



ЖИЗНЬ – ЭТО ДОРОГА. ПОРОЙ ГЛАДКАЯ И РОВНАЯ, КАК ТОЛЬКО ЧТО ОТУТЮЖЕННЫЙ НОВЫЙ АСФАЛЬТ, ИНОГДА С ЩЕРБИНКОЙ И МЕЛКОЙ РЯБЬЮ, А ВРЕМЕНАМИ ТАКИЕ КРУТЫЕ ВИРАЖИ, ЧТО ТОЛЬКО УСПЕВАЙ СКОРОСТЬ СБАВЛЯТЬ. ИНТЕРЕСНО, А ЖИЗНЬ ПРОФЕССИОНАЛЬНОГО ДОРОЖНИКА – ТОЖЕ ДОРОГА? ДУМАЛА Я ПЕРЕД ВСТРЕЧЕЙ С ГЕНЕРАЛЬНЫМ ДИРЕКТОРОМ ОАО «ЦЕНТРОДОРСТРОЙ» ПЕТРОМ ОЛЬХОВСКИМ. НА ЭТОТ РАЗ ПОВОДОМ ДЛЯ ВСТРЕЧИ ПОСЛУЖИЛ НЕ РАБОЧИЙ МОМЕНТ, А ШЕСТИДЕСЯТИЛЕТНИЙ ЮБИЛЕЙ ГЛАВЫ КОМПАНИИ.

ЗАСЛУЖЕННАЯ РЕПУТАЦИЯ

60 –ЛЕТНИЙ ЮБИЛЕЙ ПЕТР ОЛЬХОВСКИЙ ВСТРЕЧАЕТ НА РАБОТЕ

С Петром Васильевичем мы знакомы не первый день. Многочисленные стройки, где «Центродорстрой» выступал подрядчиком, позволили еще несколько лет назад оценить деловую хватку руководителя, который, казалось, дневал и ночевал на объектах. Петр Васильевич без шпаргалок мог отрапортовать о ходе работ, расходе материалов, привлеченной технике и многих других нюансах участка. Еще он с завидной регулярностью рассказывал о лучших работниках предприятия, предпочитая умалчивать или вовсе умалчивать о своих собственных заслугах. Такую позицию объяснял он довольно просто – ну не любит публичности. Однако шестидесяти-

летний юбилей позволил мне разговорить именинника. Все-таки повод действительно весомый.

– Вы всю свою трудовую жизнь посвятили дорожному строительству. А это более 35 лет. Наложил ли профессия на Вас свой отпечаток? – в самом начале разговора интересуюсь у Ольховского.

– Только вчера об этом думал, – улыбается мой собеседник. – Каждый раз, проезжая мимо реконструируемого участка автодороги, наблюдая грохот, пыль, работу техники и людей, сразу вижу всю картину, все проблемы. Бывает, что и на наших объектах, после совещаний в штабе просто выхожу на строительный участок и помогаю своим подчинённым находить ошибки и решать нестандартные задачи. Просто не могу по-другому.

С 1975 года Петр Васильевич строит дороги. Почему выбрал такую специальность? Сам ответить не может. Папа – Василий Андреевич – механик по образованию, работал на транспортном предприятии. Мама – Наталья Яковлевна – занималась внеклассной работой со школьниками. Продолжать дела родителей не хотелось. Вот он и выбрал другую достойную специальность. В 70-х в Союзе продолжался строительный бум. Возводили все: от

АЛЕКСЕЙ УРАЗОВ, руководитель проекта по Храброву:

«Для меня Петр Васильевич – лучший руководитель. Его колоссальный опыт и стаж работы позволяют нам браться за самые сложные объекты. Так стало и с аэропортом Храброво. Известные строительные компании-гиганты отказались браться за дело. А Петр Васильевич сказал, что сможет это сделать. И сделал качественно и в срок. Претензий по объекту со стороны заказчика не было. Я горжусь тем, что работаю под руководством такого человека!»

многоквартирных домов до новехоньких магистралей. Всей необъятной страной строили то заветное светлое будущее. В эту жаркую пору Отечеству были необходимы квалифицированные кадры. И Петр Васильевич стал одним из них. Еще юношей он уехал в Донецк поступать в строительный институт. Да только у высшего заведения не было общежития для иногородних. Недолго думая, в том же самом городе наш герой поступил в строительный техникум на специальность «дорожный строитель». Плюсов у такого выбора было два: студенту сразу же выделили комнату в общежитии и начислили стипендию, которая в разы превышала институтскую.

Три года учебы, красный диплом в кармане и распределение в «Киевдорстрой» на должность мастера.

– В первый же день работы захотелось навсегда уйти из дорожной отрасли, – вспоминает Петр Васильевич. – Мне с напарником, таким же выпускником техникума, сразу же поручили сделать разбивку съезда на трассе Москва – Гомель. А почему бы не сделать? Мы теорию хорошо знали! Однако, на практике, мы несколько перестарались и разбивку сделали «не туда!» Начальник участка долго отчитывал нас за ошибки и в итоге отправил на другой объект. Конечно, ошибки были и после. У кого из нас не бы-



ваает промахов? Наверное, только у того, кто ничего не делает..

Следующим витком карьерной лестницы стала работа в Брянскдорстрое. Это были 90-е. К тому времени Москва уже прочно обосновалась в границах МКАД, и теперь, ввиду резко возрастающей интенсивности движения, столице требовались новые дороги, которые смогли бы замкнуть в белокаменной все транспортные направления и снять нарастающее давление на существующую дорожную сеть. Это было время новаторства. Петр Васильевич вместе с другими строителями занимался превращением МКАД в десятиполосную скоростную магистраль, аналогов которой в стране не было. Тогда это была трасса будущего. Здесь впервые российские дорожники разделили встречные потоки уникальным бетонным ограждением. Здесь же, на МКАДе, несколько лет спустя мой собеседник впервые в истории России займется установкой остекленных надземных переходов.

За кольцевой последовали прилегающие объекты: строительство развязки с Киевским шоссе, еще одной с Новорижским, а после и за трассу «Дон» взялись. За 14 лет работы под началом Ольховского дорожники даже успели два аэропорта модернизировать – Брянский и Калужский. Казалось бы, такие масштабные объекты, а в управлении на тот момент работало не больше полутора тысяч специалистов. Так и справлялись своими силами. Да еще и умудрялись пятилетки за три года осваивать.

– Кстати, в тот период на многих объектах, оставшихся за моими плечами, покрытие автодорог устраивалось цементобетонным, – отмечает юбиляр. – А в последнее время – только асфальтобетонное. Сегодня существуют две полярные точки зрения, какое из типов покрытия лучше. Но фактом остается то, что наши цементобетонные дороги вот уже тридцать лет стоят без капитального ремонта. А асфальтобетон так не может.

Резерв кадров – в эту категорию моего собеседника определили в советском прошлом. Наверное, в каждой отрасли были такие. Среди дорожников в резерв кадров попадали лучшие. И это звание подтверждалось дипломом. Таких специалистов дополнительно обучали, отправляли на переподготовку, чтобы в любой момент

Вклад Ольховского в развитие транспортного строительства отмечен многочисленными наградами. В 1997 году – медалью «В память 850-летия Москвы», в 1999-м – Грамотой Российского дорожного агентства автомагистраль «Дон» Москва-Кашира. В копилке наград также есть Благодарственные письма от администраций детских садов и Главы Реутова и Почетные грамоты губернатора Московской области, администрации Тульской области, Министерства регионального развития России, а также полномочного представителя Президента Российской Федерации в Центральном административном округе «За значительный вклад в восстановление объектов культурного наследия религиозного значения». Кроме того, Петр Васильевич является членом Национального реестра специалистов в области строительства.

квалифицированного сотрудника можно было направить на очередную всесоюзную стройку. Однако на закате социалистического государства масштабы дорожных проектов только мельчали, и резерв так и оставался резервом.

Так в размеренном ритме для Петра Васильевича прошли годы работы в ЗАО «Автобаза Центродорстрой», ЗАО «Центродорстрой – СУ-804» и ЗАО «Центродорстрой СУ-450», где он также был руководителем. Из шести лет работы в строительном управлении запомнились работы в двух авиагаванях: Домодедово и Пулково. Получилось очень символично – удалось реконструировать важнейшие аэропорты для современной России. А следующий аэропорт – Храброво, что в Калининграде – мой собеседник будет реконструировать уже будучи генеральным директором ОАО «Центродорстрой».

– Аэропорт Храброво – один из объектов строительства, который мне больше всего запомнился, – говорит Ольховский. – Наверное, потому что реконструировали аэропорт к Чемпионату мира по футболу. А такое событие не каждый день случается. Другой объект, который также держу в голове в деталях, – двадцатипятикилометровая дорога от Симферополя до Евпатории. Здесь нет ничего необычного. Но сам окружающий пейзаж и яркие краски природы смогли сделать обычную стройку уникальной.

Всего же на счету нашего героя и его команды из 3000 профессионалов более 2500 километров дорог высших технических категорий. Это федеральные трассы М-4 «Дон», М-2 «Крым», М-5 «Урал», МКАД и более 1500 км дорог 3-4 категорий. Количество мостов и путепроводов свыше 300, а общее количество объектов, введенных в эксплуатацию, превышает 450. Успел он и в Индии улучшить состояние дорог. Есть у Петра Васильевича и международный опыт строительства – строительство автодороги в Индии. Несколько лет пришлось Ольховскому разрываться между двумя странами, чтобы практически в одно и то же время решать вопросы на двух континентах.

Беседуя с Петром Васильевичем, отмечаю, что быть пионером во всем для него – привычное явление. Это он со своей командой стал одним из первопроходцев применения технологии холодного



ресайклинга при ремонте дорог в России. Это именно центродорстроевцы отстроили первую перехватывающую парковку, расположенную у метро «Аннино» в Москве.

Вклад Ольховского в развитие транспортного строительства отмечен многочисленными наградами. В 1997 году – медалью «В память 850-летия Москвы», в 1999-м – Грамотой Российского дорожного агентства автомагистраль «Дон» Москва-Кашира. В копилке наград также есть Благодарственные письма от администраций детских садов и Главы Реутова и Почетные грамоты губернатора Московской области, администрации Тульской области, Министерства регионального развития России, а также полномочного представителя Президента Российской Федерации в Центральном административном округе «За значительный вклад в восстановление объектов культурного наследия религиозного значения». Кроме того, Петр Васильевич является членом Национального реестра специалистов в области строительства.

– Однако всего этого могло бы не быть, если бы не мои учителя. Я бесконечно благодарен Дмитрию Кононенко, который научил меня строить каркасы дорожных конструкций. Владимир Яровой – второй мой учитель-инженер. Он рассказывал, как найти правильный технический подход для возведения магистралей. И, конечно же, самым главным учителем для меня стала моя бабушка – Прасковья Ивановна. Так

Так и получается, что генеральный директор, который мог бы позволить себе исключительно «кабинетную» жизнь, всегда находится на стройплощадках в разных концах нашей страны. Выходит, что и у дорожника жизнь – точно такая же дорога. Но только выстроена она по всем нормам и стандартам, так как учили наставники.

получилось, что мои родители рано ушли из жизни. Поэтому миссия воспитания легла на бабушку, – добавляет Петр Васильевич. Прасковья Ивановна запомнилась ему смелой, сильной, честной и справедливой. Теперь за эти же самые качества весь коллектив «Центродорстрой» любит и уважает своего генерального директора.

– А какой день в своей жизни вы считаете самым счастливым? – задаю я вопрос, предполагая услышать ответ о завершении строительства и сдачи заказчику очередного крупного дорожного объекта.

– День, когда я познакомился со своей женой, – в очередной раз удивляет собеседник, поясняя, что для него семейные ценности превыше всего остального.

С Галиной Николаевной расписались спустя два года после первой встречи. А теперь у семьи есть уже взрослые сын и дочь и маленькие внуки. Дети не захотели продолжать трудовую династию отца. Но, возможно, в будущем к строительству дорог подключатся внуки.

– Мы не будем отходить от формальностей и завершим нашу беседу стандартным вопросом о планах на будущее, – предлагаю Ольховскому.

– Конечно я строю планы, – отмечает Петр Васильевич, – безусловно, в сегодняшней ситуации, необходимо планировать на несколько лет вперед, чтобы обеспечивать жизнедеятельность такого огромного организма как «Центродорстрой». Сейчас у нас до 2020 года работа есть, и теперь самое время подумать о 2021-2022 годах. Кстати, работы по реконструкции аэропортов – очень интересная задача. Почему-то именно такие масштабные и сложные проекты привлекают меня больше всего. Вот, сейчас идет активное строительство аэропортов в центральной и северной частях страны. Ну а мы мобильные и легкие на подъем, можем и туда поехать!

Так и получается, что генеральный директор, который мог бы позволить себе исключительно «кабинетную» жизнь, всегда находится на стройплощадках в разных концах нашей страны.

Выходит, что и у дорожника жизнь – точно такая же дорога. Но только выстроена она по всем нормам и стандартам, так как учили наставники.

Анна Лаврова