет проложена полностью под землей, что гарантирует стабильность, надежность движения, независимого от транспортных заторов на улично-дорожной сети, и обеспечит транспортное обслуживание пяти районов Волгограда, в которых проживает более 500 тысяч жителей. К сожалению, на данный момент денег на оплату проекта этой очень востребованной линии в бюджете нет.

В то же время Волгоградская область – один из немногих регионов Российской Федерации, в котором стабильно выделяются небольшие субсидии на поддержку пригородных железнодорожных перевозок. Благодаря этому вплоть до прошлого года отмечался рост пассажиров, а в этом удалось избежать кризиса, резкого снижения количества маршрутов. Более того в новом 2015 их количество даже увеличилось. Восстановлен маршрут между городом-героем Волгоградом и городом воинской славы Калачом-на-Дону. По этому случаю ОАО РЖД выделило ОАО «Волгоградтранспригород» комфортабельный моторвагонный подвижной состав нового поколения – рельсовый автобус серии

РА-1 одновозгонного исполнения. Также возобновит свою работу межсубъектный маршрут Волгоград – Астрахань. Пусть, и на коммерческой основе, но желающие найдутся. Раньше время в пути составляло 11-12 часов, сейчас один комфортабельный вагон на 100 мест потратит на это 5-6 часов.

Достаточно большие проблемы на внутреннем водном транспорте. 11 пассажирских маршрутов на нем субсидируются, причем, три непосредственно нашим министерством. Задача на этот год – сохранить существующий уровень субсидирования и добиться более надежной работы маршрутов.

В общем, министерство транспорта и дорожного хозяйства Волгоградской области плотно работает над тем, чтобы пассажиры могли гарантировано добраться из любой точки области в любую другую в разумный отрезок времени и с достаточным уровнем комфорта.

– Как обстоят дела с дорожной инфраструктурой?

– 80% грузооборота области приходится на автомобильные дороги, поэтому дорожная отрасль на особом контроле. Очень серьезный вопрос – строительство обхода Волгограда. 98,6 км новой магистрали объединит сразу 4 дороги: 1Р 228 «Сызрань – Саратов – Волгоград», М-6 «Каспий», Волгоград – Каменск-Шахтинск и продолжение М-6 «Каспий» на Астрахань и Элисту. Это разгрузит город, пустит мимо транзитный поток, который летом достигает 50 тысяч автомобилей в сутки. В планах привлечь концессионера и сделать эту трассу платной. Уже имеется проект на 46 км южной части обхода и положительное заключение на него госэкспертизы. Стоимость контракта – 14 миллиардов рублей в ценах 2012 г. Предусмотренный ранее капитальный грант в размере 8 млрд рублей убран по отсутствию таких денег в бюджете области. Чтобы проект мог окупиться за 15-17 лет, пришлось пересчитать трафик и увеличить стоимость проезда. 26 декабря была проведена процедура вскрытия конвертов с заявками на участие в открытом конкурсе на право заключения концессионного соглашения на строительство и экс-

плуатацию автомобильной дороги «Обход города Волгограда. Южная часть». ОАО «Столичный тракт» (г. Москва) свою заявку отозвало. Участниками конкурса стали ООО «Мостострой-12» (г. Тюмень), ООО «Скоростные магистрали Волгограда» (г. Москва) и ООО «Основной формат» (г. Москва).

Готов проект продолжения строительства «3 продольной» улицы. Сейчас реконструированы 37 км этой улицы, по которой, несмотря на запрет, разбивая дороги, особенно в Красноармейском и Кировском районах, движется весь грузовой транспорт. Проект продолжения строительства разбит на 4 этапа, по двум имеются заключения госэкспертизы. В проекте предусмотрено строительство 6-7 серьезных путепроводов и одно мостовое сооружение через канал «Волго-Дон». Общая предварительная стоимость всего объекта – 36-37 миллиардов. При наличии субсидирования в текущем году планируем приступить к работам. В Федеральное дорожное агентство и Минтранс России обратились с просьбой принять в них участие на условиях софинансирования, выделив субсидии, тем более что этот участок имеет пря-

мое отношение к сети федеральных автомобильных дорог, фактически является его сегментом и принимает на себя поток транзитного транспорта. Давно ждет своего часа и реализация проекта строительства «Южного обхода».

Намерены принять участие в программе «Устойчивое развитие сельских территорий». 108 населенных пунктов области подпадают под ее критерии. Проекты строительства дорог к десяти из них направлены в Минтранс России и Минсельхоз. Рассчитываем на получение субсидий в размере 160-170 млн рублей. А всего в Волгоградской области 426 населенных пунктов не имеют круглогодичной связи с опорной сетью дорог. В ближайшее время установим на региональных дорогах стационарные посты динамического весового контроля, оборудованные видеокамерами и метеостанциями, а также 10 передвижных. На условиях софинансирования с федерального бюджета в размере 2,6 млрд рублей осуществим строительство улицы «Шоссе авиаторов» (11 км)... Словом задач и работ по их решению много, но лучше об этом вам расскажут сами исполнители. //



Слово, подкрепленное делом



▲ Сергей СОКОЛОВ,
генеральный директор,
заслуженный строитель РФ



19 декабря ушедшего года ОГУП «Волгоградавтодор» отметило свой 80-летний юбилей. Имея за плечами давнюю и славную историю, это дорожное предприятие продолжает быть значимым для Волгоградской области, играя важную роль в её экономической и социальной жизни.

Две тысячи работников, 18 филиалов организации (6 дорожно-строительных управлений, 11 дорожных ремонтно-строительных управлений, а также Волгоградское карьероуправление), охватывают всю территорию Волгоградского региона. Из без малого 10 тысяч километров областных и межмуниципальных автомобильных дорог Волгоградской области. Вплоть до недавнего времени на содержании ОГУП «Волгоградавтодор» находилось 7 304,4 км автодорог, а также две паромные переправы. То есть 73,7% от общей дорожной сети. Очередная победа на тендере, состоявшемся в середине декабря увеличила эту долю до 90%. Но и это не предел. У руководства старейшей дорожной организации Волгоградской

области цели амбициозные – в ближайшее время взять на содержание абсолютно всю сеть автомобильных дорог регионального и муниципального значения и резко увеличить общий объем дорожных работ до 3 млрд рублей ежегодно. Что внушительно даже по столичным меркам. И планы эти подкреплены расчетами и конкретными действиями.

А между тем «Волгоградавтодора», одного из важнейших элементов транспортной инфраструктуры не маленькой по размерам Приволжской области вполне могло уже и не быть. В недалеком прошлом это системообразующее предприятие уже было фактически приговорено к «закланию» и должно было стать очередным «динозавром» – крупным россий-

ским дорожным предприятием, погибшим в пене «смутного времени».

– На протяжении предыдущих лет ОГУП «Волгоградавтодор» попросту «убивали», разворовывали, безжалостно растаскивали на куски. Предприятие дважды готовили на приватизацию, откровенно вели к банкротству и делали это весьма успешно, пользуясь уже приобретенным опытом, по уже отработанной в другом регионе технологии, – твердо и уверенно раскрывает шитые белыми нитками тайны былого «мадридского двора» волгоградского пошива новый генеральный директор ОГУП «Волгоградавтодор» Сергей Соколов. – Разумеется, не без ведома и согласия прежнего высшего руководства области, за два года

успешного, по моему убеждению, практически развалить всю систему управления областью и городом. У нового губернатора, или точнее, Главы администрации Волгоградской области Андрея Ивановича Бочарова подход, отношение к дорожной отрасли и к управлению областью в целом совершенно иные, противоположные, направленные на возрождение и созидание. Мне поставлена задача выгнать ОГУП «Волгоградавтодор» из трясины, привести в порядок дела предприятия, модернизировать его, сделать современным по содержанию и форме, преобразовав в Государственное бюджетное учреждение (ГБУ). С одной стороны это дает возможность организации финансироваться напрямую из бюджета, минуя тендеры, а с другой – не отнимает права и возможности заниматься в полном объеме коммерческой деятельностью. Выполнение поставленной задачи дело не простое. Наследство от предшественников досталось, прямо скажем, аховое. Полгода назад, в июне, я пришел фактически на руины. 110 млн невыплаченных налогов, просроченные кредиты

на 330 млн, взятые в ФКБ «Петрокоммерц» в основном в 2012-2013 годах, арест имущества предприятия. За неисполненные обязательства перед поставщиками была выписана целая куча исполнительных листов – на 75 млн рублей. А что такое исполнительный лист? Это блокирование всех расчетных счетов, практически полный паралич деятельности предприятия, связывания его по рукам и ногам... Но ничего выкрутились. Сейчас финансовое положение совсем иное, предприятие набрало ход и уверенно смотрит в будущее, нацелено на скорейшее решение поставленной задачи...

Рассказ о кардинальных изменениях, объяснение того, каким образом за столь короткий срок удалось вылечить смертельно больного пациента впереди. Но вначале, попытаюсь дать ответ на вопрос, почему новый губернатор Волгоградской области предложил Сергею Николаевичу взяться за ОГУП «Волгоградавтодор»? Доверил именно ему разгрести накопившуюся гору очень серьезных проблем, фактически спасти загибающееся, уже «дышащее на ладан» предприятие?

Небольшое отступление. Профессия журналиста дает прекрасную возможность быть в разных уголках страны, видеть и оценивать состояние дел целых отраслей и отдельных предприятий, встречаться с разными людьми, причем, порой – в довольно непригодной обстановке. И одно из следствий виденного это несколько неожиданная и оттого вдвойне приятная констатация того, сколь много у нас по всей России сильных, толковых, нередко даже харизматичных руководителей предприятий вдали от столиц. Даже удивление берет, откуда у нас вечное «хотели, как лучше, а получилось...»? Почему при столь сильном в последние годы высшем руководстве у нас в стране повсеместно столько проблем, неурядиц, беспорядка? И, пусть, доводится нашему брату, кочевому журналисту встречаться, в основном только с успешными руководителями, но, тем не менее. Даже одно только их число, их бросающиеся в глаза высокие профессиональные качества и способности закономерно рождают подобные вопросы...

Генеральный директор ОГУП «Волгоградавтодор» Сергей Со-





колов стоит несколько особняком, выделяется даже в числе «гвардейского корпуса» руководителей-талантов, самородков земли русской. Судите сами. Два высших образования: Волгоградский инженерно-строительный институт и Академия народного хозяйства при Правительстве Российской Федерации. Доктор экономических наук, автор четырёх монографий, соавтор двух учебников, семи учебно-методических пособий, автор 30 научных статей и 12 учебно-методических разработок. С 2001 по 2013 года – профессор кафедр экономики и менеджмента Волгоградской академии государственной службы и Волгоградского государственного университета по совместительству. С 1987 по 2006 года – руководитель строительных и монтажных предприятий в системе Газпрома. После год работал проректором по экономике и финансам ВАГС. С 2007 по 2011 год – первый заместитель главы Волгограда; в 2011 – 2012 г. временно исполняющий полномочия главы Волгограда; в 2012 – 2013 гг. – заместитель председателя правительства Волгоградской области. Депутат Волгоградской областной думы двух созывов. «Заслуженный строитель Российской Федерации», «Почетный работник топливно-энергетического комплекса», награжден медалью ордена «За заслуги перед Отечеством» II степени, в 2012 году заслужил Благодарность Президента Российской Федерации Владимира Владимировича Путина.

Налицо уникальный ценнейший сплав, опыт руления крупными организациями в новых условиях, в бурном море бизнеса, управления миллионным городом, рядом важнейших направлений ТЭК, включая работу с ОАО «Газпром», ОАО «Лукойл», ОАО «Транснефть», взаимодействие с крупными промышленными предприятиями Волгоградской области, а также депутатская и научная деятельность. Даже не три, а «четыре в одном».

Впрочем, старые заслуги, любые «корочки» – это одно, а беру-



щие буквально за горло нынешние проблемы – другое. Сергей Николаевич объясняет, с чего началась операция по спасению и возрождению ОГУП «Волгоградавтодор».

– Из 75 млн рублей исполнительных листов, выписанных на предприятие, 65 миллионов приходились за поставку щебня из Ростовской области. Собрали поставщиков. Объяснили, что расплатиться в данный момент нет никакой возможности – просто не из чего, рассказали о планируемых грядущих переменах, попросили дать начать работать. Поставщики вошли в положение, в результате чего была достигнута договоренность о погашении долга в течение трех месяцев – по 20 с небольшим миллионов в каждом. Затем совершенно по новому организовали деловые отношения со всеми поставщиками на будущее. Работать по принципу «утром товар – вечером деньги» мы не можем. Такова специфика дорожников. Вначале предприятие вынуждено закупать инертные материалы, ГСМ, запчасти... Затем из этого ресурса выполнить месячный объем работ, получить результат и предъявить его к оплате. И лишь еще через две недели будет получено заработанное. Кассовый разрыв – полтора месяца, как минимум, что необходимо учитывать поставщикам. И они это приняли. ОГУП «Волгоградавтодор» – предприятие государственное и соглас-

но ФЭ №223 заключает контракты по результатам тендеров. В настоящее время все контракты – с отсрочкой платежа. В зависимости от товара. Битум – на полтора месяца, щебень – на два месяца, а соль – и вовсе на полгода. С отсрочкой нам поставляют даже ГСМ: бензин, дизтопливо, моторные масла – товар очень ходовой, высоколиквидный. «Лукойл» вошел в ситуацию и согласился на отсрочку в 30 дней, для него месяц – не принципиально. Битум наше предприятие получает саратовский, лимит поставки – 40 млн рублей. То есть поставщик на свои 40 миллионов поставляется битум, но получает оплату за него только через 45 дней. Причем, согласно контракту оплата даже части уже поставленного битума влечет за собой обязанность поставщика тут же поставить на эту же сумму новую партию товара. 50 тридцатитонных битумовозов с подогревом в течение трех суток развозят по всем районам области порядка 2 тысяч тонн битума. Условия жесткие. И немногие поставщики на них пошли. Но других нам не надо. Убраны все мелкие компании, все «присоски», кормившиеся с «Волгоградавтодора» – с тремя ржавыми машинами, «пустым карманом», но требованием оплатить товар в течение пары дней, что не возможно в принципе. Ситуация изменилась кардинально. Теперь у предприятия либо крупные надежные поставщики, либо никаких.

Первичная расчистка завалов позволила нарастить объемы работ. Разумеется, не без помощи губернатора Волгоградской области, Героя России А.И. Бочарова, который увидел, как заработало предприятие при смене руководства. В мае, еще при прежнем руководителе, объем выполняемых работ составил всего 70 млн рублей. При новом стал стремительно расти и за октябрь уже составил 270 млн рублей. Пошло финансирование. Ведь заработать одно, а получить заработанное – совсем другое. Предприятие стало рассчитываться по долгам. Сейчас спустя полгода исполнительных листов – ноль, счета даже не «чистые», но с наличием собственных средств, абсолютно все аресты сняты. Налоги за 2014 год планомерно выплачиваются, из 110 млн долга за 2013 год осталось 36 млн, но и по ним достигнуты договоренности по реструктуризации. Оплачено 120 млн банковских долгов, по остальным также достигнуты договоренности о реструктуризации.

– Да, предприятие очистилось еще не до конца. Но колесо закрутилось, оборот пошел. И если по результатам третьего квартала у нас были еще убытки, то на конец года мы вышли с небольшой прибылью, а в 2015 году планируем погасить 130 млн рублей основного долга ФКБ «Петрокоммерц» и твердо идти к намеченным рубе-



жам: 3,0 млрд работ в год и преобразование в ГБУ. Ибо нынешний ОГУП «Волгоградавтодор» – предприятие нерыночное «совковое», не претерпевшее с тех пор необходимых изменений. И в таком виде, выжить в рыночной экономике не может ни в коем случае. Необходимо менять всю управленческую технологию, – фактически отчитался новый генеральный директор ОГУП «Волгоградавтодор» о проделанной работе в 2014 году и поднял завесу идеологической подоплеку планов на будущее.

Меня же «терзали сомнения». Не смутные, но логические, вызванные явным, как мне казалось, противоречием. Ведь ГБУ по своему юридическому статусу еще более государственная организация, чем ОГУП.

– В принципе, это так, но есть важный нюанс, – пояснял Сергей Николаевич. – Строительство и реконструкция дорог – сферы вполне рыночные. Но не содержание. От содержания требуется стабильность и надежность. Заработать здесь прибыль очень сложно. А в отдаленные и малонаселенные районы частники и вовсе не рвутся прийти со своей техникой и кадрами. Однако учитывая выполняемую дорогами важную экономическую и социальную функцию, содержать их

необходимо. Причем, максимально качественно, исходя из выделяемых средств, которых, конечно же, необходимо гораздо больше. Преимуществ преобразования ОГУП Волгоградавтодор в государственное бюджетное учреждение много. Это гарантированная передача всего объема заказов одному исполнителю. Оперативный контроль качества и сроков исполнения государственных заказов. Значительное сокращение затрат на участие в торгах по получению государственных заказов. Сохранение имущества в собственности Волгоградской области. Сегодня очень важно стабильная гарантия работы. ГБУ, выполняя государственный заказ на содержание всей сети дорог области, получит 1,7 млрд рублей, выделяемых напрямую из бюджета области. Желательным условием создания ГБУ является обновление парка дорожно-строительной техники. Это позволит улучшить качество дорог, ускорить внедрение новых технологий производства работ. В 2015 году предусмотрено списание 180 единиц не используемой техники и приобретение новой на 480 млн рублей. Надеюсь, за счет выделения предприятию субсидии. И, не забывайте, ГБУ имеет право заниматься коммерческой деятельностью, получать дополни-

тельную прибыль. Именно на нее должны прийти 1,3 млрд рублей дополнительных доходов. Это 400 млн рублей по программе сельские дороги, 500 млн – на ремонт дорог в городе Волгограде, еще 400 млн – за работы с другими заказчиками, среди которых ОАО «Лукойл», ОАО «Газпром».

...Много еще о чем мы поговорили с генеральным директором тогда еще ОГУП «Волгоградавтодор» – собеседником неординарным и интересным. И в итоге договорились, что эта статья – лишь отчет о результатах предварительного этапа и своего рода протокол о намерениях. Настоящее же подведение итогов, детальный рассказ о процессе совмещения, оптимального синтеза положительных моментов старой системы централизованного планового хозяйства в дорожной отрасли и коммерческих аспектов рыночной экономики будут подведены и написаны летом. По прошествии года реформаторской деятельности Сергея Соколова на новом руководящем посту. //

P.S. В канун нового 2015 г. областной администрацией было принято постановление о реорганизации предприятия в ГБУ Волгоградской области «Волгоградавтодор».



Рождение «НОВОЙ ЗВЕЗДЫ»

«Все течет – все изменяется». Жизнь – это беспрестанная череда изменений. Кто-то уходит, кто-то появляется. Закон сохранения полноты бытия.



▲ Юрий НАРДИД,
директор ООО «Волгоградское ДСУ»

Такие заимствованные и относительно собственные мысли философского характера посещают иногда автора в ходе командировок по просторам современной России. Время сейчас послереформенное и поэтому, довольно часто случается бывать на наводящих грусть руинах былой славы и могущества знаменитых предприятий, флагманов, как раньше говорилось, отрасли. Еще вчера оно гремело на всю округу, а то и страну, а ныне едва влачит жалкое существование или же вовсе кануло в Лету.

Но хватает и обратных примеров. Теперь в дорожной отрасли России новые лидеры, впечатляющие возможности которых, оснащение техникой, «нафаршированность» новыми технологиями

не идет ни в какое сравнение с лучшими предприятиями даже недавнего прошлого. И даже в этом случае ранее доводилось мне бывать и писать, как правило, об уже состоявшихся новых флагманах. Однако в Волгоградской области выпал редкий шанс стать свидетелем рождения нового, как представляется, светила дорожной отрасли. Пусть, пока и регионального масштаба.

– Наше предприятие – самое крупное в Волгограде и Волгоградской области, – уже в первых словах беседы не без гордости поведал мне директор ООО «Волгоградское ДСУ» Юрий Михайлович Нардид. – Хотя существует только два года. Тем не менее, уже за 2013 год мы выполнили ремонт

уличной сети в шести районах Волгограда. Помимо этого сдали несколько объектов по области. Всего на круг произведенных дорожных работ набежало на порядка 370 млн рублей. В 2014 году объемы стали уже гораздо более внушительные. Только по контракту с ФКУ Управление автомобильной магистрали «Москва-Волгоград» на капитальный ремонт федеральной автомобильной дороги 1Р 228 Сызрань - Саратов - Волгоград на участке км 663+000 - км 669+125 предприятие освоило почти 252 миллиона рублей. Да на ремонте этой же дороги на участке км 635+000-км 643+000 еще, считай, 105 миллионов. Плюс к этому еще на более 80,5 миллионов рублей в качестве суб-



подрядчика. Хорошо поработали в ушедшем году и в Волгограде. Согласно условиям нескольких контрактов общей стоимостью в полмиллиарда рублей все дорожные работы должны были быть закончены до 1 декабря. И, практически все они были выполнены в срок. На 120 миллионов рублей предприятие бралось выполнить дорожных работ по области. И с этими обязательствами также успешно справилось. А всего с учетом субподрядчиков в 2014 году ООО «Волгоградское ДСУ» произвело работ на 1,5 миллиарда.

Столь впечатляющий старт нового дорожного предприятия тем более удивителен и ценен, что возникло оно буквально на ровном месте, из ничего, в чистом поле.

– Все, что вы видите вокруг, новое, вновь построенное, – пояснял Юрий Михайлович, – само это административное здание, вся производственная база. Еще два года назад здесь была территория какого-то заброшенного железобетонного завода. Торчали одни руины. Все снесли, расчистили, построили базу заново. Вложили в неё около 300 миллионов рублей. Зато теперь здесь смонтирована

и работает асфальтосмесительная установка НС-240 мощностью 180 т/ч. Имеется три резервуара для хранения битума объемом 6000 м³, битумно-эмульсионная установка, комплекс оборудования для битумного хозяйства, возможности для хранения инертных материалов в размере до ста тысяч тонн. Растворно-бетонный узел мощностью 100 куб/м в час производит бетон с различными техническими свойствами, позволяет обеспечивать непрерывную поставку больших объемов бетонных смесей. Оснащена самым современным оборудованием и аттестована собственная лаборатория. Ею осуществляется входящий контроль материалов, операционный контроль выпускаемой продукции, а также контроль качества выполнения дорожных работ непосредственно на объектах. Этим занимается специальная созданная группа, которая каждые три дня выезжает на объекты и делает вырубку.

Успело обзавестись ООО «Волгоградское ДСУ» и собственным парком специализированной и дорожной техники. В настоящее время ее общее количество уже составляет 43 единицы. Практически вся

техника (на 95%) новая – производства 2013 и 2014 годов – и импортная. Это асфальтоукладчики Volvo, катки Ammann, автогрейдер и дорожная фреза Caterpillar, грузовые автосамосвалы для перевозки асфальтобетонной смеси Scania. На приобретение их также ушли немалые суммы. Например, одна только фреза стоит 500 тысяч, да не рублей, а евро.

Впрочем, необходимость приобретения техники тяжким финансовым бременем на ООО «Волгоградское ДСУ» не ложится и долговой удавкой не является. Дело в том, что выражение «возникло из ничего, на ровном месте» относится только к Тракторозаводскому району города Волгограда – месту базирования предприятия. За спиной же у ООО «Волгоградское ДСУ» могущественный родитель – ростовская-на-Дону группа компаний «Дорспецстрой». Именно она из своих ресурсов в централизованном порядкеставляет ООО «Волгоградское ДСУ» всю необходимую технику, как и любому иному из десятка подобных предприятий этой знаменитой на Юге России фирмы. И именно руководство группы компаний «Дорспец-



строй» призвало Юрия Михайловича для выполнения специальной миссии – высадиться, обосноваться на территории соседней области и в кратчайшие сроки создать здесь мощное дорожное предприятие.

Практически безлимитная поддержка материнской компании – фактор конечно, очень значимый, более чем весомый, однако поначалу действовать приходилось фактически в одиночку. Обычно в таких случаях руководитель берет с собой целую команду проверенных толковых помощников. У Юрия Михайловича и ее не было. Лишь верная жена. Поэтому первые шаги давались трудно. Озвученные по округе условия оплаты труда привлекали, но народ к новому предприятию вначале относился с недоверием, опаской. Поэтому особого выбора не было. Тем не менее, первоначальный коллектив был подобран. Разумеется, неоднородный, отчего на первых порах отсев был большой.

– Зато теперь отбираем внимательно, тщательно. Приходят очень многие, желающих работать у нас – целая очередь, – рассказывает директор ООО «Волгоградское ДСУ». – Потому как зарплаты очень хо-

рошие. Начальники производств (участков) получают по 100-120 тысяч рублей, специалисты: мастера, прорабы в сезон за двухнедельную вахту – 50-60 тысяч, машинисты до 50 тысяч, дорожные рабочие от 25 до 45 тысяч. Все обещанное при приеме исполняется, зарплаты выплачиваются регулярно, строго в срок (бывает иногда задержка на день-два). Строительные городки – класса, фактически, «люкс»: комфортабельные современные вагончики с кондиционером, кухня, столовая, баня... Учитывая условия труда – жару, пыль, жизнь в поле, на качестве бытовых услуг предприятие не экономит. Сейчас доступно много типов вагончиков, мы выбираем лучшие по качеству. На питание в день уходит рублей 100, в то время как выдаваемые перед вахтой командировочные составляют 5-5,5 тысяч руб. Не забываем о работниках и зимой. Думаем, как грамотно организовать, чтобы в период межсезонья люди максимально набирались сил, имели возможность съездить с семьей в санаторий. Начало уже положено. Будем развивать это направление, создавать социальную программу. Но и сейчас, люди довольны,

острых неприятных вопросов не задают. Только приводят новых людей. Причем приходящие уже четко знают, не только, сколько они будут получать, но и что с них будут строго требовать: ответственное отношение к своим обязанностям, порядок, дисциплину на работе и в быту. В начале 2014 года у нас было сто человек, к концу стало уже 215. Коллектив очень качественный, высокопрофессиональный. Многие специалисты проработали в дорожной сфере, причем, на одном предприятии до сорока лет, а сейчас трудятся в ООО «Волгоградское ДСУ». Именно благодаря им, удалось совершить такой рывок от создания предприятия с нуля, практически в чистом поле до выхода на выполнение сложных задач. И если к концу нового 2015 года коллектив вырастет до 500 человек, то будет неплохо, – с улыбкой озвучил Юрий Михайлович часть своих наполеоновских планов.

– А на какой уровень объема производства дорожных работ рассчитываете выйти по итогам нового года? – поинтересовался я.

– При оптимальной организации работ и существующем парке дорожно-строительной техники



исключительно своими силами ООО «Волгоградское ДСУ» уже сейчас вполне способно выполнять дорожные работы на миллиард рублей. Если добавится еще техники, то и больше, на соответствующую величину.

– Материальный фактор, каким важным он ни был, является лишь необходимым, но отнюдь не достаточным условием. Решающим все же остается человеческий фактор. Работников низкой квалификации при определенном предложении найти относительно легко. Но как вы решаете проблему специалистов высокой квалификации, опытных инженерно-технических работников?

– Мой личный опыт свидетельствует, что для успешной работы коллектива достаточно наличия костяка, нескольких человек, способных задать планку, уровень компетенции, требований, задать темп производства работ, обеспечить передачу опыта, практических навыков молодым специалистам. Если последние в ответ проявляют большое желание и

старание, то добиваются неплохих успехов. Становятся настоящими специалистами уже буквально через несколько месяцев. При этом каждый прораб, мастер, подбирает, формирует для себя коллектив, команду. Они то и дело приходят, рекомендуют принять то коллегу по прежней работе, например, на Олимпийских стройках Сочи, то знакомого специалиста, то просто проверенного, надежного человека, за которого могут поручиться. Результаты укрепления коллектива видны, но процесс не прекращается, мы по-прежнему приглашаем специалистов, в том числе и с других регионов. И, несмотря на своего рода кастинг, который фактически имеет место в ООО «Волгоградское ДСУ», для хорошего человека – настоящего профессионала, специалиста высочайшей квалификации достойное место на предприятии всегда найдется. И в межсезонье мы о таких своих сотрудниках не забываем, поддерживаем их материально, фактически авансово.

...Любая дорожная организация в своей деятельности ограничена

треугольником материально-техническая база–коллектив–заказчик. С третьей стороной этого треугольника у ООО «Волгоградское ДСУ» тоже особых проблем нет. Хорошие деловые отношения сложились со всеми заказчиками. Основные это – ФКУ Управление автомобильной магистрали «Москва-Волгоград», Министерство транспорта и дорожного хозяйства Волгоградской области, департамент городского хозяйства Волгограда, МУ «Комдорстрой», администрации районов области. Разумеется, не всегда все гладко, бывают шероховатости. Но они – исключительно рабочего порядка, а в целом, работа идет, как говорится, в штатном режиме. По признанию Юрия Михайловича у федерального заказчика очень строгие требования и контроль. И требование «номер один» – это качество автомобильных дорог. Выполняя работы по устаревшему проекту (еще 2006 года!), совместно прошли сквозь определенные трудности во взаимоотношениях с ФКУ Управление автомобильной магистрали «Москва – Волгоград».

Но в результате хорошо poznali друг друга, достигли слаженности, полного взаимопонимания, в том числе лично с его руководителем Сорокиным Юрием Владимировичем, а также с министром транспорта Волгоградской области Удаловым Владимиром Александровичем. К тому же теперь министерство знает, что из себя представляет ООО «Волгоградское ДСУ», с какими задачами предприятие уже справилось и работу на каких объектах ему можно доверять впредь. Всё это позволяет смотреть на будущее предприятия с оптимизмом.

– Фактически, налицо взрывное развитие организации, – констатирует его директор. – Сами мы смогли оценить это только в конце года. Когда сдали основные работы, отдышались, осмотрелись... И поразились, какой колоссальный объем мы выполнили. Только по городу с учетом субподряда производили работы на 24 объектах одновременно. И это не предел. С такими возможностями, как у нас, нам по плечу еще более значи-

мые рубежи. Лимита роста у ООО «Волгоградское ДСУ» нет. Только вперед! У меня такой настрой. И у всех работников, с которыми довелось пообщаться, тоже. В перспективе – дальнейшее укрепление позиций предприятия, оснащение современной техникой с целью выполнения более серьезных задач. Уровень профессионализма позволяет выходить на новый уровень. Ремонт, капитальный ремонт уже хорошо освоены, предприятие созрело и для массивного нового дорожного строительства. Не забывая, разумеется, соответствовать всем самым строгим современным требованиям, выполнять все работы качественно.

...В Волгограде и области в связи с многолетним недоремонтом дорог их состояние не так уж далеко от критического. Жители устали оттого, что весной, вместе со снегом, куда-то уходят и дороги. Долгое время не было здесь и крупных организаций, способных выполнять серьезные объемы дорожных работ. Хотя регион перспективный, и ряд крупных

компаний из Москвы, Санкт-Петербурга, других регионов пытались здесь обосноваться, закрепиться. Но, ни у кого это так и не получилось. Да и большого желания не просматривалось. Финансовая и политическая ситуация не благоприятствовала. Ситуация круто изменилась с приходом нового губернатора – Андрея Ивановича Бочарова. Резко возросли расходы на содержание и ремонт федеральных дорог, небывалые объемы работ запланированы по городу-герою и по области. К тому же не так много времени осталось до Чемпионата мира по футболу 2018 года, игры которого будет принимать Волгоград. Сейчас, надо полагать, желающие обосноваться в регионе объявятся. Однако крупные игроки, вновь появившись здесь, придут уже не на пустое место. Свято место пусто не бывает. ООО «Волгоградское ДСУ» эту истину подтверждает. Предприятие пришло всерьез и надолго. И готовится встретить период повышенного спроса на дорожные работы во всеоружии. //

