

# ЛИДЕРЫ



**52** ДорЭнергоСтрой – опыт и вера

**56** Случайностей не бывает

**60** Последние из ФГУ ДЭП



# ДорЭнергострой – опыт и вера

В приемной генерального директора ООО «ДорЭнергоСтрой» Врежа Аракеляна людно и оживленно. Час до полудня, но еще заметен бодрый утренний настрой. Периодически открываются двери в кабинет генерального и оттуда, что-то живо обсуждая, выходят группами по 2-3 человека сотрудники. Секретарь часто успокаивает звонящий телефон, снимая трубку и отвечая на льющщийся из нее поток вопросов. Дыхание офиса - ритмичное решение очередных забот, которые принес новый день. Как скажет полчаса спустя, отвечая на мой вопрос по ходу беседы, директор: «Проблемы? У нас они есть всегда. И показатели нашей работы зависят во многом от того, насколько оперативно эти проблемы удастся решить». А пока пью кофе, сидя в углу, и наблюдаю за движением вокруг. Ждать приходится недолго.



▲ Вреж АРАКЕЛЯН,  
генеральный директор  
ООО «ДорЭнергоСтрой»



Наша беседа с директором начинается в кабинете и продолжается по пути на объект в его машине.

**– Вреж Эдикович, каковы основные направления деятельности компании? Существуют ли структурные подразделения, филиалы? Объемы работ на сегодняшний день?**

– Сегодня наша организация является генеральным подрядчиком, а в ближайшее время, через создаваемые филиалы на местах, часть работ будем выполнять собственными силами. Основная наша деятельность – это содержание автомобильных дорог федерального значения. В рамках нее мы занимаемся содержанием непосредственно дорожного полотна, обслуживанием светофорных объектов и освещения, нанесением разметки. Иными словами, в рамках государственных контрактов мы несем ответственность за нормативное состояние не только дорожного полотна, но и всех элементов дорог. В таком укрупненном виде (когда все виды работ объединены в контракте понятием «содержание») контракт подписывается впервые. В нем заказчик передал генеральному подрядчику часть своих функций по координации работ, соответственно, и ответственность перед заказчиком несет генподрядчик. И мы занимаемся как раз тем, что координируем и руководим процессом. Хотя в сезон мы участвуем и в «ремонтах», а в последнее время стали претендовать на капитальные ремонты на «наших» дорогах. Основные исполнители работ – четыре крупные дорожно-эксплуатационные предприятия. Это ФГУ «ДЭП №17» (М-2, «Крым»), ОАО «ДЭП №19» (А103, Щёлковское шоссе), ОАО «ДЭП №12» (А-108 от Ярославского шоссе до Егоровского), и ОАО «ДЭП №25» (А-104, «Москва-Дубна»). Что касается филиалов, то мы постепенно создаем на участках наших дорог небольшие подразделения, на содержание и оборудование которых выделяем собственные средства.



▲ Максим Вышегородцев, начальник ЦУП

**– Расскажите пожалуйста об истории «ДорЭнергоСтроя», о ее становлении и развитии.**

– «ДорЭнергоСтрою» более 10 лет. Но в сегодняшнем виде мы существуем ровно два года. Меня пригласили сюда, когда компания в декабре 2012 выиграла так называемые длинные контракты на содержание дорог до 2018 года включительно. Коллектив полностью поменялся, пришли новые люди. Новые для компании, но не для профессии – все люди опытные, практически все из дорожной отрасли. Что касается непосредственно исполнителей на местах, то в большей степени стоит говорить про историю ДЭПов, про руководителей этих предприятий, с которыми у нас сложились деловые, честные отношения. Все они начали свою деятельность в этих организациях с мастеров и являются почетными дорожниками России. Там коллективы работают десятилетиями, собраны опытейшие люди. Это ведь только кажется, что содержанием дорог заниматься легко – взял лопату и вперед. На самом деле нужно учесть столько нюансов, что без опыта это просто невозможно.

**– Опыт приходит с годами. А где готовите и обучаете собственные кадры?**

– Занимаемся обучением регулярно. Молодые сотрудники и даже опытные, без отрыва (и с отрывом) от работы отправляются на переподготовку, совершенствуют свои знания. Ежегодно проходят корпоративные обучения. Отчасти, это связано с членством в СРО. Работают у нас в основном выпускники дорожных ВУЗов – это и МАДИ, и региональные учебные заведения.

– Среди сотрудников, наверняка, есть те, кем гордитесь, кого ставите в пример. Имеет ли место в вашей организации преемственность поколений, может быть, есть трудовые династии?

– С недавнего времени у нас работает Андрей Николаевич Архипкин. Пришел он к нам из ГИБДД, очень опытный человек в вопросах безопасности дорожного движения. Андрей Николаевич приносит огромную пользу как нам, так, естественно, и пользователям дорог. Хочу отметить Владимира Викторовича Крылова – начальника ППО. Это также опытейший и уважаемый человек в нашей отрасли, посвятивший практически



▲ Работники отдела бухгалтерии

всю свою трудовую деятельность дорожному делу. В плановом отделе работают сестры Аминьевы, они из семьи потомственных дорожников. Одна из них, Екатерина Павловна, недавно получила благодарность от министра транспорта РФ. Что касается династий, то наш начальник ЦУПа, Максим Андреевич Вышегородцев, - внук известного дорожника, легенды дорожной отрасли Ивана Федоровича Вышегородцева, которого, к сожалению, уже нет в живых. Очень сильные и опытные в компании

бухгалтеры. Не случайно мы стали победителем конкурса «Дороги России – 2014» в номинации «Лучшая постановка бух.учета».

**– Давайте поговорим о проблемах, с которыми сталкивается предприятие. Что, на Ваш взгляд, мешает развитию отрасли, что необходимо изменить?**

– Все наши основные субподрядчики – ДЭПы – являются акционерными обществами, находясь в государственной собственности. Поэтому все они входят в

программу приватизации. И государство в ближайшее время собирается от них «избавиться». Что на самом деле происходит? В аукционе могут участвовать практически все, без ограничений. Кого-то может просто заинтересовать придорожная недвижимость, с целью организации собственного бизнеса. Кому-то интересно приобретение предприятий с точки зрения инвестирования в коммерческую недвижимость, не имеющего отношения к содержанию дорог. Понятно, что через некоторое время коллективы этих предприятий окажутся на улице. Главным образом заинтересованы в сохранности, преемственности, только мы и сами ДЭПы. Но это аукцион, и кто предложит больше, тот и становится собственником. Что предлагаю? Установить ограничение целевого использования имущественных комплексов и земель, как минимум на первые пять лет. Мы в двойном положении. С одной стороны – нет смысла заранее открывать филиалы, набирать людей и технику. С другой – мы готовимся к худшему и вынуждены создавать свои филиалы. При этом мы будем участвовать в этих аукционах.

Это первая проблема, которая нас беспокоит.

Необходимо законодательно утвердить функционально-долгосрочные контракты на содержание сроком не менее пяти лет, т.е. на период действия гарантии на верхние слои после ремонта, реконструкции и т.д. При этом аукцион необходимо объявлять начиная с ремонта, реконструкции и т.д., а подрядчик, который отремонтировал или реконструировал данный участок, должен знать, что в течении гарантийного периода на содержание дорожного полотна в нормативном состоянии государство не будет выделять средств. Это придаст работе планомерность, а значит уверенность в завтрашнем дне, а заказчику – уверенность в исполнении подрядчиком своих обязательств.

**– Как отразилось возрождение дорожного фонда на деятельности вашей компании?**

– Отразилось, конечно, положительно. Во-первых, понятность и прозрачность наполнения фонда,





т.е. платит тот, кто пользуется. А вторых, если раньше «жили» за счет субсидий, то теперь за счет фонда.

**– Как обновляется материально-техническая база предприятия? Какие инновации внедряются в производство? Каковы ближайшие и долгосрочные перспективы?**

– На сегодня инвестиционный портфель «ДорЭнергоСтроя» составляет порядка 200 миллионов рублей. Это средства, потраченные на приобретение техники для содержания и обслуживания дороги. Поэтому сами судите, насколько обновилась материально-техническая база.

Что касается инноваций, то здесь хочу отметить работу ЦУПов (центров управления производством), через которые мы управляем всеми процессами содержания дорог и элементов. Наверное повторюсь, но еще раз отмечу, что в нашем деле главное – предупредить последствия. Где-то прошел снег, где-то надо сыпать, а где-то из-за сильной продуваемости дороги возникло обледенение. Поэтому на всем протяжении обслуживаемых нами дорог установлены камеры, датчики. Информацию оперативно отслеживают работники ЦУПа, которые дежурят у мониторов. Наш ЦУП связан с центральным, который находится у заказчика. ЦУПами также оборудованы все ДЭПы, которые, соответственно,

связаны с нашим. Данная новация, равно как и требование оборудовать всю технику и транспортные средства ГЛОНАССОМ, является условием гос.контрактов, установленным заказчиком.

**– Вреж Эдикович, в мае этого года министр транспорта РФ Максим Соколов вручил Вам нагрудный знак «Почётный дорожник России». Это заслуги в работе. Но нам хотелось бы узнать о вас, о семье.**

– Родился я в 1963 году в Капанском районе Армении. Отслужив в армии, поступил и окончил институт и в 1988 году по распределению попал на работу в Подмоскowie. Начинал свою трудовую деятельность главным бухгалтером, а через полгода уже стал директором небольшого хозяйственного объединения. А с 1992 по 1997 годы работал директором муниципального предприятия при администрации Шаховского района Московской области. Было очень тяжелое, но интересное время. В 1998 году (по разнарядке Шаховского района), я принял участие в конкурсах и стал участником президентской программы «По подготовке управленческих кадров». Прошел три этапа конкурса, и два года (с перерывами) учился в Москве, а после стажировался в Германии. В 1999 году мне поступило предложение от «Мосавтодора», и таким образом

я попал в дорожную отрасль. А с 2000 года по 2009 год работал в российско-германском предприятии. В 2010 году некоторое время я отработал в ФКУ «Центравтомагистраль», а затем был заместителем, а после исполняющим обязанности генерального директора ФКУ «Дороги России» до перехода сюда в «ДорЭнергоСтрой» в декабре 2012 года.

В 1989 году я женился. Сын закончил МГУ – по специальности государственный аудит, а дочка учится на 5-м курсе в Московском Государственном медицинском университете им.Сеченова.

**– Давайте подведем итоги ушедшего года. И, может быть, у Вас есть пожелания читателям?**

– Для нас главным критерием работы является отсутствие штрафных санкций со стороны заказчика и контролирующих органов. Эти санкции к нам не применялись, а значит, отработали мы хорошо. По финансовым показателям мы, в целом, добились того, к чему стремились.

Но чувствуется нервность, неуверенность у коллег, у знакомых. Мы стали какие-то нервные и это ощущается везде. Я считаю, не хватает веры в завтрашний день. Поэтому, хочу пожелать всем, особенно дорожникам, в новом году стабильности, уверенности и исполнения планов. //





▲ Михаил КУБЫШКИН,  
генеральный директор ОАО «ДЭП № 12»

# Случайностей не бывает

**В 2010 году первыми из федеральных унитарных предприятий центрального региона было акционировано ФГУ ДЭП № 12. Спустя четыре года, в ноябре 2014 года, контрольный пакет акций дорожной компании был выставлен на продажу. К счастью, акции были приобретены уважаемой в сфере дорожного строительства компанией.**

Хоть и сторонник Михаил Кубышкин, генеральный директор ОАО «ДЭП № 12», так называемой «золотой середины», но и здесь, как и при приватизации, они оказались первыми. Это философия рачительного хозяина, когда поспешив что-то сделать, можешь попасть впросак, но быть «в хвосте» тоже никак нельзя. Сегодня Михаил Борисович также не спешит делать выводы из свершившегося, говорит: время покажет. Просто знает свой профессиональный уровень и высокую квалификацию своих специалистов, потому и спокоен. Возможно, только внешне. Отдав своему

ДЭПу две трети жизни, не может, не имеет права, быть равнодушным.

## КАК ВСЁ НАЧИНАЛОСЬ

Тогда, в 1951 году, вокруг города Москвы началось строительство второго бетонного кольца обороны, в народе называемое коротко «бетонка», для нужд войск ПВО. В тот момент страна остро нуждалась в надёжной защите воздушного пространства города Москвы и области от возможного нападения потенциального противника в период «холодной войны» – блока НАТО. Бетонное покрытие делали специально для

проезда по ней тяжеловесных спецмашин военного назначения. Это была закрытая дорога – перемещались по ней только местные жители, живущие неподалеку. Местами она даже не была обозначена на картах. В целях содержания новой дороги 7 мая 1953 года был образован Дорожный эксплуатационный участок № 28 «УШОСДОРА» Московской области, дислоцированный на участке строящегося кольца. Более чем за шесть десятилетий деятельности, название дорожного предприятия менялось не менее семи раз. В настоящий момент организация именуется ОАО «ДЭП № 12».





Постепенно менялась и ширина проезжей части дороги – первоначально она составляла 4,5 метров, но уже в 1954-1955 годах было произведено уширение дороги до 7 метров, что соответствовало 3-й технической категории. В то время организацией осуществлялось только содержание дороги. Затем появились асфальтобетонные дороги – начали делать ремонт. В этот же период на дорогах, обслуживаемых ОАО «ДЭП № 12», производились работы по перестройке временных деревянных мостов на постоянные, железобетонные, а также строились железобетонные путепроводы через железные дороги. Задел того, что эта дорога в хорошем состоянии до сих пор, был положен именно тогда. И только в 1992 году «бетонка» стала дорогой общего пользования. Изменились системы противовоздушной обороны, выросла интенсивность транспортного потока и, в частности, большегрузных автомобилей почти в три раза. Дорога обрела новое значение.

Сейчас специалисты предприятия ведут полный комплекс дорожно-строительных работ – содержание и ремонт 124 километров федеральной сети автодорог, обеспечивая при этом круглосуточный и беспрепятственный проезд автотранспорта в соответствии с действующими нормами и правилами, определяющими безопасность движения на дороге. Совершенствование производственных процессов и внедрение новых технологий, таких как термопрофилирование и фрезерование автодорожных покрытий, применение щебёночно-мастичных асфальтобетонных смесей, которые обеспечивают большую долговечность и меньшую подверженность различным разрушениям, по сравнению с альтернативными материалами, повышая, тем самым, сроки службы и эксплуатационные состояния дорожных покрытий и безопасности движения, – вот безусловное кредо компании, зарекомендовавшей себя на рынке дорожных работ. На предприятии успешно запущена новая компьютерная автоматизированная система управления асфаль-

тового завода фирмы «Бернарди», производительностью до 100 тонн в час, дающая возможность производить ремонт участков дороги с асфальтобетонным покрытием. Установлен агрегат целлюлозной добавки ДС-168 77.00.000 для выпуска щебёночно-мастичной асфальтобетонной смеси. Капитально отремонтированные участки автодорог, предприятие всегда сдаёт с первого предъявления и всегда с хорошим качеством выполненных работ. В этом, безусловно, заслуга Михаила Борисовича Кубышкина, как руководителя предприятия.

### ВЕХИ БИОГРАФИИ

Свою трудовую биографию Михаил Борисович начал в далёком 1976 году на этом предприятии, после окончания Московского автомобильно-дорожного техникума, в должности дорожного мастера. Служба в рядах Советской Армии только укрепила его уверенность в том, что жизненный путь им выбран правильно. Его карьерный рост продолжило назначение в 1982 году главным инженером. Работая здесь, без отрыва от производства, он окончил Московский институт коммунального хозяйства и строительства по специальности «Автомобильные дороги». Как достойная оценка его деловым качествам, умению грамотно и оперативно решать производственные вопросы, Михаил Кубышкин был назначен в 2008 году директором. Среди коллег он завоевал большой авторитет и доверие. Преданность своему делу позволяет ему всегда иметь свою точку зрения и этому он остается верным до сих пор. Директор хорошо знает всех работников предприятия, в полном объёме использует возможности каждого из своих подчинённых. И сам всегда готов поделиться с ними добрым советом, огромным багажом знаний и опыта Мастера дорожного дела.

Недаром за период работы в дорожной системе за свой добросовестный труд в улучшении транспортно-эксплуатационного состояния федеральных автомобильных дорог Михаил Кубышкин в 1996 году был награждён нагрудным знаком «Почётный дорожник». В



▲ Н.М. ОВЧИННИКОВА, главный бухгалтер



▲ А.Ф. МИХАЛКИН, начальник ППО



▲ В.А. КОЧНОВА, инспектор отдела кадров



▲ Д.С. БУТОВ, юрисконсульт





последующие годы за достигнутые трудовые успехи и многолетнюю добросовестную работу награжден медалями «В память 850 лет Москвы» и «Участнику ликвидации пожаров 2010 года», Почётной грамотой Министерства транспорта Российской Федерации. За большой личный вклад в развитие дорожного хозяйства Московской области и в связи с 55-летием со дня рождения награждён медалью им. А.А. Николаева. В ногу с генеральным директором шагает и его родной коллектив ОАО «ДЭП № 12» – компания победитель конкурса «Дороги России-2014» в номинациях «Лучшая подрядная организация» и «Предприятие высокой

социальной ответственности». На предприятие из года в год, так уж повелось, вслед за родителями приходят и дети. Сегодня здесь работают два сына генерального директора – Максим и Михаил, семейные династии дорожников Боровковых, Карасёвых, Суконкиных, Тараскевичей, Матвеевых. Есть кому передавать начатое дело.

#### ПО ЗАКОНУ РЫНКА

Законы рынка таковы, что обладатель главного пакета акций, в данном случае государство, должен по максимуму использовать имеющийся потенциал предприятия. В случае с бывшими унитарными предприятиями, а

ныне акционерными компаниями, самым целесообразным было бы, по мнению экспертов, выставить акции на продажу. Создание крупных предприятий, объединив высококлассных специалистов, технически оснащенных в духе требований самого взыскательного заказчика – одна из успешных идей. Сила, что движет умом, – желание. Не потеряться в сегодняшних реалиях, суметь донести весь наработанный за долгие десятилетия опыт до новой плеяды дорожников, остаться полноправным участником рынка – не эти ли желания движут умами?!

Мне была интересна позиция Михаила Борисовича в отношении

▼ ЦУП следит за обстановкой на дороге



▼ О.М. ЯРЛЫКОВА, инженер ППО





акционирования, а затем продажи акций предприятия, которому он отдал сорок лет своей жизни и деятельности. Ведь приобретение акций именно его детища, в столь конкурентное время, когда рынок перенасыщен дорожными строительными предприятиями разного уровня, – это еще и признание Михаила Кубышкина, как специалиста высокого класса, на имеющиеся потенциал и опыт которого невозможно было не обратить внимание. И, соответственно, желание работать в одной команде.

– Имея в своем штате высококлассных специалистов, сегодня мы уже самостоятельно не выходим на аукционы, – говорит Михаил Борисович. – Причина в том, что выставяемые лоты имеют высокую цену и ни один банк нам просто не даст банковскую гарантию под выполнение предполагаемых работ. Допустим, сегодня пройдет аукцион, строительный сезон начнется не раньше апреля, но уже сегодня цены на строительные материалы будут «взвинчены» до предела. РЖД также поднимет цены за перевозки. Где гарантия того, что заложенная в проект стоимость на материал окажется достаточной при его реализации? Сегодня акции предприятий покупают дорожные компании уже имеющие государственные контракты на содержание дорог, искусственных сооружений и т.д. Придет время, когда одна такая крупная компания будет и содержать, и ремонтировать, и строить. Но тогда она будет диктовать условия. И, наверное, это хорошо.

– Могу сказать, что сегодня на рынке много компаний, занимающихся содержанием, – делится своим мнением Михаил Борисович. – И, кстати, у них получается это даже очень неплохо. Современная техника, новые технологии, достойное образование – это еще не весь перечень возможностей тех, кто сегодня составляет нам конкуренцию. Покупка акций предприятий, похожих на наше, – это не дело сиюминутного порыва, во все нет. Покупатель заранее знает, под какой вид дорожных работ подходит предприятие, он умеет видеть перспективы потенциального объекта покупки. Если не видеть задачи, то покупка бесперспективна. Но, думаю, каким-то образом, все же, необходимо подстраховаться акционерные, в частности, дорожные организации. В распоряжении о приватизации не прописано даже намеков о каком-либо обременении, о том, что профиль организации после продажи должен быть сохранен. Не всем может повезти, как нам.

Помню, летом 2013 года работала над блоком статей для журнала «Дороги и транспорт» по федеральной автодороге М-1. Рано утром мы выехали с группой специалистов из Москвы в Смоленск. Моими попутчиками и собеседниками стали довольно уважаемые представители дорожной отрасли – депутат Госдумы РФ Сергей Тен, директор Голицынского филиала ГК «Автодор» Алексей Кучеров и один очень представительный господин, к которому все участники

поездки обращались с вопросами и слушали его очень внимательно, иногда, в частности, и я тоже, делая пометки в своих блокнотах. На первой стоянке нас представили – этим человеком был Валерий Дорган. Позже, уже в ходе написания материала о ЗАО «НИТП», коим руководил Валерий Викторович, я поинтересовалась у своих коллег в редакции об этой компании, и ее руководителе. На момент сдачи мной материала о ЗАО «НИТП», компания уже была переименована в ЗАО «МОСТОТРЕСТ-СЕРВИС» и являлась дочерней организацией ОАО «Мостотрест». А о руководителе мои коллеги мне ответили коротко и лаконично: «Валерий Дорган о дорогах знает всё!». И каково же было мое удивление, когда приехав на интервью в Орехово-Зуево с гендиректором ОАО «ДЭП № 12» Михаилом Кубышкиным, узнала, что и здесь мой журналистский путь пересекается с тем, давним моим собеседником, после общения с которым иначе увидела, нет, почувствовала, каким бывает Профessional с большой буквы. Причем пересекается в почти аналогичной ситуации, похожей на ту, что имела место быть в прошлую мою встречу с Валерием Викторовичем Дорганом. В январе месяце нынешнего года основной пакет акций ОАО «ДЭП 12» переходит в руки другого собственника – ЗАО «МОСТОТРЕСТ-СЕРВИС». Еще раз для себя убеждаюсь, что случайностей не бывает, и этому есть только одно объяснение – закономерность. //

▼ С.З. СОЛОДКОВА, инженер ППО



▼ Рабочий момент





# Последние из ФГУ ДЭП

**В канун праздника коллективом ФГУ ДЭП № 17 было отправлено сто тридцать новогодних подарков в Донбасс – для мальчишек и девчонок, в чьи детские судьбы страшным скрежетом металла ворвалась война. Сегодня в этой дорожной организации своим ходом идет повседневная работа – подводят итоги, планируют, и все-таки надеются, что их родное предприятие и впредь будет жить своей, дорожной, жизнью, и не придется им беспокоиться за его судьбу.**

## **В НОГУ СО ВРЕМЕНЕМ**

Сегодня ФГУ ДЭП №17 выполняет весь комплекс дорожных работ, предусматривающий реконструкцию, ремонт, содержание автомобильных дорог, благоустройство территорий, а также оказывает услуги по информационному обеспечению и инженерному сопровождению ремонтно-строительных работ. В настоящее время общая протяженность сети автомобильных дорог, обслуживаемой ФГУ ДЭП №17, составляет 184,5 линейных километров (554,54 приведенных километров). В их число входят такие важные участки, как автомобильная дорога М-2 «Крым» (от МКАДа до 108 км), Московское большое кольцо (от Каширского до Брестского шоссе), подъезды к учреждению Управления делами Президента Российской Федерации ОПК «Бор» в Подольском и Домодедовском районах, а также к другим важным государственным объектам. Интенсивность движения

на головном участке дороги М-2 «Крым» составляет около 120 000 автомобилей в сутки.

История предприятия уходит далеко в прошлое: юридический предшественник предприятия – дорожно-эксплуатационный участок № 6 (ДЭУ № 6) с дислокацией в г. Подольске Московской области был образован 13 июля 1958 года. Управление автомобильной дороги Москва-Харьков поставило перед новой организацией четкую задачу – ремонт и содержание закрепленной сети федеральных автодорог и сооружений на них южного, крымского направления ближнего Подмосковья.

Умение шагать в ногу со временем и отвечать его требованиям сегодня дает возможность обрести статус одного из крупных предприятий отрасли в Московской области. Безусловно, акцент делается на новые технологии, методы, которые можно применить в дорожном деле для повышения сроков износа и качества дорожного покрытия.

– Для увеличения срока службы асфальтового покрытия используется щебеночно-мастичный асфальтобетон со стабилизирующими добавками «VIATOR» или «УНИРЕМ», – рассказывает главный инженер Юрий Поляков, – а также щебеночно-мастичный асфальтобетон на полимерно-битумном вяжущем (ПБВ-60). Для повышения безопасности дорожного движения применяются знаки на высокоинтенсивной пленке, обладающие повышенной светоотражающей способностью. Мелкие деформации и повреждения асфальтовых покрытий устраняются использованием литой асфальтобетонной смеси. При этом применение средств малой механизации – рециклеров, существенно повышают производительность труда. На предприятии разработана и внедрена Система контроля качества выполняемых работ. При производстве работ используются материалы и оборудование, имеющие соответствующие сертификаты и паспорта. Испытания, подтверж-



дающие качество используемых материалов и выполненных работ, проводятся в собственной аттестованной лаборатории.

Много интересного услышала я в этот день от дорожников Подольска. Методы хозяйствования и проведения работ, применяемые здесь, впечатляют подходом специалистов, их желанием найти возможности для снижения энергозатрат при сохранении качества выполняемых работ.

– Для борьбы с зимней скользкостью наши специалисты применяют природные хлоридные натриевые рассолы (жидкие хлориды), – сообщает в ходе беседы заместитель директора по содержанию дорог Андрей Керн, – В состав 1 литра жидких хлоридов входит 22% минерального вещества – NaCl. Скважина для добычи полезных ископаемых функционирует с 2005 года, глубина скважины 1250 м. Экономический эффект от использования жидких хлоридов доходит до двух миллионов рублей в год».

– На сегодняшний день предприятие имеет более 130 единиц техники – из них 83 автомобили, 50 – специализированные дорожно-строительные машины для содержания автодорог. Техника дислоцирована на 5-ти производственных участках, имеющих также свою ремонтную базу. Только в 2013 году было приобретено еще 14 машин – это КДМ, МКДС на шасси КАМАЗ, автогрейдеры, погрузчики фронтальные, автомобиль «Газель», – продолжил беседу главный механик предприятия Николай Ульянычев. – Также в 2014 году купили автобус ЗАЗ-3309 для перевозки дорожных бригад. Для осуществления поставленных задач наш ДЭП привлекает в оборот лизинговое и арендованное имущество (с последующим выкупом) и это немало способствовало тому, что за последние четыре года значительно обновлен парк дорожной техники. Ремонтно-механическая мастерская укомплектована всем необходимым оборудованием, на котором работают высококвалифицированные специалисты. Это позволяет оперативно диагностировать неисправности и в короткие сроки проводить восстановительный ремонт.

## ШТРИХИ К ПОРТРЕТУ



▲ Валерий ШАГОВ,  
директор ФГУ ДЭП № 17

Разумеется, не в малой степени успехи ФГУ ДЭП №17 определяются личными качествами его руководителя. Вся трудовая деятельность Валерия Шагова связана с работой только на этом предприятии, которое стало для него вторым домом. Еще до службы в армии Валерий Николаевич окончил Московский автодорожный техникум, затем уже, будучи дорожным специалистом, продолжил образование во Всесоюзном инженерно-строительном институте. Знаковым стал для него 1987 год, когда его, только что окончившего институт, на общем собрании трудового коллектива единогласным голосованием избирают начальником ДРСУ-17 (одно из прежних наименований ДЭП №17). Тогда ему только что исполнилось 29 лет. Требовательность к себе, целеустремленность и амбиции молодого специалиста были действительными чертами его характера, которые позволили ему за короткий срок пройти путь от мастера до начальника предприятия. Однако та ответственность, что легла на плечи Шагова, оказалась вполне посильной. Пройдя все «ступени» от дорожного мастера до директора, ему легко общаться с любым мастером или прорабом – потому как говорят они на «одном языке». Сегодня, спустя тридцать пять лет, когда он впервые переступил порог этой организации, в стенах, вернее на дорогах которой, шло

становление его как профессионала и как человека, Валерий Николаевич остается таким же целеустремленным и амбициозным. Под его руководством смонтированы два асфальтобетонных завода, проведены большие работы по реконструкции промышленной базы и ремонту административно-бытовых корпусов, теплых стоянок для дорожных машин и механизмов. Умение грамотно поставить перед подчиненными задачу и проследить её исполнение на всех этапах, тактичность, внимание к людям – благодаря этим качествам коллектив предприятия стал единой командой профессионалов, которой по плечу решение самых сложных задач. За годы работы Валерий Шагов неоднократно награждался всевозможными почетными знаками отличия – нагрудным знаком «Почетный дорожник России», медалью «В память 850-летия Москвы», юбилейным нагрудным знаком «В память 200-летия Управления водными и сухопутными сообщениями», медалью имени А.А. Николаева.

Два года подряд по итогам Всероссийского конкурса «Дороги России - 2012» и «Дороги России - 2013», проводимым Общероссийским отраслевым объединением работодателей в дорожном хозяйстве «АСПОР», ФГУ ДЭП № 17 признано победителем в номинации «Лучшая подрядная организация». В 2013, 2014 годах администрацией Подольского муниципального района ФГУ ДЭП № 17 признано «Лучшим налогоплательщиком».

В коллективе есть крепкий костяк – это чувствуется. Мой приезд накануне праздника, кажется, никого не удивил. Деловой настрой витал в кабинетном пространстве, лишь иногда его нарушала брошенная кем-нибудь шутка, которая растворялась в решительности суждений и мнений, собравшихся здесь людей – словно продолжался давно начатый разговор и конца ему не видно. С некоторыми из этих людей Валерий Шагов шел плечом к плечу все эти три с половиной десятилетия.



▲ Виктор ГРУДАКОВ,  
заместитель директора



▲ Андрей КЕРН,  
заместитель директора



▲ Юрий ПОЛЯКОВ,  
главный инженер

В ДЭП № 17 две трети единиц автотранспорта и дорожной техники оборудованы навигационной системой «ГЛОНАСС». Они подключены к единой автоматизированной системе навигационного диспетчерского контроля «Дортранснавигация», что позволяет отслеживать маршрут движения, местонахождение, пробег, расход горючего и другие важные показатели работы машин и механизмов. На предприятии ведется круглосуточное дежурство и оборудован Центр Управления Производством (ЦУП), составной частью которого является «Система дорожного метеорологического обеспечения».

### О НАСУЩНОМ

Опережая мой вопрос о кадровой политике руководителя, Валерий Николаевич сам начал рассказывать:

– Среднегодовая численность коллектива составляет 270 человек. На предприятии отсутствуют

вакансии ПСС (руководители, специалисты и служащие). При этом 41 из 53 сотрудников ПСС или 80% от общего их числа имеют специальное (дорожное) высшее и средне-специальное образование. 22% постоянных работников проработали на предприятии более 10 лет, 20% – более 20 лет, 6 человек награждены знаком «Почетный дорожник». Гордимся рабочими династиями семей Кочановых, Ключковых, Смирновых, Сычевых, Сысовых, Марочкиных, Ролдугиных, Беляевых, Давыдовых, Арбузовых, Талашовых, Думчевых, Пашиных, Гончарук. Общий стаж отдельных семей насчитывает более 50 лет.

– Если раньше ты имел квалификацию механизатора, то мог сесть, например, за каток, – продолжает рассказывать Валерий Шагов. – Сегодня же реалии несколько иные – чтобы иметь возможность эксплуатировать иную технику, ты должен иметь соответствующую квалификацию, то есть,

пройти специальное обучение. Для этого на базе специализированного учебного комбината проводится подготовка необходимых дорожных специалистов. Мы в свою очередь оплачиваем учебу наших сотрудников, которые после подготовки, возвращаются на предприятие квалифицированными специалистами. Среди лучших хочется отметить механика автоколонны Александра Ролдугина, слесаря РММ Александра Купетиса, машиниста экскаватора Петра Бутнару, машинистов погрузчиков Андрея Солдатенко, Алексея Кузнецова, Сергея Самохвалова, водителей самосвалов Геннадия Чуранова, Александра Беляева, Игоря Глебкина.

– Но, есть и проблема, – продолжает Шагов. – Проблема нехватки дорожных рабочих, которая действительно злободневна. Местные жители (в Подольске, в Чехове, в Серпухове) не идут работать на содержание дорог (убирать мусор, проводить окоску травы и т.д.), считая эту работу непрестижной, тяжелой и неблагодарной. Поэтому вынуждены привлекать рабочих из Таджикистана и Молдавии. Хотя не скажу, что эта работа низкооплачиваемая.

Мусор же на дорогах – он ведь как показатель труда и усилий дорожника. Вроде вот только убрали, а уже через час нужно снова приниматься за работу. Особенно по весне, когда сходит снег, возникает такое ощущение, что мы на свалке живем.

– Как вы думаете, почему так происходит?

– Безнаказанность и невоспитанность. Как ни парадоксально это может прозвучать, нужен за-

### ▼ Укладка асфальто-бетонной смеси







▲ Марина СЛЫНКО,  
главный бухгалтер



▲ Ольга ПАШИННА,  
Начальник ППО



▲ Анатолий НИКОНОВ,  
начальник АБЗ

кон о «культуре человека». Главы администраций, депутаты, выступая по телевидению, или в своих предвыборных речах, ни слова не говорят об этом, словно этой проблемы не существует в природе. Раз уж наш менталитет не подразумевает желаний уважать чей-то труд и относиться к нему с должным почтением, то есть, скажу более – ходить и ездить по чистым дорогам, то остается одно – ввести наказание за подобные нелепые деяния.

Хочу отметить, что, бывая в командировках в других регионах России, будь то Карелия или Урал, везде слышу об этом биче для дорожников – беспринципном отношении пользователей дорог к тому, что мы вкладываем в такое ёмкое понятие, как «культура человека». И эта беспринципность «влетает в копеечку»!

Так за 2014 год на сбор, вывоз и складирование на полигоне мусора с дорог предприятием потрачено порядка 40 млн. рублей.

### ОСТАТЬСЯ В ФЕДЕРАЛАХ

Десятилетия спустя в характере директора появились бесценные опыт и мудрость, когда имея уже крепкую позицию и свое видение дела, которому практически была посвящена вся жизнь, Шагов категоричен в отношении некоторых преобразований, происходящих в дорожной сфере.

- На сегодняшний день ФГУ ДЭП № 17 одно из предприятий, обслуживающее федеральные дороги в Московской области, включенное в прогнозный план приватизации на 2014 – 2016 гг. Но, при выполнении этого плана возникает ряд вопросов, без решения ко-

торых приватизация невозможна. Один из них - это передача объектов ЖКХ в собственность муниципальных образований. Так с 2009 г. наше предприятие не может передать жилой фонд (двухэтажный 8-квартирный дом, 2 барака (3 квартиры) и ряд объектов жизнеобеспечения этих домов) в собственность Серпуховского муниципального района Московской области. Судебные тяжбы, выездные комиссии, передачи по Центральному телевидению, заседания штабов Министерства ЖКХ Московской области, распоряжения Территориального Управления Росимущества по Московской области – ничто не смогло изменить ситуацию. Администрация Серпуховского муниципального района принимать жилые дома и людей, прописанных в районе, к себе на баланс не желает. И до сих пор ФГУ ДЭП № 17 вынуждено нести бремя содержания этого жилого фонда, отвлекая средства дорожного фонда не по прямому назначению. А приватизировать предприятие, не передавшее жилой фонд, оставившее его в казне государства, неправильно.

– Теперь по поводу акционирования предприятия, – продолжает директор, – пусть и со стопроцентным государственным пакетом акций. Я не верю, что после изменения организационно-правовой формы произойдут какие-то значительные перемены. Самое главное, что после акционирования, через определенное время, акции предприятия будут выставлены на продажу. Получается, купить этот ДЭП может любой. Если сегодня учредителем является Росавтодор, то после акционирования учредителем становится Министерство

имущественных отношений. Помните, я не против самого акционирования, я против продажи. При проектировании и строительстве дороги М-2 «Крым» просчитывалось размещение баз, теплых стоянок для транспорта и теплых помещений для дежурных смен, плечо возки от площадок для хранения противогололедных материалов (ПГМ) до места распределения этих ПГМ. А сейчас это оказалось никому не интересно.

На сегодняшний день в хозяйственном ведении предприятия находится 53 объекта недвижимого имущества, используемые предприятием для выполнения своих задач.

Далеко не глупые люди создавали всю дорожную инфраструктуру – это производственные базы, пескобазы, удобные подъезды к ним, все коммуникации, условия для размещения техники и материалов. Конечно, они привлекательны с точки зрения, практически, любого бизнеса. Потому как все эти мероприятия происходят в рамках действующих законов. Преобразование государственных дорожных предприятий в акционерные общества, требует специального подхода к этому вопросу. Подход к приватизации дорожных предприятий и аптек, баз отдыха и т.д. не должны быть одинаковыми для всех.

Надеемся, что вопросы, затронутые в статье, найдут отклик у наших читателей.

Пользуясь случаем, поздравляем всех Дорожников с наступившим 2015 годом, желаем всем работникам Дорожной отрасли успехов в их нелегком труде, здоровья и благополучия. //

**Сталина КУЗНЕЦОВА**