

УВЕРЕННАЯ ПОСТУПЬ

АО «ТОДЭП»



С директором Тюменского филиала ФКУ «Уралуправтодор» Алексеем Осинцевым выезжаем в областное дорожно-эксплуатационное предприятие «ТОДЭП». На пути нашего маршрута по Тюмени – ровные, без ям и трещин, чистые и ухоженные дороги, с отчетливо проступающей дорожной разметкой и «зеброй» пешеходных переходов. «Функции генподрядчика по содержанию городских улиц выполняет компания «ТОДЭП», – отзывается на мою положительную реакцию Алексей Осинцев. – Также образцово обслуживает она областные и федеральные трассы. Это мощная дорожно-строительная структура в прошлом году отметили двадцатилетний юбилей.»



Юрий ЗИНЧУК,
генеральный директор АО «ТОДЭП»

Наша справка

Открытое акционерное общество «Тюменское областное дорожно-эксплуатационное предприятие» (АО «ТОДЭП») образовано в 1994г. путем реорганизации «Тюменьавтодор».

В состав АО «ТОДЭП» входит 23 филиала (ДРСУ), которые расположены во всех муниципальных районах юга Тюменской области.

Учредителем АО «ТОДЭП» является Правительство Тюменской области.

Предприятие осуществляет следующие виды деятельности:

- содержание и текущий ремонт автомобильных дорог, мостов и дорожных сооружений на них;
- строительство автомобильных дорог, мостов и сооружений на них;
- строительство и ремонт жилья и производственных баз;
- производство и реализация строительных материалов;
- проектные, маркшейдерские и изыскательские работы;

С приходом нового руководителя компания продолжает активно развиваться». Узнаю, что в составе холдинга 23 филиала – районные ДРСУ вошли в структуру компании и успешно работают. АО «ТОДЭП» обслуживает на юге Тюменской области широкую сеть дорог общего пользования: 1022 км – федеральных, 8852 км – областных, более шести тысячи километров муниципальных дорог и все искусственные сооружения.

На пути к директорскому кабинету, замечаю на стене, «знакомый до боли» всем водителям, запрещающий дорожный знак «Остановка запрещена». На нем запечатлен логотип компании с призывной надписью: «Не останавливаться на достигнутом!».

Генеральный директор АО «Тю-

менское областное дорожно-эксплуатационное предприятие» Юрий Зинчук, встречает меня энергичным рукопожатием, извиняется, что через час должен быть на совещании у руководства Тюменской области. Беседа наша начинается, что называется «с колес» – с ходу я задаю свой первый вопрос, и уже продолжается в ритме заданным хозяином кабинета.

Из подрядчиков – в генподрядчики

– Юрий Николаевич, каким выдался уходящий год для компании? Много ли удалось сделать из намеченного?

– Этот год был кризисным для всей страны, не обошел он стороной и нашу компанию. В та-



Призеры конкурса «Дороги «Единой России»»

ких условиях нам важно было сохранить коллектив, не остановить развитие акционерного общества, удерживать заработную плату на должном уровне и не допустить социальную напряженность. И этого удалось достичь.

Прежде всего, благодаря тому, что имеем не один, а несколько источников финансирования. Портфель наших заказов ежегодно меняется в процентном отношении, но в целом, дает нам возможность стабильно развиваться и двигаться вперед. Если в одном месте убыло, то стараемся, чтобы в другом прибыло. Наш принцип – не ждать, а активно искать объемы работ, для чего надо участвовать в торгах и побеждать в них. Потому что, будет работа, будет и достойная зарплата. Бытовые ус-

ловия у нас на соответствующем уровне, есть и гарантированный соцпакет. Работа дает людям стабильность и уверенность в завтрашнем дне.

В этом году Федеральные заказы у нас выросли в три раза по сравнению с прошлым годом и в 10-12 раз по сравнению с 2012 годом. В 2015 году на федеральных объектах мы выполнили объем работ по ремонту и капремонту более чем на 150 километрах. И если раньше, больше работы осваивали на региональных трассах, то нынче, впервые, основную часть заказов составили именно федеральные заказы. Конечно, это нас радует, вселяет оптимизм.

Я считаю, что мы достойно отработали на всех федеральных

объектах, на которых не допустили ни одного сбоя. Более того, все объекты сдавались досрочно, с высоким уровнем качества. Хотя, надо сказать, что этот год был еще тяжелым не только в связи с кризисом, но и с климатическими условиями. Было очень дождливое лето и приходилось буквально «ловить» каждую погожую минутку днем и ночью, чтобы продолжать работы на федеральных объектах.

Второй традиционный блок заказов нашего предприятия – это содержание и ремонт региональных автодорог. Правда, в этом году он немного «похудел». Перед нами стояла задача максимально сохранить свои позиции на трассах области. Пусть и не без потерь, но, в целом, нам это уда-



- строительно-монтажные и ремонтные работы;
- транспортирование грузов на всех видах транспорта, в том числе по международным перевозкам, как на собственных, так и привлеченных транспортных средствах;
- торговая, торгово-посредническая, закупочная, сбытовая деятельность;
- участие в разработке и реализации долгосрочных программ в сфере дорожного хозяйства, перспективных и годовых прогнозов технического состояния, планов содержания и развития автомобильных дорог;
- производство товаров народного потребления;
- производство продукции производственно-технического назначения;
- монтаж технологического оборудования;
- выполнение маркетинговых исследований, создание банка данных технической и коммерческой информации, оказание консультативных услуг;
- оказание услуг сельскому хозяйству;

Сегодня АО «ТОДЭП» - это предприятие с высокой производительностью, качеством работы, современным и мощным автопарком, со своими производственными базами, асфальтобетонными заводами, дробильно-сортировочными комплексами, битумными базами, высококвалифицированным персоналом.

АО «ТОДЭП» работает на опережение, постоянно развивается, филиалы очень мобильны, благодаря чему происходит перераспределение сил и технических ресурсов на важные объекты области.

Визитной карточкой предприятия является строительство таких важных объектов, как «а/д Аромашево-Вагай», «а/д Ялуторовск – Ярково», «III пусковой а/д Тюмень-Н Тавда», выполнение работ по благоустройству улиц и площадей г. Ялуторовска, г. Заводоуковска, г. Тобольска, г. Ишима, р.п. Голышманово, с. Н-Тавда и многие другие.

Предприятие имеет более 300 единиц самосвального парка, 50 единиц экскаваторов, 150 единиц самоходных катков, 28 комплексов по укладке асфальтобетонной смеси, благодаря чему осуществляет все виды дорожно-строительных работ только собственными силами.

АО «ТОДЭП» отсыпает более 1,0 млн. м³ грунта в год, а также принимает и перерабатывает на своих тупиках более 2,5 млн. т щебня, для устройства основания и выпуска асфальтобетонной смеси.



Владимир ТРЕНОГИН,
главный инженер АО «ТОДЭП»



Елена КЛЮЧНИКОВА,
главный бухгалтер АО «ТОДЭП»

лось. К тому же, все мероприятия по текущему ремонту в рамках содержания региональных дорог в этом году, в сравнении со всеми предыдущими годами, существенно увеличили. В результате, мы смогли сохранить от разрушения значительную часть дорог на юге Тюменской области, которые мы содержим.

Каждый житель области и транзитер-автомобилист имеют право на безопасный и бесперебойный проезд по нашим трассам. Это касается и муниципальной сети дорог, которые составляют третий блок госзаказов. Нынешний год стал для нас, можно так сказать, знаковым. Мы впервые «зашли» в крупные муниципальные проекты в качестве генподрядчика – по содержанию дорог в двух крупнейших городах области – Тюмени и Тобольске. И мы понимали меру ответственности, которая на нас ложилась и сложность поставленных перед нами задач. Есть немало нюансов обслуживания улично-дорожной сети в населенных пунктах, и особенно в городах. Поэтому, скажу прямо, вначале были сложности, но наши работники постепенно изучили тонкости содержания, выработали для себя правила работы, приобрели необходимый опыт, что позволяет нам качественно выполнять все работы по

обслуживанию дорог и улиц Тюмени и Тобольска.

Мы продолжаем принимать активное участие в любых конкурсах и работаем во всех муниципальных образованиях, расположенных на юге Тюменской области. Содержим и ремонтируем дороги в городах и поселках, занимаемся благоустройством.

Одна из наших задач зимой – устройство «зимников», когда техника выезжает на трассы и «топчет» по снежной тундре на заболоченной местности до самых дальних участков. Устраиваем и ледовые переправы через большие реки. Применяем метод намораживания водой льда. Кстати, эти искусственные сооружения, хоть они и временные, но тоже требуют содержания. Поэтому наши работники постоянно следят за состоянием ледовых мостов. А в летний период налаживаем паромную переправу, благо у нас собственный речной флот. В области не все населенные пункты имеют сообщение по автодорогам, а паром позволяет людям намного укоротить маршруты, быстрее добраться до административных центров.

Помимо традиционных блоков по госзаказам, у нас также формируется ежегодно довольно приличный портфель по прямым договорам. Например, успешно



Самая широкая улица в г. Тюмени построена АО «ТОДЭП»

работаем с нефтяниками на севере области, где расположено немало нефтяных и нефтегазовых комплексов. Эти предприятия наши давние партнеры. Производим там работы по содержанию технологических дорог и проездов, по приемке грузов. В принципе, стараемся работать со всеми, кто нуждается в наших услугах, чтобы трудовой коллектив был максимально задействован.

Технологии и опыт

– Постоянно слышишь от дорожников, что работа на федеральных объектах – это хорошая школа для любого предприятия в плане освоения новых технологий. Что вы скажете?

– Заказчик просто обязан быть новатором, чтоб двигать всю отрасль вперед. Понятно, что ФКУ «Уралуправтодор», закладывает в проектах передовые технологии, опробованные в других регионах. Федеральному учреждению это легче дается, потому что внедрения инноваций требует Росавтодор, к тому же, выделяется достаточно средств. Хотя, и требования на «федералке» намного жестче, чем на региональных дорогах. На наших предприятиях сейчас активно идет процесс оптимизации производства, который мы производим исходя из накопленного нами опыта работы на федеральных трассах. Ведь большинство технологий нам приходится осваивать с нуля. И важно, выработать реко-

мендации, чтобы не только одно подразделение, но и другие освоили новинки. Сегодня подрядчик не имеет права применить материал, который не соответствует требованиям заказчика. Процент новых технологий в заказах год от года растет, это способствует их освоению. Мы видим в последние годы, что Росавтодор делает упор на инновации, что заставляет и нас овладевать новаторскими методами дорожного строительства, широко использовать и современные материалы. Это заставляет и нас обучать людей, повышать квалификацию работников.

В этом году у нас были разные федеральные объекты и каждый из них по-своему интересен, потому что на каждом применяли





Ирина ШУСТОВА,
руководитель отдела кадров АО «ТОДЭП»



Андрей ЖОЛУДЕВ,
механик - капитан сборной АО «ТОДЭП»



Валерий ЯРКИН,
директор Яркковского ДРСУ

различные технологии. Это дает импульс в дальнейшем развитии компании.

– Какие технологии были освоены в последние годы?

– Время не стоит на месте. Наша компания тоже прогрессирует. Еще два-три года назад «потолком» нашего предприятия была технология ШПО, которая является одним из экономически выгодных способов повышения долговечности верхнего слоя дорожного полотна. В предыдущие годы мы занимались в основном только содержанием и мало получали средств на развитие и ремонт дорожной сети. В этом году все изменилось. Были у нас участки ремонта и капремонта. Да и в контракты по содержанию дорог было включено больше ремонтных работ.

На трех объектах федеральных дорог мы произвели капитальный ремонт методом холодной регенерации, что для нашей компании было в новинку. Применяли стабилизаторы щелочно-мастичных смесей разной модификации, комплексный модификатор асфальтобетона Колтек. Сейчас ведем мониторинг этих участков, исходя из результатов которого можно будет говорить о конечных результатах применения инноваций.

Есть технологии, которые мы используем на протяжении нескольких лет. К примеру, применение геосетки, композитов,

различных добавок, других материалов отечественного производства для укрепления прочности дорожных одежд. В результате, мы получаем конструкцию дорожных одежд уже другого качества. Это дает уверенность в том, что последующие 10-15 лет, а то и больше, дороги будут исправно служить пользователям.

Отмечу также, что в этом году мы работали на содержание всех искусственных сооружений на юге Тюменской области. Способствовало этому и то, что нашим подразделениям удалось в кратчайшие сроки ликвидировать последствия стихии на участке дороги Р-404 Тюмень – Тобольск – Ханты-Мансийск, который был полностью размыт в результате выпавшей за ночь двухмесячной нормы осадков. Движение по этой федеральной трассе на 447-м километре было парализовано. Мы не только полностью восстановили этот участок дороги, но и провели там сложные гидротехнические работы по отводу воды и замене сливных труб большого диаметра, проходящих под дорожной насыпью. Эта была нештатная ситуация, и мы с ней успешно справились. К концу вторых суток движение на авто трассе уже было восстановлено.

– С какими проблемами встречались при проведении работ на автодорогах?

– Все объекты, по-своему сложные. На каждом могут всегда под-

ждать «сюрпризы». Но самым тяжелым, пожалуй, был участок км 348 - 357 дороги Р-402 Тюмень – Ишим - Омск. Для капитального ремонта этих 10-ти километров потребовалось более 150 тыс. тонн инертных материалов, в основном щебня. А так как этот объект торговался в начале лета, времени у нас было мало. А тут, как назло, еще и дожди зарядили на целые недели. Только благодаря тому, что наши бригады были готовы работать в круглосуточном авральном режиме, учитывая, что компания имеет при этом большие материальные запасы, подвижной парк техники, механизмы, ЖБИ, комплексы АВЗ, мы сумели, пусть и за счет большого напряжения сил и средств, сдать объект в срок.

Хотел бы остановиться еще на одной проблеме, которая зачастую ломает график работ. Всем известно, что в летний период очень трудно поставить инертные материалы на дорожные объекты, так как, в это время железная дорога прекращает поставку вагонов. Начиная с начала июня и до конца сентября подвижного состава нет. Он задействован под перевозку угля и других грузов по зимнему заводу. Получается, что есть контракт, техника, люди и желание, а завезти инертные материалы мы не можем. Хорошо, что у нас были в железнодорожных тупиках свои запасы щебня. Но мы



Алексей ПАВЛОВ,
заместитель генерального директора
АО «ТОДЭП»

сработали, что называется «на флажке», полностью опустошив все, что было накоплено.

С переходящими контрактами с 2014 года все было предсказуемо, они выполнялись в штатном режиме. Инертные материалы были уже на объекте, так как мы завезли их заранее, то есть зимой. Люди и техника работали по плану, без авралов. Масштабные объекты, которые требуют очень больших материальных ресурсов, должны торговаться как можно раньше. Желательно, чтобы конкурсы на них проводились в первом квартале, а еще лучше, в конце предшествующего началу работ года. Тогда можно будет заранее завести материалы, перебросить технику, подготовить площадку, обустроить строительные городки. При этом обязательно должны быть переходящие объекты, которые хотя бы обеспечивали минимальный портфель заказов. Это, в свою очередь, стало бы гарантией для сохранения коллектива, сняло социальную напряженность.

В Тюменской области в этом году у нас было еще два тяжелых объекта. Оба эти «направления» были притчей во языцех у водителей – это север Уватского района, точнее весь район. Там, в принципе, до нашего прихода ни содержания не было, да и ремонт по-настоящему не производился – сплошные ямы и колдобины. Ох, сколько «теплых» слов





Руководители филиалов АО «ТОДЭП»



от водителей в адрес дорожников пришлось услышать нашим работникам во время проведения ремонтных работ. «Почему вы это не делали этого раньше», «Вы допустили, вы виноваты...». Человек хочет ехать по хорошей дороге, он платит налоги, и это справедливо.

В этом году по Тобольскому филиалу мы отремонтировали более 50 км дорог. С тех пор по этой трассе мы не услышали ни одного замечания. Работы начались по инициативе нашего губернатора. Представители ФКУ «Уралуправтодор» строго следило за ходом ремонта. Проводились совместные совещания, на которых удалось в тандеме достичь договоренности по финансированию дорог этого региона. И мы, конечно, довольны, что сумели проделать такую сложную, большую работу своевременно и в срок. Но самое главное, что северяне получили возможность ехать с удобством по безопасным качественным дорогам. А ведь были и забастовки, и письма в различные организации.

В восточной зоне Тюменской области самыми опасными для водителей направлениями были Абатский и Ишимский районы. Там тоже мы выполнили приличный объем работ по капремонту и ремонту. Много ямочного ремонта произвели в других районах. Федеральные дороги в Тюменской области заметно пре-

ображаются, чему, безусловно, способствует и хорошее финансирование. Сделано уже немало. У нас теперь есть хорошая динамика. Главное, чтобы теперь не сбавлять темпы.

Когда мы выезжаем на трассу, то включаем рацию и слушаем, как водители отзываются о нашей работе. Даже то, что мы можем не увидеть, автомобилисты замечают и не стесняясь в выражениях, комментируют работу дорожников. Сейчас негативных высказываний в наш адрес становится все меньше, больше становится положительных отзывов. И нам это приятно слышать.

Мудрое решение

– Юрий Николаевич, расскажите об истории создания и структуре, возглавляемого Вами предприятия. Как удалось не растерять производственные мощности и людские ресурсы многочисленных ДРСУ, консолидироваться и успешно работать в рыночных условиях?

– Наша компания была образована в 1994 году, когда решением областного правительства все ДРСУ юга Тюменской области были собраны в один холдинг. В тяжелых 90-х предприятие решило главную задачу – выжило. Начиная с 2002 года перед компанией были поставлены новые цели – развиваться и эффективно работать на благо своего реги-



Награждение АО «ТОДЭП» в Тюменской областной Думе

она. В этот период предприятие возглавляли опытные руководители, заслуженные дорожники России - Дергунов Виктор Семенович и Лаптев Геннадий Иванович. Руководством области была оказана большая помощь в приобретении машин и механизмов, установлен щадящий налоговый режим.

Мы, в своем роде, несем социальную защиту для жителей юга Тюменской области. Потому что в каждом районе у нас имеется ДРСУ. Это, во-первых, рабочие места, налог в местные бюджеты от деятельности предприятия. В некоторых районах наш налог составляет значительную часть поступлений в местный бюджет. Во-вторых, мы акционерное общество, полноправным хозяином которого является Правительство Тюменской области. Поэтому, чем наша компания будет сильнее и эффективнее, тем большую стоимость она будет иметь. Наше предприятие – это, по большому счету, капитализация региональных активов Тюменской области в дорожно-транспортной сфере.

– Тут присутствует и чисто экономический расчет: выполняя те же федеральные заказы, вы тем самым пополняете и областной бюджет?

– Собственно, так оно и есть. Любой рубль, который осваивается на федеральных объектах, дает копейку и в региональный и муниципальный бюджет.



– Выходит, что вы пошли своим путем: всюду царит приватизация, а у вас просматривается целенаправленная централизация в дорожном хозяйстве?

– Да, я думаю, что это мудрое решение и правильно выбранная стратегия руководства нашей области. К тому же экономически и социально она оправдана. Даже крупные государственные предприятия, такие, как «Тюменьдорстрой» и «Дорпромстрой» влились в наш холдинг. В условиях рыночной экономики мы перевели их на полный хозрасчет, и они в этом качестве переходят из убыточных в стабильные предприятия. Мы контролируем работу всех наших филиалов, помогаем, на нашей базе оптимизируем, учим рациональному использованию ресурсов, которые у них есть. Немаловажно, что и губернатор, и правительство области оказывают нам всемерную поддержку.

Нам передаются активы, имеющиеся у области, чтобы мы их рационально использовали. Собственник, в лице Правительства Тюменской области, принимает совместно с нами стратегию развития, а мы, являясь, по сути, менеджерами, должны эффективно управлять производством, которое нам доверили. Дороги всегда были и остаются одними из главных инструментов в решении эко-

номических и социальных задач в регионах. Дороги – это жизненные артерии наших сёл и городов, и их развитие укрепляет уверенность жителей в завтрашнем дне. Строительство и содержание дорог всегда относилось к сфере национальной безопасности. Не случайно же первые ДРСУ в стране возглавляли чекисты.

Двигаться только вперед!

– Юрий Николаевич, поделитесь перспективами развития холдинга.

– Главное, не останавливаться. Предприятие и дальше должно развиваться, достигнутые результаты нужно только приумножать – это задача номер один. Хотелось бы, чтобы наш бюджет рос год от года «ударными темпами», что во многом будет зависеть от нашей работы.

– **Динамичное развитие предполагает наличие гибкой административной политики...**

– В условиях рынка мы будем выходить не только на федеральные, региональные и муниципальные заказы, но и на структуры различной формы собственности. По-другому в наше время жесткой конкуренции нельзя. Других вариантов просто нет. Никто на блюдечке тебе работу не поднесет, как это было прежде, во времена плановой экономики. За каждый за-

каз надо побороться. Чем больше трудовой коллектив, тем выше степень ответственности. Поэтому надо стараться исключать неоправданные риски и принимать единственно правильные решения, а для этого, все хорошенько просчитывать. Потому, что от того, как будет работать головная компания, зависит во многом благополучие тысяч людей в регионе, если считать и семьи наших работников.

В настоящее время мы заработали положительную репутацию, имеем хорошую банковскую легенду, что позволяет брать кредиты под минимальный процент. У нас есть своя стратегия развития. Мы постоянно укрепляем материально-техническую базу, расширяем ее: приобретаем новые асфальтобетонные заводы, земснаряды, другую, необходимую нам технику и оборудования. Мы выпускаем различный товарный ассортимент для объектов дорожного и жилищного строительства. Максимально используем местные инертные материалы. Имеем свои карьеры, свои гидронамывы. Всю амортизацию, которая есть в нашей компании, мы стараемся пускать на воспроизводство. Потому что требования, предъявляемые по содержанию дорог общего пользования, с каждым годом растут. Соответственно, должна усиливаться и материальная база. Если мы этого





Победители конкурса «Лучший по профессии»

не будем делать, то остановимся в развитии, и отстанем от конкурентов. Мы вошли в эту трудную хозяйственную сферу и пытаемся расширить зону своего присутствия, как Ермак, который говорил: «Пришел, увидел и остался». Так и мы. Пришли в северные регионы области, закрепились и уходите уже не собираемся. И дальше будем так же уверенно расширять свое присутствие.

– Планирует ли компания участие в федеральных заказах на строительство дорог?

– Пока на юге Тюменской области проводится только реконструкция дорог, в которой мы тоже участвуем. Но мы готовы и строить. Для этого есть профессиональные кадры и необходимая спецтехника. И опыт есть. Например, в Тюмени в этом году построили самую широкую улицу. Асфальт, который укладывался в ходе реконструкции федеральных трасс в Тюменской области, делался на наших заводах. Словом, мы уже готовы участвовать в таких масштабных проектах, как строительство федеральных дорог. Этому будет способствовать и дальнейшая оптимизация структуры нашего холдинга, которую в новом году мы должны осуществить.

– В чем ее суть?

– У нас уже будет не 23 филиала, как сейчас, а шесть базовых ДРСУ. Мы укрупняем для того, чтобы повысить эффективность системы управления, а также качество работ. Наша деятельность станет более прозрачной. Но это никак не ущемит права трудовых коллективов, чьи интересы отстаивают профсоюзы. Остаются те же тарифные соглашения, тот же соцпакет. В зарплате люди не потеряют и сокращений не будет. Произойдет объединение предприятий по зонам расположения для того, чтобы более эффективно использовать материальные и трудовые ресурсы.

Этот не какая-то разовая акция. Мы постоянно находимся в поиске. Начинать со своей головной компании. Проанализировали, где у нас «узкие места, где наша деятельность осуществляется нерационально. Пытаемся постоянно задать такой ритм в работе, чтобы каждый человек понимал свою долю ответственности в команде, что если он плохо «сыграет», то вынужден будет уйти в «запасные игроки». Как и в спорте. Дорога - это движение. Никто не имеет право застывать, ни для кого нет привилегий в том, что его былые заслуги

будут гарантом его сегодняшнего бездействия.

Кадры, которые решают все

– Помимо реструктуризации, наращивания производственных мощностей и багажа заказов есть еще и главный фактор успешной деятельности любого предприятия – трудовой коллектив. Сколько человек работает в компании?

– У нас в штате более 2 600 человек. Все – жители юга Тюменской области. Из года в год численность коллектива растет, потому что растут объемы. Вот мы приступили к содержанию улично-дорожной сети Тюмени, Тобольска, и в наш холдинг влились и продолжают вливаться другие муниципальные предприятия.

В каждом из наших подразделений немало династий. Нередко работают целыми семьями. Все понимают, что здесь можно получить хорошие навыки, развиваться, построить карьеру, обеспечить себя и свою семью. Люди держатся за свою работу. Езжу по объектам и на каждом из них вижу знакомые лица. Люди работают десятилетиями, они влюблены в свою профессию.



Юрий ЗИНЧУК поздравляет ветеранов в День дорожника



Оксана МОНИЦА, бухгалтер



В круглосуточном режиме работает Центр управления производством

Все наши коллективы имеют свои традиции. Раньше это были ДРСУ, а если посмотреть еще глубже в прошлое – небольшие строительные участки, образованные еще в 1927. Так исторически сложилось, что ДРСУ всегда были надеждой и опорой каждого муниципального образования. Потому, что они первыми выходят на содержание дорог, поддерживают их в надлежащем состоянии, а для севера это очень важный фактор. С годами эти ДРСУ укрупнились, люди набирались опыта. Очень много делалось ДРСУ в плане строительства жилья и благоустройства муниципальных образований.

В принципе, люди держатся за работу. К, сожалению, у нас в стране распалась система профтехобразования. И не всегда мы получаем специалистов того уровня, который бы хотелось иметь для эффективной работы. Постоянно приходится доучивать самим или направлять на учебу. Требования растут, планка рабочих профессий постоянно повышается. Управлять сложной техникой не просто. Хотелось бы, чтобы молодежь охотнее шла в наши трудовые коллективы.

Во многих районах, как я уже говорил, наши предприятия являются базовыми. В них стабильная и достойная заработная плата. У нас не бывает задержек, мы своевременно выплачиваем аванс и заработную плату, премиальные, предоставляем своим работникам все предусмотренные законом льготы. За хорошую работу у нас каждый работник имеет право получить хорошее материальное вознаграждение. Сегодня необходимо приучить молодое поколение к тому, что деньги с неба не падают, их нужно зарабатывать повседневным напряженным трудом. Да, у нас немало рабочих династий, когда отцы приводят своих сыновей и продолжается непрерывная связь поколений дорожников. Но хотелось бы, чтобы еще больше было конкуренции за каждое рабочее место. Тогда коллективы будут профессиональнее и крепче. Ведь ничто так не объединяет людей, как совместное дело и

стремление достичь хорошего результата в своей работе.

– У вас есть свой учебный комбинат для подготовки специалистов, как это практиковалось на крупных предприятиях в прошедшие десятилетия?

– Пока нет. Но мы заключаем договора с колледжами и вузами и направляем работников на обучение и в зимний период, и в строительный сезон для повышения квалификации или освоения смежных специальностей. Наши люди обучаются, сдают экзамены на такие, скажем, востребованные специальности, как машинист трактора, бульдозера, экскаватора, автогрейдера, водитель погрузчика. Если у человека золотые руки, светлая голова и есть большое желание расти в профессии, то ему немного требуется времени для того, чтобы обучиться нескольким смежным специальностям. Это очень удобно в работе, особенно в нашей климатической зоне. И тогда можно пересаживаться с одной техники, на другую. Заниматься не только ремонтом, но и содержанием дорог, чтобы не было простоев. Например, чтобы при сильных буранах, водитель самосвала мог переквалифицироваться в бульдозериста и очистить дорожное полотно от снежных заносов.

– С вузами, значит, очень тесно взаимодействуете?

– У нас даже есть специалисты, которые сами преподают в вузах. Все вакансии, которые есть в коллективе, мы максимально пополняем выпускниками нашей строительной академии, куда ежегодно подаем заявки. Студенты проходят у практику в наших подразделениях и отбираются на конкурсной основе. Кто-то начинает с дорожного рабочего и только потом получает «погонь» дорожного мастера. У нас много молодых специалистов, которые закончили вуз, буквально, несколько лет назад. За эти годы мы сумели создать свою школу молодых специалистов, которые у нас были мастерами или прорабами, а затем заняли руководящие должности. Им не надо ничего

разжевывать, объяснять. Они знают стиль нашей работы, понимают, что от них требуется, какие задачи и как их решать. Выросла уже целая плеяда наших воспитанников, которыми мы по праву гордимся. Им можно поручить любую задачу, они успешно с ней справятся. И это приятно. В ряду лучших, кто достойно возглавляет свои коллективы, Руслан Миннуллин – директор ТДУ, Андрей Треногин – руководитель Нижне-тавинского ДРСУ, Вера Добрышева – руководитель Вагайского ДРСУ, Олег Белоцкий – руководитель Ишимского ДРСУ, Александр Патлин – руководитель Омутинского ДРСУ. Такой симбиоз мудрости и молодого задора дает большой положительный эффект.

На все руководящие должности – начальник отдела, главный инженер, директор филиала, мы в последние годы стараемся назначать только тех работников, кто прошел нашу школу. Грамотные специалисты должны понимать, что в рамках нашей структуры они могут пойти на повышение, сделать карьеру. Это хороший стимул. Да и компания от этого только выигрывает. Все, кто получает новое назначение, стараются оправдать это своей рабо-

той, своим трудолюбием. И мы активно продолжаем готовить достойную смену.

– **А конкурсы профессионального мастерства у вас проводятся?**

– Не только свои. На базе нашей компании регулярно проходят конкурсы профессионального мастерства УрФО и Тюменской области среди дорожных профессий. Сюда приезжают представители Перми, Екатеринбурга, Ханты-Мансийска и других городов. Состязаются бульдозеристы, экскаваторщики, водители погрузчиков и самосвалов, представители других дорожных профессий. Такие соревнования перерастают в настоящее шоу: автогрейдер забивает футбольные мячи в ворота, экскаватор крутится и сбивает ковшом бутылки, асфальтоукладчики демонстрирует инновационным технологиям... Недавно на одном из таких конкурсов отбирались лучшие специалисты в сборную УрФО для участия во всероссийских соревнованиях дорожников. В нее прошли и наши спецы-виртуозы. Также дважды в год под эгидой правительства Тюменской области и Тюменской областной Думы проводятся региональные состязания на лучшее содержание дорог в зимний и

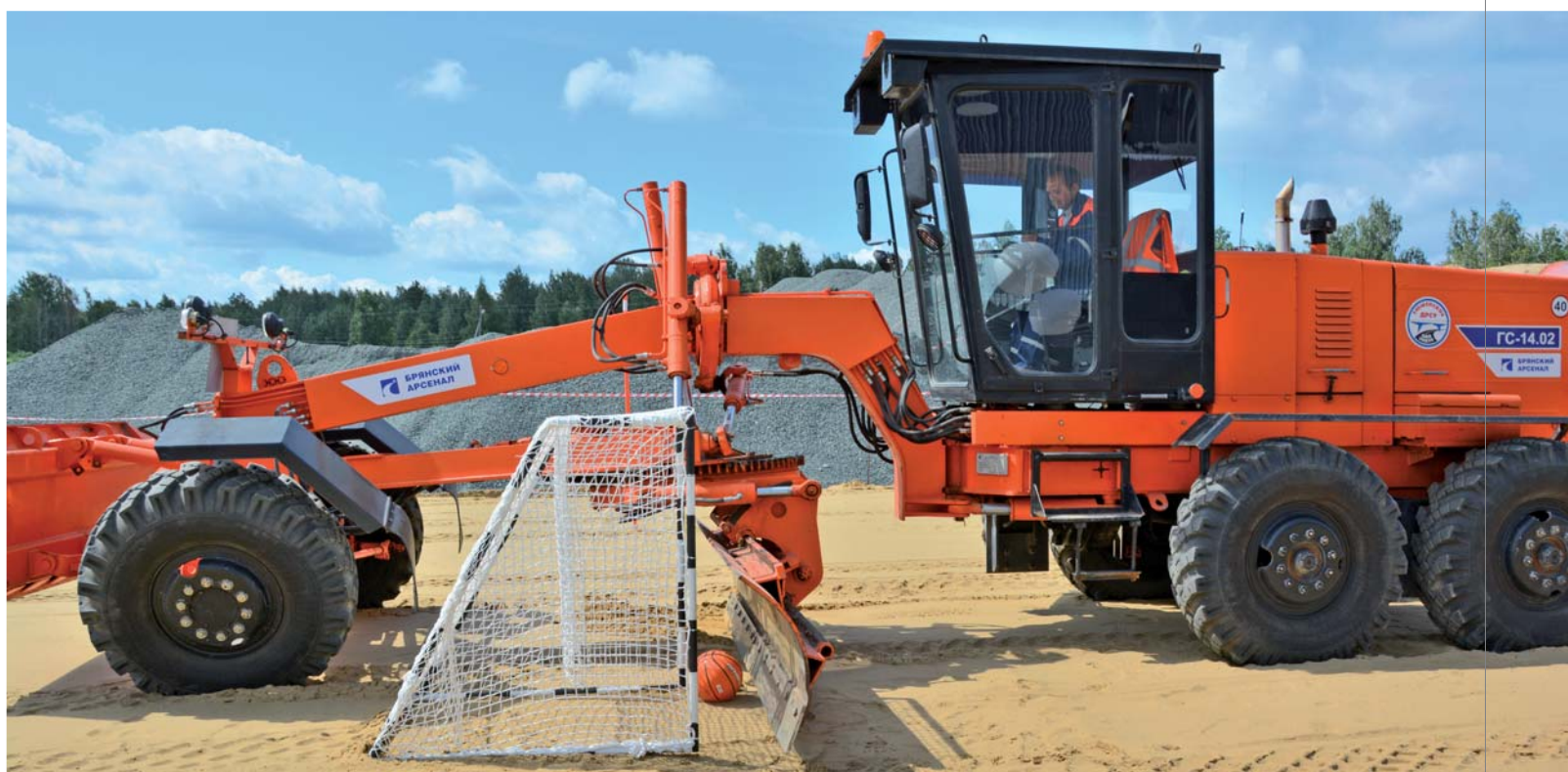
летний периоды. Мы без кубков никогда не остаемся. Как правило, все первые места наши.

– **Юрий Николаевич, в коридоре я заметил длинный стеллаж со спортивными кубками и медалями? У вас что, своя хоккейная или футбольная команда?**

– И не одна... В каждом из наших филиалов есть свои сборные по футболу, волейболу, хоккею и по другим игровым видам спорта. Проводим чемпионаты и спартакиады среди наших подразделений, состязаемся и со сторонними организациями. Словом, со спортом мы дружны.

Коллектив у нас сплоченный, так же проводится множество разных культурных и праздничных мероприятий.

В этом году особым запоминающимся событием в жизни предприятия стала череда мероприятий в честь 70-летия Великой Победы, которые до сих пор наши люди вспоминают с особой теплотой. В общегородском празднестве на параде, посвященном 9-го мая, нам выпала честь представлять город-герой Воронеж. В Ярковском районе отыскали, пылившийся в дачном гараже, старенький ГАЗ-069, доставшийся нашему главному инженеру в наследство от деда-фронтовика.





Герои «Бессмертного полка» в колонне АО «ТОДЭП»

Сами отремонтировали и отреставрировали на наших мастерских «газончик», чтобы он мог принять участие в праздничном шествии. В День Победы мы облачились в военную форму тех лет, и прошли колонной по городу, преобразившись в солдат, моряков, санитарок... Наши люди участвовали во Всероссийской акции «Бессмертный полк» – несли фотографии своих родных – участников Великой Отечественной войны. Приходили целыми семьями, много было детей, невзирая на то, что погода была северная – дождь и холод. Но День Победы – это святая дата. Решили тогда, что отреставрированный «внедорожник» навсегда займет почетное место в гараже нашего холдинга и постоянно будет присутствовать в следующих парадах.

– Юрий Николаевич, в Новом году, что вы хотели бы пожелать трудовому коллективу компании, дорожникам и автомобилистам?

– Желая всем нам мирного неба над головой. В нашем коллективе, хочу всем пожелать крепкого здоровья, чтобы никто не болел, все были энергичны, бодры и веселы. А здоровье в нашей профессии просто необходимо, так как дорожники постоянно

находятся на открытом воздухе в любых погодных условиях – такого специфика нашей нелегкой, но такой почетной и нужной профессии. В наших интересах, чтобы люди ездили по хорошим безопасным дорогам. Хотелось бы, чтобы было хорошее финансирование, и все мы получали достойную заработную плату. чтобы могли закупать новые машины, механизмы, технологии. Желая, чтобы коллектив наш рос и расширялся, потому что, чем больше людей, тем интереснее работать.

Партнерам нашим и всем компаниям, которые работают на дорожном рынке, хотелось бы пожелать, чтобы они могли бы брать столько заказов, сколько могут отработать. Пусть будет честная справедливая конкуренция.

А пользователям дорог, что пожелать? Мы сами часть автомобилистов – пользователей дорог. Желая, чтобы дороги, по которым все мы ездим, имели идеальную ровность. Чтобы автомобилисты всегда относились к дорожникам, с уважением. Чтобы временные неудобства и трудности, которые связаны с дорожными работами, переносились с пониманием. Ведь дороги эти делаются нами для всех! ■