



АВТОБАН

КОРПОРАТИВНЫЙ ЖУРНАЛ АО «ДСК «АВТОБАН»

июнь, №6, 2018



ТЕМА:

«КОМПАНИЯ «АВТОБАН» В ТРАНСПОРТНОЙ СИСТЕМЕ РОССИИ»



18
стр.



Мы собираемся активнее участвовать в ГЧП проектах и концессиях – сейчас это направление обладает практически неограниченным потенциалом.



30
стр.



Сейчас мы являемся безусловными лидерами, и ни одна из существующих дорожно-строительных компаний не достигла нашего уровня по объему осуществляемых контрактов.



37
стр.



Мы сможем более четко контролировать те ресурсы, которые у нас есть, соответственно, мы сможем более эффективно их использовать – материалы, машины/механизмы.



УДЕРЖАТЬ ЛИДЕРСТВО В ОТРАСЛИ!

**Замысел компании:**

Создание высококачественных автомобильных дорог, являющихся основой для развития регионов и улучшения качества жизни людей.

**Корпоративный
информационно-аналитический
вестник АО «ДСК «АВТОБАН»**
№ 6, июнь, 2018 год.

Заказчик: управляющая компания
АО «ДСК «АВТОБАН».

Над номером работали:

Руководитель проекта –
Сергей Благородов

Главный редактор –
Член Союза журналистов России
Людмила Ковалевич

Дизайн –
Ксения Букреева

Корректор –
Наталия Кулакова

**Мы ждем ваших писем и вопросов
по адресу:**

L.Kovalevich@avtoban.ru

119571, г. Москва,
Проспект Вернадского, д. 92, корп. 1,
Тел.: 8 (495) 645-98-18, доп. 4097

Мы благодарим всех, кто помогал
готовить этот номер:
Д.Б. Анисимова, О.Д. Семухину,
М.А. Кириллова,
а также авторов статей.

Подписано в печать: 20 июня 2018 г.
Тираж: 999 экземпляров.
Отпечатано в типографии:
«АТгрупп»
Адрес: г. Екатеринбург,
ул. Сибирский тракт, 12,
строение 3, офис 102.
Телефоны: +7 (343) 379-26-73;
+7 (904) 986-48-88
Издается с 2002 года.
Распространяется бесплатно.

СОДЕРЖАНИЕ

- 4 **НОВОСТИ**
- 12 **ГЛАВНАЯ ТЕМА**
- 40 **КОМПАНИЯ.
УЧЕБНЫЙ ЦЕНТР**
- 48 **ЛЮДИ**
- 50 **КАЧЕСТВО ЖИЗНИ**
- 60 **ПОЗДРАВИМ ВМЕСТЕ!**

СТР. 34

АО «ДСК «АВТОБАН» уверенно входит в тройку крупнейших дорожно-строительных компаний России – с долей рынка по итогам 2017 г. около 6,2 %

**Уважаемые коллеги!**

«АВТОБАН» – компания века, мы строим дороги для человека», – звучит в нашем гимне. Мы – компания, с помощью которой реализуются знаковые проекты транспортной отрасли России. Мы являемся одним из крупнейших генподрядчиков Госкомпании «Автодор» и Федерального дорожного агентства Министерства транспорта РФ. Благодаря нашему труду в стране строятся новые дороги, улучшается инфраструктура, внедряются новые технологии и передовые инженерные разработки. В начале июня просторы России пополнились еще одним значимым, весомым для экономики объектом – было открыто движение на шестом пусковом комплексе трассы «Москва – Санкт-Петербург», построенном в том числе силами сотрудников Группы компаний «АВТОБАН». М-11 – как шаг в будущее для нашей страны: современная и качественная автомагистраль нового уровня.

В этом же месяце в России начался Чемпионат мира по футболу, который стал не только одним из самых ожидаемых событий мирового спорта, но и дополнительным драйвером развития столичной и региональной дорожной инфраструктуры. Так, почти 90 километров федеральных трасс были реконструированы к ЧМ-2018. Среди них и те, работы на которых велись нами, коллеги. Чемпионат закончится, а качественные и безопасные дороги, широкие и удобные развязки останутся и потянут вверх логистику, мелкий и средний бизнес, обеспечат интенсивные деловые связи между регионами.

Я горжусь, что деятельность Группы компаний «АВТОБАН» во многом определяет облик и стиль России, уровень и качество жизни россиян. Наступило время активного развития транспортной системы страны, и мы – непосредственные участники данного процесса. Выполняя заказы в срок и вводя в эксплуатацию качественные объекты, мы непременно удержим лидерство в сфере дорожного строительства.

Генеральный директор
АО «ДСК «АВТОБАН»
Алексей Андреев





ОТКРЫТО ДВИЖЕНИЕ НА ШЕСТОМ ЭТАПЕ ТРАССЫ М-11

6 июня официально открыт участок новой скоростной автодороги М-11 «Москва – Санкт-Петербург», 6 этап, длиной более 200 километров (334-й км – 543-й км). Такая протяженная автодорога, современная, комфортная и безопасная вводится впервые в новейшей истории России. Таким образом, автомобилисты получают возможность сквозного проезда по новой магистрали от Твери до Великого Новгорода (с 208-го по 543-й км). Это – половина всей М-11, которая будет введена в эксплуатацию на всем протяжении в конце 2018 года.

Церемония открытия состоялась на 545-м километре трассы. В мероприятии приняли участие председатель Комитета Государственной Думы Федерального Собрания РФ по транспорту и строительству Евгений Москвичев, председатель правления Государственной компании «Автодор» Сергей Кельбах, губернатор Новгородской области Андрей Никитин.

Напомним, что 20 % открытого участка на условиях субподряда построили дорожники СУ-905, выполнившие работы, начиная с корчевки пней и уборки порубочных остатков, за-



канчивая устройством дорожной одежды, выполнением укрепительных работ и обустройством пути. Также немалый вклад внесли строители СУ-920. На начальных этапах принимали участие строители СУ-925 АО «ДСК «АВТОБАН».

Новая скоростная автомобильная дорога М-11 «Москва – Санкт-Петербург» соответствует категории IА, с расчетной скоростью движения 150 км/ч. М-11 протянется от Московской кольцевой автомобильной дороги (МКАД) до примыкания к Кольцевой автомобильной дороге (КАД) вокруг Санкт-Петербурга. Общая протяженность М-11 составляет 669 км. Она пройдет по территориям Центрального и Северо-Западного федеральных округов, по Московской, Тверской, Новгородской и Ленинградской областям в обход всех населенных пунктов.



ЦКАД-3: СДАЧА ПЕРВОГО ВЫПОЛНЕНИЯ

К началу июня на проекте ЦКАД-3 прогресс строительства составил 60 км щебеночных оснований и 33 км асфальтобетонных покрытий. В целом по объекту готовность дорожной одежды – 27 %. В сутки четыре АБЗ выпускают 7 тыс. тонн смеси. Одновременно идут укрепительные работы – все в плановом режиме. Важным событием текущего момента заместитель исполнительного директора ЦКАД-3 по производству Сергей Кудряшов назвал сдачу первого выполнения за весь период строительства, которое обеспечит финансовую поддержку и даст возможность нарастить темпы стройки.



СУ-967: РАБОТЫ ПО ПЛАНУ

На объекте в Камышлове (1Р 351 Екатеринбург – Тюмень, км 148+900 – км 168+000) трудится 200 человек, задействовано 25 единиц дорожно-строительной техники и 26 самосвалов. Открылся фронт работ по разровке существующего покрытия, отсыпке земляного полотна, строительства новой дорожной одежды: идет укладка георешетки, подсыпка подстилающего слоя из песка, устройство слоев асфальтобетонного покрытия. Производственная программа на этом объекте в июне составляет почти 270 млн рублей. К концу года строители должны сдать 11,5 км под ключ.



Также две сотни работников осуществляют строительство на пермском объекте управления (1Р 242, Пермь – Екатеринбург, км 13+815 – км 33+415), используя 22 единицы ДСТ и 15 самосвалов. Производятся земляные и асфальтоукладочные работы. Подрядные организации помогают в обустройстве дороги, строительстве путепроводов, мостов. За июнь собственными силами необходимо освоить 280 млн рублей. Немного сдерживает темп стройки переустройство магистрального газопровода, но, как заверяет заместитель директора по качеству Александр Чабан, это отставание вскоре будет ликвидировано, и объект будет готов к 1 октября.

В Куминском (Строительство автомобильной дороги г. Тюмень – п. Нижняя Тавда – п. Междуреченский – г. Урай – г. Нягань – п. Приобье на участке г. Тюмень – п. Нижняя Тавда – п. Междуреченский, II очередь, VIII пусковой комплекс Куминский – Тынкуль) идет отсыпка земляного полотна, это потребовало усилий от 50 работников и 10 единиц техники. Начало работ сдерживали климатические факторы – затяжная весна и высокий уровень паводковых вод, однако строители уверены, что успеют освоить объемы. А до конца года дорожники должны завершить все земляные работы и строительство водопропускных труб. Для дорожной одежды отведен 2019 год.



Уплотнение верхнего слоя основания из черного щебня, Камышлов.

Общий вид участка реконструкции ПК 130 – ПК 139, Пермь.

СУ-905 НА СТРОИТЕЛЬСТВЕ М-5 «УРАЛ»

На объекте «Строительство и реконструкция автомобильной дороги М-5 «Урал» – от Москвы через Рязань, Пензу, Самару, Уфу до Челябинска на участке км 814+000 – км 835+000, Ульяновская область» работа кипит на всех трех пусковых комплексах: демонтаж существующей автомобильной дороги, строительство искусственных сооружений, переустройство коммуникаций, возведение земляного полотна, устройство дорожной одежды, обустройство дороги. На объекте задействованы один автогрейдер, три катка, столько же экскаваторов и бульдозеров. А также комплекс по укладке тощего бетона и комплекс по укладке асфальтобетонных покрытий, плюс парк самосвальной техники.



На другом участке трассы М-5, км 1360+000 – км 1375+000, Республика Башкортостан, пусковой комплекс № 2, ведутся следующие работы: доведение отсыпанного подстилающего слоя из ЩПГС до проектных отметок; формирование прямого откоса насыпи, кювета и обратного откоса; устройство укрепления откосов и кюветов насыпью из плодородно-растительного грунта; укрепительные работы на водопропускных трубах; устройство нижнего слоя основания из ЩПГС, обработанной цементом; устройство верхнего слоя основания.

СУ-909: УЛУЧШЕНИЕ ТРАНСПОРТНОЙ СЕТИ ЮГРЫ

ОАО «СУ-909» на объекте «Строительство автомобильной дороги пгт. Коммунистический – п. Уньюган» продолжает работы по устройству основания дорожной одежды из фракционированного щебня и укрепительные работы на водопропускных металлических гофрированных трубах $d=1,5$ м.

На объектах «Капитальный ремонт автомобильной дороги Р-404 Тюмень – Тобольск – Ханты-Мансийск км 932+000 – км 939+000 в Ханты-Мансийском автономном округе – Югре» и ремонт автомобильной дороги Р-404 Тюмень – Тобольск – Ханты-Мансийск км 892+000 – км 903+000 в Ханты-Мансийском автономном округе – Югре» приступили к фрезерованию существующего покрытия из асфальтобетона перед устройством новых слоев дорожной одежды.

На автомобильных дорогах в г. Нижневартовске продолжают работы по ремонту асфальтобетонного покрытия дорожной одежды.

НОВЫЙ ШАГ К УЛУЧШЕНИЮ КАЧЕСТВА

1 июня в офисе управляющей компании «АВТОБАН» в рамках функционирования КИСМ (корпоративная интегрированная система менеджмента) впервые прошел День качества, экологии, охраны труда и обеспечения безопасности труда. Это большое и значимое событие для компании, которое призвано на постоянной основе заниматься вопросами повышения качества продукции/услуг, мотивации сотрудников, а также способствовать обмену опытом, знаниями и навыками между предприятиями. Подобные совещания планируется проводить на системной основе не реже одного в квартал. Еще одна задача дней качества – глубокий и всесторонний анализ причин несоответствий и принятие решений об их устранении.



Участниками совещания стали заместитель генерального директора А.К. Эфа, руководители УК, заместители директоров СУ по технологии и качеству, начальники управлений контроля качества, руководители и специалисты по направлениям охраны труда, промышленной безопасности, охраны окружающей среды.

По словам модератора мероприятия начальника управления КИСМ Максима Кириллова, основная цель была достигнута. Состоялся доверительный диалог по ключевым вопросам, наиболее проблемным, приняты решения о дальнейшем взаимодействии, высказаны предложения по улучшениям, озвучен положительный опыт строительных управлений. Принятые решения найдут отражение в протоколе совещания, который будет утвержден генеральным директором.

Дмитрий Макрушин, руководитель службы охраны труда, промышленной безопасности, безопасности дорожного движения и экологии СУ-920 отмечает, что впервые на уровне УК состоялось

ДЕНЬ КАЧЕСТВА НА ТРАССЕ М-5 «УРАЛ»

5 июня на трех участках строительства федеральной трассы М-5 «Урал» в Республике Башкортостан состоялся ежегодный День качества. Подобные мероприятия инициируются местными отделениями Росавтодора, в этот раз – ФКУ Упрдор «Приуралье». Цель совещания – контроль качества при устройстве дорожных одежд и их содержании. Одним из участков дороги, который посетили участники мероприятия, стал км 1360 – км 1375, где строительством и реконструкцией занимается СУ-905. С докладами перед гостями выступили представители «Ханты-Мансийскдорстроя»: руководитель проекта Алексей Федотов, начальник участка № 2 Артур Суппес, инженер контроля качества, лаборант Альбина Амирова.



Алексей Федотов отмечает, что главный акцент Дня качества – обмен опытом, т. к. ХМДС является в Башкирии лидером среди дорожно-строительных организаций по ровности укладки асфальтобетонных покрытий. Именно эта технология, без холодного шва, выполненная широкозахватным асфальтоукладчиком, была продемонстрирована участникам мероприятия. Качество работ СУ-905 оценивается на отлично!

подобное мероприятие, что подчеркивает серьезное отношение к этим вопросам. Он высказал предложение по улучшению – автоматизировать работу службы ОТ с помощью внедрения программы 1С 8 «Производственная безопасность и охрана труда» для учета, планирования, контроля и формирования аналитической отчетности по охране труда, что полностью соответствует требованиям трудового законодательства РФ.

Иван Кирилловский, заместитель директора СУ-925 по качеству сказал:

– Радует, что подобные мероприятия будут проходить на постоянной основе. Польза в том, что происходит обсуждение и анализ проблемных моментов, которые свежим взглядом видят коллеги из других подразделений, а значит, находится коллегиальное решение. Также это позволяет работать не в режиме устранения «пожара», а заранее предотвращать любые проблемные ситуации.

СОВЕЩАНИЕ НА ЦКАД-3

18 мая сотрудники Сбербанка, Газпромбанка, Внешэкономбанка, Российского Фонда Прямых Инвестиций, Евразийского Банка Развития и банка «Открытие» приняли участие в выездном совещании на ЦКАД-3.



Сбербанк, Газпромбанк и ЕАБР – ключевые партнеры Группы компаний «АВТОБАН».

Во время проезда по объекту технические специалисты, юристы и руководители транспортных департаментов банков имели возможность вживую увидеть ход строительства различных участков ЦКАД-3 и получить самую свежую информацию из первых рук – от руководителей производственных подразделений Группы компаний «АВТОБАН».

Участники мероприятия живо интересовались деталями проекта: от количества занятых рабочих и нюансов укрепления откосов, до поставщиков стройматериалов и спецтехники для уплотнения песка. Технические специалисты задавали много уточняющих вопросов и сделали дополнительную остановку для осмотра дренажных труб, предназначенных для отвода подземных, талых и дождевых вод.

Руководители банковских департаментов провели осмотр строительства ЦКАД-3 и ЦКАД-4 с вертолета, чтобы объективно оценить масштаб и объем выполняемых дорожных работ.

ОБУЧЕНИЕ ПЕРСПЕКТИВНОЙ МОЛОДЕЖИ

17 мая завершился двухдневный образовательный интенсив High-Po – обучение наиболее перспективных молодых специалистов – тех, кто формирует высокий потенциал (англ. high potential) компании.



В первый день в конференц-зале гостиницы «Салют» с девяти утра до восьми вечера 40 молодых сотрудников компании набирались знаний по самым актуальным для дорожно-строительного бизнеса дисциплинам – от основ управления и маркетинга до планирования производства. Во второй день учеба проходила в офисах УК и ПК «АВТОБАН» в формате групп, в зависимости от профессии – ДСУ, геодезия, ПТО, строительная лаборатория, ТО и РП. Это позволило преподавателям – опытным специалистам компании – детально раскрыть производственные и бизнес-процессы в каждом направлении. Обучение проходило в живом диалоге: участники спрашивали, получали ответы, спорили, соглашались, отвергали, защищали, доказывали и обсуждали. Благодаря такому формату наставники могли проявить индивидуальный подход к каждому ученику. Итогом сессии стала защита проектов развития.

– Наша задача – отобрать лучших из лучших, отшлифовать их знания и шаг за шагом доводить до требуемого уровня знаний, необходимых кадровому резерву, – комментирует ход проекта «Молодые специалисты» заместитель генерального директора по управлению персоналом Ольга Семухина. – Поэтому осенью состоится вторая сессия, и в конце года мы должны получить сформированный кадровый резерв молодых специалистов, тем самым выполнив заказ генерального директора А.В. Андреева.

КОДЕКС ДЕЛОВОЙ ЭТИКИ ГРУППЫ КОМПАНИЙ «АВТОБАН»

18 мая 2018 года утвержден Кодекс деловой этики Группы компаний «АВТОБАН». Корпоративный кодекс – это свод правил и принципов, являющихся основой для деятельности всех сотрудников компании «АВТОБАН». В кодексе вы найдете ответы на вопросы: «кто мы есть как компания?», «как нам себя вести?», «к чему следует стремиться?», а также узнаете принципы, следование которым делает взаимодействие сотрудников наиболее успешным и способствует достижению целей компании.

Правило взаимодействия гласит:

Достижение общей цели и производство продукта компании невозможно без гладкого исполнения бизнес-процессов. Поэтому мы сотрудничаем друг с другом в решении различных вопросов и справляемся с любыми остановками и барьерами на пути получения ЦКП.

Кодекс деловой этики – это не просто документ, это моральный компас к этичному поведению и продуктивному взаимодействию.

ЛЕТНЯЯ ПРАКТИКА СТУДЕНТОВ

В летнем сезоне – 2018 на объектах Группы компаний «АВТОБАН» пройдут практику 200 студентов. На сегодняшний день на объектах компании отработали 80 человек из восьми учебных заведений: Московского автомобильно-дорожного колледжа им. А.А. Николаева, Раменского дорожно-строительного техникума, Рязанского дорожного техникума (Рязанская область), Омского колледжа транспортного строительства, Екатеринбургского автомобильно-дорожного колледжа, Поволжского государственного технологического университета, Сибирского государственного университета геосистем и технологий. В течение лета во все строительные управления, а также в Автотранспортный филиал приедут будущие специалисты-дорожники из профильных вузов, у которых богатый выбор для практики: в строительной лаборатории, на линейном участке, у геодезистов, в ПТО и т. д.

СБОРНАЯ «АВТОБАН» – ЛУЧШАЯ В МИНИ-ФУТБОЛЬНОМ ТУРНИРЕ

Сборная команда «АВТОБАН» одержала победу в серебряной лиге отраслевого военно-патриотического мини-футбольного турнира «Кубок Победы»!



В майском спортивном мероприятии, прошедшем на московском стадионе «Спартак», приняли участие строительные компании (дорожники и ПГС), научно-исследовательские институты, представители банков.

«Очень сложно далась битва. Ребята из нашей сборной – молодцы, вырывали каждый кусочек победы! Ни одного мяча не пропустили в последней игре и благодаря этому выиграли», – поделился яркими эмоциями капитан автобановской мини-футбольной сборной, начальник управления маркетинга Вячеслав Кублицкий.

В планах спортсменов – оставаться вместе, поддерживать форму, продолжать участвовать в турнирах и покорять новые спортивные высоты. Хорошим примером того, как нужно добиваться победы, несмотря на трудности, послужили: полузащитники Александр Зайцев (специалист оперативного управления СЭБ УК), Вячеслав Кублицкий (начальник управления маркетинга УК), Александр Лялюк (ведущий инженер технического отдела по АД на проекте ЦКАД-3), атакующий защитник Петр Муллов (инженер-геодезист проекта ЦКАД-3), защитники Евгений Овсянников (заместитель начальника лаборатории СУ-911) и Николай Островерхов (инженер-геодезист отдела геодезии проекта ЦКАД-3), вратарь Юрий Пахомов (начальник отдела закупок ЖБИ и металлических конструкций УМТО УК), нападающий Юрий Суковин (мастер СМР СУ-911).



ГЛАВНОЕ – НЕ СБРАСЫВАТЬ ТЕМПОВ!

За что мы гордимся своей компанией? Прежде всего, нас вдохновляют масштабы ее работ, их география, надежность и ответственность за свою работу и, конечно, построенные автомобильные дороги. Какой видят компанию молодые специалисты? Каково их представление о месте «АВТОБАНА» в отрасли? И что можно предложить для улучшения позиций Группы компаний «АВТОБАН»?



ПАВЕЛ МОРОЗОВ, СТАРШИЙ ГЕОДЕЗИСТ ООО «СУ-920»:

– «АВТОБАН» является одним из трех крупнейших подрядчиков в сфере дорожного строительства. В портфеле заказов компании имеются проекты общей протяженностью более 350 км. Группа компаний располагает огромным парком дорожно-строительной и специальной техники общим количеством более 1000 единиц. Карта объектов и территорий базирования раскинута от Краснодарского края до Тюменской области.

Такое положение достигнуто благодаря постоянному укреплению репутации на рынке. Успешные, качественные, своевременно завершённые социально значимые объекты служат этому залогом. Выполнение контрактных обязательств позволяет быть «АВТОБАНУ» лучшей подрядной организацией.

– Для улучшения достигнутых показателей необходимо пересмотреть ряд вопросов, а именно: ввести более грамотное долгосрочное планирование, более внимательную разработку основного экономического документа СУ – бизнес-плана на основе накопленного опыта работы. Также необходимо пересмотреть работу с привлеченными транспортными компаниями и карьерами для ежедневного мониторинга движений материалов. Большое внимание необходимо уделить поиску новых объектов на региональном уровне, поскольку в настоящий момент основной объем СМР в денежном эквиваленте – это ЦКАД на условиях концессии.



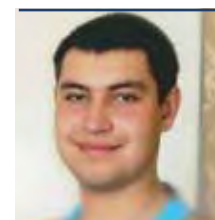
ИГОРЬ ОМЕЛЬЧЕНКО, ИНЖЕНЕР-ЛАБОРАНТ «ХМДС»:

– В АО «ДСК «АВТОБАН» трудится более 5 тысяч сотрудников, командная работа которых позволила построить 4200 км дорог с капитальным типом покрытия. В процентном соотношении доля выполненных работ компании в транспортной системе РФ невелика, но значимость автобановских объектов нельзя недооценивать. Центральная кольцевая автодорога Москвы; скоростная автомагистраль, соединяющая две столицы; дорога федерального значения М-5 «Урал»; дороги Севера – вот лишь часть объектов, на которых работают сотрудники Группы компаний «АВТОБАН» в 2018 году.

Исходя из вышесказанного, легко понять, что роль «АВТОБАНА» в развитии транспортной системы РФ огромна. Такого положения компания достигла не просто так.

Одна из основных целей и замыслов компании – устройство и строительство современных, высокотехнологичных и качественных дорог. Вот почему важно, чтобы каждый работник стремился к выполнению поставленных задач. Также, по моему мнению, необходимо наличие квалифицированных и компетентных в своей области руководителей, которые смогут донести до подчиненных вышеупомянутые принципы и правильно организовать работу сотрудников. Таким образом, грамотное управление и слаженная работа коллектива – вот главные критерии успеха компании.

На мой взгляд, для развития Группе компаний «АВТОБАН» необходимо обратить внимание на азиатскую часть России. На Западе она проявила себя как надежная, честная и трудоспособная компания. Возможно, именно сейчас необходимо заявить о себе на Востоке. В любом случае я считаю, что в ближайшем будущем «АВТОБАН» не только сможет сохранить свои позиции в транспортной системе РФ, но и значительно улучшить свое положение.



СЕРГЕЙ АНАНИЧЕВ, ЛАБОРАНТ ООО «СУ-925»:

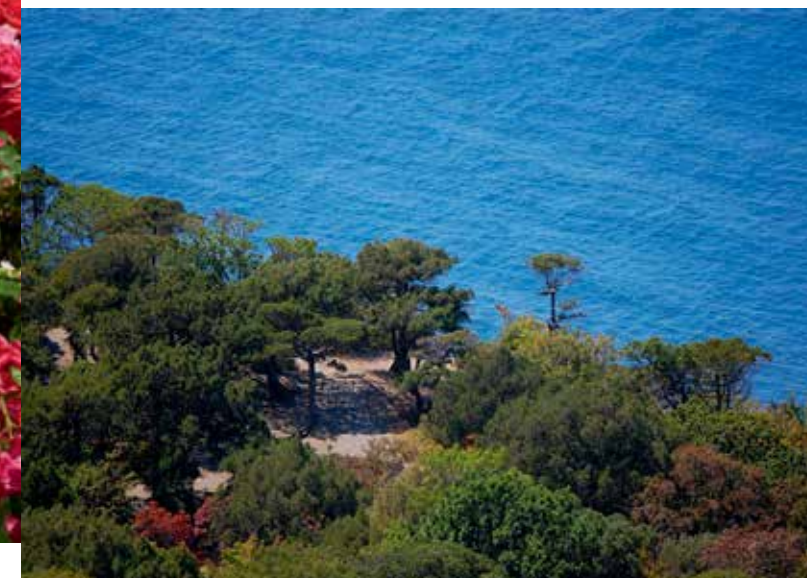
– АО «ДСК «АВТОБАН» занимает ведущее место среди дорожно-строительных компаний. Достигнуто такое высокое положение за счет колоссального опыта и профессионализма сотрудников, а также грамотной и рациональной организационной деятельности руководства.

Фундаментально уже все сделано, главное, не сбрасывать темпов и объемов деятельности на всех уровнях и во всех структурных подразделениях Группы компаний «АВТОБАН». Продолжать развитие в области новых технологий, осваивать как можно больше нового, т. е. прогресс, техника и технологии не стоят на месте ни одного дня. Принимать и использовать новое – залог успеха в будущем, что позволит и в дальнейшем занимать ведущее место в дорожно-строительной сфере.

Материал подготовлен Светланой Пополитовой, главным специалистом по построению организации и КИСМ в СУ-925

СЕЗОН ОТКРЫТ!

В лечебно-оздоровительном центре «Дорожник» 4 июня открылся летний сезон. На первую смену заехали 40 работников компании. По словам директора ЛОЦ Елены Лизуновой, в течение ближайших 14 дней (столько длится смена) отдыхающих ждут традиционные мероприятия, такие, как вечер знакомств, дискотека, экскурсионная программа. Как правило, корпоративный санаторий славится комфортной семейной атмосферой и возможностью пообщаться на профессиональные темы в кругу единомышленников. Отдыхающие представляют практически все подразделения компании. Как правило, первая смена – не самая популярная из-за низкой температуры морской воды. А вот 18 июня в анапский санаторий съедутся уже 108 человек. Такая наполняемость продлится вплоть до сентября.



ТРАНСПОРТНЫЙ КОМПЛЕКС МИРОВОГО ХОЗЯЙСТВА

Транспорт – отрасль, которая осуществляет передвижение грузов и пассажиров.

Мировая транспортная система – это совокупность всех путей сообщения, транспортных предприятий и транспортных средств мирового хозяйства.

5 ОСНОВНЫХ ВИДОВ СОВРЕМЕННОГО ТРАНСПОРТА:

СУХОПУТНЫЙ:



ТРАНСПОРТ –

ВАЖНЕЙШИЙ ИНСТРУМЕНТ
ИНТЕГРАЦИОННЫХ ПРОЦЕССОВ:

УЧАСТВУЕТ
В СТРУКТУРИРОВАНИИ
РЫНОЧНОЙ ЭКОНОМИКИ;

ФОРМИРУЕТ
ЭКОНОМИЧЕСКОЕ
ПРОСТРАНСТВО;

РАЗВИВАЕТ
МИРОВУЮ ТОРГОВЛЮ;

ОТКРЫВАЕТ ПУТЬ
К ГЛОБАЛИЗАЦИИ
ИННОВАЦИОННОГО
ПРОИЗВОДСТВА;

СТИМУЛИРУЕТ
ОРГАНИЗАЦИИ
РАЗЛИЧНЫХ ФОРМ
СОБСТВЕННОСТИ
УЧАСТВОВАТЬ В
МИРОВОМ РЫНКЕ
ПУТЕМ РАСШИРЕНИЯ
ДОСТУПА
К ОСНОВНЫМ РЫНКАМ
ТОВАРОВ И УСЛУГ;

ОБЕСПЕЧИВАЕТ
РОСТ ЗАНЯТОСТИ
НАСЕЛЕНИЯ
(например, только
в авиационной индустрии
он обеспечивает около
29 млн рабочих мест);

ПОВЫШАЕТ КОНКУРЕН-
ТОСПОСОБНОСТЬ ПРО-
ДУКТОВ И ОРГАНИЗАЦИЙ
НА РЫНКАХ ТОВАРОВ
И УСЛУГ В РАЗЛИЧНЫХ
ТОЧКАХ МИРА;

ПРОДУЦИРУЕТ
ВНЕДРЕНИЕ
ИННОВАЦИОННЫХ
ТЕХНОЛОГИЙ,
СПОСОБСТВУЕТ
ПРИВЛЕЧЕНИЮ
ИНВЕСТИЦИЙ В
РАЗЛИЧНЫЕ СТРАНЫ
И РЕГИОНЫ И
ДИВЕРСИФИКАЦИИ
ЭКОНОМИКИ;

ФОРМИРУЕТ СИСТЕМУ
КАЧЕСТВА ЖИЗНИ
НАСЕЛЕНИЯ.



ТРАНСПОРТНАЯ СИСТЕМА РОССИИ

ОБЗОРНАЯ СТАТЬЯ

По материалам интернет-сайтов.

В Российской Федерации, как и в других развитых странах, транспорт является одной из крупнейших базовых отраслей хозяйства, важнейшей составной частью производственной и социальной инфраструктуры. Транспортные коммуникации объединяют все районы страны, что является необходимым условием ее территориальной целостности, единства ее экономического пространства. Они связывают страну с мировым сообществом, являясь материальной основой обеспечения внешнеэкономических связей России и ее интеграции в глобальную экономическую систему.

О месте и значении транспорта свидетельствует также его значительный удельный вес в основных производственных фондах страны (29 %), существенная доля транспортных услуг в валовом внутреннем продукте (9 %), в инвестициях на развитие отраслей экономики (11,4 %) и в численности занятых работников (6,8 %), а также в потреблении энергоресурсов, металла и в ряде других важных показателей, характеризующих экономику страны.

Все эти обстоятельства позволяют отнести транспорт к числу приоритетных отраслей экономики.

В настоящее время российская экономика оказалась перед системным вызовом, характер и качество которого определяются сочетанием трех фундаментальных факторов. Первый фактор – усиление глобальной конкуренции. Второй фактор – возрастание роли человеческого капитала в социально-экономическом развитии. Третий фактор – истощение источников экспортно-сырьевого типа развития, базирующихся на интенсивном наращивании топливного и сырьевого экспорта. Одновременно в России появились существенные ограничения роста экономики, обусловленные недостаточным развитием транспортной системы. Сегодняшние объемные и качественные характеристики транспорта, особенно его инфраструктуры, не позволяют в полной мере и эффективно решать задачи растущей экономики.

Основные общесистемные проблемы развития транспортной отрасли Российской Федерации состоят в следующем: наличие территориальных и структурных диспропорций в развитии транспортной инфраструктуры; недостаточный уровень доступности транспортных услуг для населения, мобильности трудовых ресурсов; недостаточное качество транспортных услуг; низкий уровень экспорта транспортных услуг, в том числе использования транзитного потенциала; недостаточный уровень транспортной безопасности; усиление негативного влияния транспорта на экологию.

Еще одной важной проблемой является недостаточный уровень конкурентоспособности отечественных компаний и всей транспортной системы России в целом на мировом рынке транспортных услуг. Это обусловлено как перечисленными проблемами, так и недостаточными возможностями отечественных транспортных организаций конкурировать на мировом рынке, в том числе эффективно использовать геополитические преимущества России при транзитных международных

ТРАНСПОРТНЫЕ КОРИДОРЫ



перевозках. Технические и технологические параметры международных транспортных коридоров нашей страны не обеспечивают их конкурентоспособность на международном рынке. Интеграция в мировой и региональные рынки транспортных услуг будет означать усиление конкуренции, расширение доступа на российский рынок зарубежных перевозчиков, снятие административных и тарифных барьеров и приведет к осложнению положения отечественных транспортных компаний.

НОВАЯ СТРАТЕГИЯ ТРАНСПОРТА РОССИИ

При переходе к интенсивному, инновационному, социально ориентированному типу развития Россия стремится стать одним из лидеров глобальной экономики, что требует активной позиции государства по созданию условий для социально-экономического развития, прежде всего в целях повышения качества транспортных услуг, снижения совокупных издержек общества, зависящих от транспорта, повышения конкурентоспособности отечественной транспортной системы и качества жизни населения через доступ к безопасным и качественным транспортным услугам, усиления инновационной, социальной и экологической направленности развития транспортной отрасли, превращения географических особенностей России в ее конкурентное преимущество. В этих условиях формирование стратегических направлений развития отечественного транспорта должно осуществляться на базе всестороннего анализа современного состояния и проблем развития транс-

портной системы в тесной взаимосвязи с общими направлениями и масштабами социально-экономического развития страны, а также с глобальными общемировыми стратегическими тенденциями в экономике.

Новая редакция Транспортной стратегии РФ утверждена на период до 2030 года. Она учитывает несколько Стратегий РФ: инновационного развития, развития Арктической зоны и обеспечения национальной безопасности на период до 2020 года; развития судостроительной промышленности на период до 2020 года и на дальнейшую перспективу; развития транспортного машиностроения на период до 2015 года; развития авиационной промышленности на период до 2015 года; развития автомобильной промышленности на период до 2020 года. А также других отраслевых стратегий в сфере промышленности, энергетики, лесного комплекса и сельского хозяйства, стратегии социально-экономического развития регионов России.

Цели современной Транспортной стратегии России: формирование единого транспортного пространства России на базе транспортно-экономического баланса страны, предусматривающего гармоничное опережающее развитие эффективной транспортной инфраструктуры, обеспечивающей ускорение движения потоков пассажиров, товародвижения, снижение транспортных издержек в экономике, рост предпринимательской и деловой активности, непосредственно влияющей на



качество жизни и уровень социальной активности населения; обеспечение доступности, объема и конкурентоспособности транспортных услуг для грузовладельцев в соответствии с потребностями инновационного развития экономики страны; обеспечение доступности и качества транспортных услуг для населения в соответствии с социальными стандартами; удовлетворение в полном объеме растущих потребностей населения по передвижению, отсутствие дефицита мощностей, высокую пропускную способность и техническую оснащенность транспортной инфраструктуры, ликвидацию ограничений на развитие существующих и освоение новых территорий, а также повышение ценовой доступности социально значимых услуг транспорта; интеграция в мировое транспортное пространство, реализация транзитного потенциала страны – формирование в России транспортной инфраструктуры мирового уровня и превращение экспорта транспортных услуг в один из крупнейших источников доходов страны; повышение уровня безопасности и устойчивости транспортной системы – обеспечение эффективной работы аварийно-спасательных служб, гражданской обороны, подразделений специальных служб и повышение уровня мобилизационной готовности – создание необходимых условий для соответствующего уровня общенациональной безопасности и снижения террористических рисков; снижение негативного воздействия транспортной системы на окружающую среду.

Развитие транспортной инфраструктуры играет ключевую роль в реализации транспортной стратегии. Основными направлениями в развитии инфраструктуры отдельных видов транспорта являются: железнодорожного транспорта: развитие скоростного (160–200 км/ч) и высокоскоростного (250–350 км/ч) пассажирского движения; автодорожной инфраструктуры: достижение соответствия между спросом и предложением пропускной способности дорожной сети в условиях роста парка транспортных средств, исходя из перспективного уровня

автомобилизации страны – порядка 80 автомобилей на 100 домохозяйств (300 автомобилей на 1000 жителей; воздушного транспорта: создание систем охраны контура аэродромов и посадочных глиссид; морского транспорта: внедрение систем автоматизированной проводки судов с использованием спутниковых навигационных систем с созданием электронных карт внутренних водных путей; трубопроводного транспорта: развитие трубопроводной транспортной инфраструктуры в восточных регионах страны в соответствии с приоритетами обеспечения надежного газоснабжения российских потребителей и диверсификации экспорта энергоносителей с учетом требований законодательства по охране природы; увеличение пропускных возможностей Балтийской трубопроводной системы до 62 млн тонн нефти в год позволит увеличить возможности России по экспорту нефти независимо от других стран.

Исходя из прогнозов подъема российской экономики и преобразования социальной сферы рассматриваются следующие сценарии варианты будущего развития транспортной системы страны:

- инерционный вариант;
- энерго-сырьевой вариант;
- инновационный вариант.

Инновационный тип экономического роста выдвигает новые требования к транспорту и основным параметрам его развития с учетом следующих обстоятельств:

1. При сохранении главных функций транспортной системы (инструмент единства национальных товарных рынков и взаимосвязи регионов; фактор, создающий и организующий единое экономическое пространство; источник развития территориального разделения труда и реализации сравнительных конкурентных преимуществ; условие обе-



спечения безопасности страны; средство перемещения и роста подвижности населения) масштабы, направления и стратегия развития транспорта должны носить опережающий характер по сравнению с параметрами социально-экономического развития страны в целом. Только при таком подходе транспорт не будет фактором, сдерживающим социально-экономическое развитие.

2. В условиях глобализации мировой экономики транспорт наряду с финансовой и информационной сферой выступает важнейшим рычагом интеграционных процессов. Особая роль транспорта определяется тем, что благодаря транспорту структурируется рыночная экономика, формируется единое экономическое пространство
3. Проблема повышения конкурентоспособности товаров и услуг для экономики России – ключевая на современном этапе развития. Речь может идти об использовании ее транзитного потенциала, связанного с особым географическим положением страны как естественного транспортного коридора, соединяющего Европейский, Азиатско-Тихоокеанский регионы и Американский континент; повышении уровня безопасности транспортной системы; снижении вредного воздействия транспорта на окружающую среду.
4. Намечившаяся за последнее время открытость национального транспортного рынка предъявляет новые требования к уровню конкурентоспособности транспорта. Со всей очевидностью обнаруживаются ограничения, связанные с неразвитостью единой транспортной системы, разногласиями в налоговой, тарифной, инвестиционной политике, что свидетельствует об отсутствии единой транспортной политики, эффективных механизмов ее формирования и реализации.

5. В современной транспортной системе особое место занимает пространственная мобильность населения, которая пока неадекватна не только требованиям инновационного типа экономического роста, но и потребностям рыночной экономики. Исследования показывают, что в целом мобильность населения в России существенно ниже, чем в странах с развитой рыночной экономикой. Согласно оценкам, до 1/3 регионов находятся за чертой бедности, население этих регионов не имеет экономических возможностей покинуть эти регионы, что, в частности, может служить объяснением того, почему в России не наблюдается сближения регионов по уровню доходов.

ВЫВОДЫ

Транспортная система Российской Федерации является частью мировой транспортной системы. В ближайшие годы в нашей стране могут возникнуть серьезные инфраструктурные ограничения транспортной доступности отдельных регионов и товародвижения в международных и внутренних перевозках. Возможна потеря Россией отдельных перспективных мировых товарных рынков. Транспортная система может стать фактором торможения экономического роста.

Реализация Транспортной стратегии Российской Федерации, координация на основе ее положений действий всех ветвей и уровней власти, бизнеса, различных слоев общества обеспечит наиболее эффективное использование возможностей транспорта в интересах социально-экономического развития России, решения вышеуказанных системных социально-экономических проблем.





АЛЕКСЕЙ АНДРЕЕВ: ДОРОГИ – ДЕЛО МОЕЙ ЖИЗНИ

На Инвестиционном форуме в Сочи было подписано соглашение о формировании консорциума для строительства ЦКАД-4. О планах на будущее, сложностях и надеждах дорожной отрасли, о вызовах ЦКАД-4 и о деле своей жизни рассказывает Алексей Андреев, генеральный директор АО «ДСК «АВТОБАН».

– Начнем с позитива: какие планы на ближайшее будущее?

– До 2020 года в планах – реализация двух концессионных соглашений: по сдаче в эксплуатацию ЦКАД-3, где мы выступаем в качестве генерального подрядчика, и ЦКАД-4, где «АВТОБАН» стал генподрядчиком. Мы собираемся активнее участвовать в ГЧП-проектах и концессиях – сейчас это направление обладает практически неограниченным потенциалом. В 2016–2017 гг. в ГЧП-проекты «АВТОБАН» вложил 3,4 млрд рублей собствен-

ных средств, в 2018 году планирует инвестировать не менее 1,5 млрд рублей.

Что касается ЦКАД, то это ключевой транспортный проект для страны, поэтому выполнить его мы должны с наивысшим качеством и в срок. Когда я говорю о значимости ЦКАД в масштабах страны, я не преувеличиваю. После его завершения Москва будет включена в международный транспортный коридор (МТК) № 2 Лондон – Берлин – Варшава – Минск – Москва – Нижний Новгород, МТК № 9 Хельсинки – Санкт-Петербург – Москва – Киев – Восточная Европа и МТК «Север – Юг» Хельсинки – Москва – Нижний Новгород. ЦКАД возьмет на себя потоки большегрузного и транзитного транспорта и наконец-то разгрузит от вечных пробок МКАД и вылетные магистрали. ЦКАД не только экономический и инфраструктурный, но и крупный социальный проект, который создаст 200 тысяч новых рабочих мест – эффект вполне ощутимый. К тому же это дополнительный драйвер роста малого и среднего бизнеса прилегающих районов: это строительство новых moteley, торговых центров, автозаправочных станций, магазинов, кафе, ресторанов, станций техобслуживания.

Сейчас на ЦКАД-3 и ЦКАД-4 мы сосредоточили 70 % ресурсов компании. Оставшаяся треть идет на региональные проекты – дороги, которые мы строим в Центральном, Северо-Западном, Уральском федеральных округах. На мой взгляд, работа в российских регионах в ближайшие лет десять более чем перспективна, и мы планируем расширить свое присутствие в республиках, автономных округах и областях с хорошим инвестиционным потенциалом и планами на развитие дорожной инфраструктуры. Готовы работать с субъектами Российской Федерации, с дорожными агентствами и как соинвестор, и как генеральный подрядчик.

В ближайшее время мы намерены выделить отдельное концессионное подразделение в составе Группы компаний «АВТОБАН». Его задачей будет выход на рынок прямых инвестиций, либо в последующем выход на IPO с целью привлечения капитала в дорожные и инфраструктурные проекты.

– Возвращаясь к ЦКАД-4: 85 млрд рублей за 100 километров – не очень дорого?

– Не очень. Миф о том, что российские дороги самые дорогие в мире, живет исключительно благодаря людям, далеким от строительства. Они представления не имеют о том, что в России и в других странах используют разные формулы расчета стоимости. Да, в большинстве европейских стран ценник одного километра дороги выглядит гуманнее. Но исключительно потому, что в нем учтены только строительные материалы и услуги строительной компании. В России в этот ценник закладывают абсолютно все затраты: выкуп земли у собственников, перенос старых и прокладку новых коммуникаций, вплоть до корчевания пней на участке и гонораров



адвокатам при любой спорной ситуации. А если считать по единой методике, учитывающей все расходы, то зарубежные проекты неожиданно перестают быть такими уж доступными. Для наглядности: участок окружной дороги в канадском Калгари обошелся ни много ни мало – в \$2,2 млрд, это 125 млрд рублей. И это цена за 30 километров дороги, а не за 100, как у нас.

– Перейдем к менее позитивному: заместитель председателя правительства Аркадий Дворкович поручил министру транспорта РФ и председателю правления госкомпании «Автодор» обосновать перенос сроков сдачи в эксплуатацию ЦКАД с декабря 2019 г. на декабрь 2020 г. Почему опять не можем построить дорогу в срок?

– Когда готовилась конкурсная документация, была одна экономическая ситуация. Когда в 2014 году началась предквалификация участников, ситуация была уже иная. После предквалификации экономическая реальность имела мало общего с изначальными условиями. Реализовать проект в срок по старым условиям было невозможно. «Автодор» в течение нескольких месяцев искал оптимальное для всех решение по финансовым схемам, срокам, условиям компенсаций. Тем не менее, в апреле 2017 года предыдущие участники консорциума решили выйти из проекта и передали свою долю АО «ДСК «АВТОБАН». Коммерческое закрытие состоялось в июне 2017 г. вместо сентября 2016 г. Понятно, что сдать объект в декабре 2019 г., как изначально намеревались, стало нереальным.

– Почему Вы приняли решение участвовать в проекте, которые другие компании сочли невыгодным?

– Потому что мы компания, обладающая реальными строительными мощностями и опытом, а не посредники, и наша задача – строить, занять наши производственные мощности, а не прокручивать деньги.

– Насколько выгодно сейчас брать подряды на дорожное строительство?

– Тучные докризисные годы, когда в дорожном строительстве можно было заработать 35 % и выше, давно миновали. Из-за экономического кризиса и санкций маржинальность снизилась. Падает доходность еще из-за того, что вместо ресурсной модели ценообразования, которая определяет справедливую цену строительных работ, строители вынуждены применять давно устаревший базисный индексный метод, который сильно искажает реальные показатели. В сложившихся условиях большинство строительных компаний без разговоров берутся за проекты с рентабельностью, не превышающей 10 %.

– А не легче ли продать компанию, чем работать с минимальной рентабельностью?

– Продать, может быть, и легче, и соответствующие предложения поступают, но в моих планах этого нет. Сейчас «АВТОБАН» уверенно стоит на ногах и динамично развивается – какой смысл избавляться от такого актива? Я закончил МАДИ в далеком 1981-ом, и с тех пор вся моя профессиональная деятельность связана с дорожным строительством. Строить для своей страны дороги – дело моей жизни. А чтобы рентабельность не сжималась, как шагреновая кожа, я в своей компании объявил 2018 год Годом эффективности. Конкретный пример: мы оснастили 85 % нашего автопарка системой спутникового контроля – в результате издержки на эксплуатацию транспорта снизились на треть.

– Почему, несмотря на явную нехватку дорог, до сих пор не наблюдается бума инвестиций в дорожное строительство?

– Сложность в том, что в тех же развитых странах государственно-частное партнерство и концессии – давно отлаженный, прозрачный и предсказуемый механизм. В России этот рынок и правила игры на нем для всех участников только формируются. И если федеральный закон № 44-ФЗ о контрактной системе госзакупок уже как-то устоялся, то в вопросе концессий меняются и редактируются законы и подзаконные акты, требования к участникам и их взаимодействию. Каждое такое изменение дополнительно встряхивает весь рынок, который и без того находится в состоянии турбулентности. Самый известный пример – «башкирское дело» 2017 года, когда решение Федеральной антимонопольной службы поставило под удар все новые ГЧП проекты. Банкам, институциональным инвесторам в таких условиях сложно точно просчитать прибыль и риски, им бывает проще отказаться от участия в проекте, чем рисковать деньгами вкладчиков или другими своими активами.

– Большой вопрос: когда-нибудь будут в России дороги, по качеству и долговечности подобные немецким автобанам?

– В отдаленной перспективе – однозначно будут. И для этого нам надо решить ряд вопросов. Первый из них – зависимость от десятков отраслей промышленности, из которых далеко не все достигли уровня, как в Германии. Простой пример: мы остаемся заложниками поставщиков битума не самого высокого качества. На сильном морозе и на жаре российский битум теряет вяжущие свойства и способность сопротивляться нагрузкам, в результате дорога покрывается трещинами или в ней образуются колеи. На сегодняшний день ситуация такова, что наши нефтеперерабатывающие заводы не заинтересованы в производстве высококачественного битума. Битум изготавливается из остаточных продуктов нефтепереработки и стоит гораздо дешевле светлых нефтепродуктов и сырой нефти. К тому же рынок сбыта той же сырой нефти и светлых нефтепродуктов у нас на порядок масштабнее рынка битума.

ма. Повысить качество битума невозможно без уменьшения доли иди ухудшения характеристик светлых нефтепродуктов, то есть завод потеряет гораздо больше, чем приобретет. Улучшить свойства битума можно путем закупки нового современного оборудования, добавления дорогостоящих масляных фракций и присадок – это вопрос явно не одного дня. Покупать качественный битум в Европе и везти его в Россию тоже не лучший вариант – с такими затратами мы не впишемся в экономику ни одного проекта.

Тем не менее, предпосылки к улучшению качества российских дорог налицо. Во-первых, коренным образом изменились отношения заказчика и подрядчика. Раньше не было таких понятий, как концедент и концессионер, контракт жизненного цикла. Из бюджета выделялись деньги, строительная компания подписывала договор с заказчиком, строила дорогу и была ответственна за ее состояние на период гарантийного ремонта – это 5, максимум 10 лет. При такой схеме подрядчик не заинтересован в максимально качественной дороге, ему достаточно, чтобы она как-то продержалась пять лет. При концессии в качестве концессионера выступает специально формируемая компания, доли в которой распределяются между инвесторами, готовыми вкладывать в дорогу собственные и привлеченные средства. Концессионер несет ответственность за состояние дороги в течение всего жизненного цикла проекта – это 25, 30 и даже 40 лет. При таких условиях подход «построил и забыл» исключен, дорога из чужого инфраструктурного объекта становится собственным бизнесом, из которого инвесторы стремятся извлечь максимально возможную прибыль. Концессионер может привлекать стороннего генподрядчика, но более эффективный вариант – когда строительная компания инвестирует собственные средства и входит в

консорциум. Такая схема была применена при строительстве ЦКАД-3, где ДСК «АВТОБАН» выполняла функции концессионера и генерального подрядчика. Например, в декабре 2017 г. мы закончили реконструкцию 70 километров трассы М-3 «Украина». По условиям концессии в течение 30 лет мы же будем осуществлять эксплуатацию, ремонт и капитальный ремонт. Конечно, мы делаем дорогу максимально качественно, если известно, что в течение 30 лет после сдачи каждый сверхнормативный ремонт будет оплачен из нашего кармана.

Заинтересованность концессионера в результате обеспечивает настоящий прорыв качества. К реализации концессий привлекаются крупные дорожно-строительные компании, у которых есть собственный парк дорогой зарубежной техники, специалисты которых владеют современными производственными технологиями, методами проектирования и схемами управления.

– Почему мы не можем строить дороги такими же темпами, как тот же Китай? Что мешает?

– Не хватает денег в региональных дорожных фондах. Нет возможности ежегодно выделять из федерального бюджета по 3–4 % ВВП, как это происходит во многих развитых странах. Впрочем, по этому пункту я далек от пессимизма: в ежегодном послании Федеральному собранию Владимир Владимирович Путин заявил, что дороги должны быть в центре внимания глав регионов и что в ближайшие шесть лет необходимо удвоить объем инвестиций в строительство дорог с 6,4 трлн до 11,3 трлн рублей. Так что работы в ближайшие годы хватит и подрядчикам, и заказчикам, и соинвесторам – всем.



Открытие дороги в Ночи, 2017 г.



СОСТОЯНИЕ И ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ РОССИЙСКОЙ ТРАНСПОРТНОЙ СИСТЕМЫ

Текст: Александр Малов, президент АСПОР *

ДЛЯ РАЗВИТИЯ ГОРОДОВ И ПОСЕЛКОВ, РОСТА ДЕЛОВОЙ АКТИВНОСТИ,
ОБЕСПЕЧЕНИЯ СВЯЗАННОСТИ СТРАНЫ НАМ НУЖНО БУКВАЛЬНО
ПРОШИТЬ ВСЮ СТРАНУ СОВРЕМЕННЫМИ КОММУНИКАЦИЯМИ.

ПРЕЗИДЕНТ РФ В.В. ПУТИН

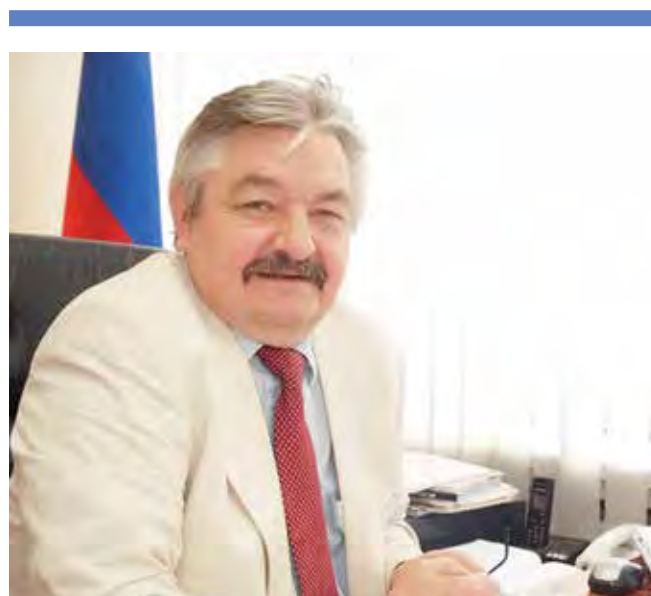
В основе дорожного строительства в России лежит стратегическое планирование, под которым понимается определение основных направлений, способов и средств достижения стратегических целей устойчивого развития РФ и обеспечение национальной безопасности. Стратегическое планирование осуществляется путем разработки концепции, доктрин, стратегий, программ, проектов (планов).

ИСТОРИЯ ВОПРОСА

В 1988 году была утверждена государственная программа «Дороги Нечерноземья». Она должна была решить вопросы строительства дорог для трех десятков районных центров Нечерноземья и свыше 850 центральных усадеб и колхозов, которые в весенне-осеннюю распутицу оказывались отрезанными от внешнего мира. Потребность региона в дорогах общего пользования с усовершенствованными типами покрытия удовлетворялась лишь на 50 %. Доля транспортных издержек в стоимости сельскохозяйственной продукции достигала 40 %, прямые потери – 15 %.

В 1995–2000 гг. действовала программа «Дороги России», а с 2001 года – программа «Дороги России XXI века». С 2002 по 2010 годы – Федеральная целевая программа «Модернизация транспортной системы России», подпрограмма «Автомобильные дороги».

Программа «Дороги Нечерноземья» оказалась нереализованной в связи с событиями начала 90-х годов. Программа «Дороги России» также не была полностью реализована. При планируемом объеме финансирования программы в 1850 млрд



рублей ее фактическое финансирование составило 884 млрд рублей или 48 %. При этом основные показатели по вводу автомобильных дорог были выполнены на 59 %. Однако программа «Дороги России» позволила в непростой для страны период не только сохранить дорожную сеть страны, но и увеличить ее протяженность, которая за этот период возросла с 519 до 584 тыс. км, в том числе протяженность федеральных автомобильных дорог увеличилась с 41 тыс. км до 46,3 тыс. км.

За эти годы было построено и реконструировано 33,9 тыс. км автодорог, отремонтировано 183,2 тыс. км дорог и 290 км мостов, отремонтировано и принято в сеть дорог общего пользования более 47 тыс. км автодорог, находящихся в ведении сельхозпроизводителей.

Введен в эксплуатацию целый ряд дорожных объектов, таких как участки автодорог Чита – Хабаровск, Омск – Новосибирск, Красноярск – Иркутск, Алтай – Кузбасс. Реконструированы участки автомагистралей Москва – Санкт-Петербург – граница с Финляндией, Москва – Воронеж – Ростов и другие.

Построены внеклассные мосты через р. Амур у г. Хабаровска, р. Оку у г. Калуги, р. Томь в г. Томске, р. Волгу у г. Саратова; вантовый мост через р. Обь у г. Сургута и т. д. В результате реализации программы связь по дорогам с твердым покрытием получили более 4 тыс. населенных пунктов, в которых проживает более 5 млн человек.

Скорости движения по основным автомагистралям увеличились в результате их модернизации в среднем на 15–20 %. Возрос объем автомобильных перевозок. Интенсивность движения по дорожной сети повысилась на 5 %, а на основных автомагистралях – на 26,2 %. Объем международных автомобильных перевозок увеличился более чем в 2 раза.

В результате улучшения транспортно-эксплуатационного состояния дорог, сокращения времени доставки грузов снизились транспортные издержки при перевозке грузов автотранспортом по основным автомагистралям.

При росте объемов перевозок и увеличении числа автомобилей в стране в 1,6 раза, аварийность на автомобильных дорогах снизилась на 4,5 %.

Развитие автомобильных дорог оказало позитивное влияние на стабилизацию социально-экономического положения в стране, получили развитие смежные отрасли экономики – производство стройматериалов, дорожное машиностроение, приборостроение, нефтепереработка, транспорт и сельское хозяйство. Всего за период реализации программы в дорожном хозяйстве и других отраслях производства было создано более 200 тыс. рабочих мест, еще около 200 тыс. человек было привлечено в сферу услуг дорожного сервиса.

Ход реализации программы «Дороги России» постоянно контролировался администрацией президента РФ, правительством РФ, счетной палатой и другими органами.

В целом, по общей оценке проверяющих инстанций, несмотря на невыполнение отдельных показателей программы, ее основные цели были достигнуты.

Вместе с тем программой «Дороги России» не ставилась задача решения всех проблем, связанных с обеспечением автодорогами экономики и населения страны. Достижение этих целей выходило за пределы планируемого программой периода.

С учетом складывающейся экономической ситуации и реальных возможностей финансирования дорожных работ, реа-

лизация программы «Дороги России» позволила обеспечить сохранение существующей дорожной сети, а также решить вопросы развития и модернизации лишь отдельных ее участков, где отсутствие автодорог или дефицит их пропускной способности ощущался особенно остро.

Поэтому программу «Дороги России» и ее результаты следует рассматривать как первый и очень важный этап начавшейся в РФ работы по преодолению копившегося десятилетиями отставания в развитии дорожной сети, которое является сдерживающим фактором социально-экономического развития страны.

ПРОТЯЖЕННОСТЬ АВТОМОБИЛЬНЫХ ДОРОГ РФ составляет **824 700 000 км**, в том числе общего пользования – **664,3 тыс. км**, из них федерального значения – **50,4**, регионального – **450,1**, местного – **163,9 тыс. км**.

НОВЫЕ СТАРЫЕ ПРОБЛЕМЫ ДОРОЖНОГО ХОЗЯЙСТВА

Начиная с 2010-х годов, темпы роста автомобилизации в стране оказались выше прогнозируемых, а именно 5–7 % в год. В результате этого развитие автомобильных дорог отставало от бурного роста автомобилизации.

Протяженность дорожной сети, которая по экспертным оценкам должна составлять как минимум около 1,5 млн км, в настоящее время составляет 925 тыс. км, что не соответствует социально-экономическим потребностям государства и населения страны. До настоящего времени 39 тыс. населенных пунктов, в которых проживает более 10 млн человек, не имеют связи по автодорогам с твердым покрытием и оказываются оторванными от внешнего мира в период распутицы.

Большинство автомагистралей в стране построены под нагрузку, которые не соответствуют осевым нагрузкам современных транспортных средств.

Вместе с тем из-за ограниченных финансовых ресурсов, особенно в Федеральном дорожном фонде, на многих магистралях в целях повышения их пропускной способности вместо коренной реконструкции проводились работы по расширению проезжей части и ремонту. Поэтому предельные осевые нагрузки для транспортных средств на наших автомобильных дорогах ниже, чем в большинстве европейских стран.



До 20 % автомагистралей работают в режиме перегрузки. При протяженности многополосных автомагистралей в 4,3 тыс. км потребность в них составляет 8 тыс. км.

До сегодняшнего дня не завершено формирование основной сети федеральных автомобильных дорог, связывающих все экономические регионы, что особенно остро ощущается в Сибири и на Дальнем Востоке. В настоящее время Дальний Восток, Чукотка, северные районы Якутии, Красноярского края, Томской области и целого ряда других регионов России оторваны от единой дорожной сети страны.

Многие регионы вообще не имеют межрегиональных связей между собой, в результате чего перепробег автотранспорта на ряде направлений превышает 500–1000 км. Затруднено движение автотранспорта в крупных городах.

Все эти факторы оказывают крайне негативное влияние на развитие экономики страны и конкурентоспособность отечественных товаров из-за увеличения транспортных издержек при осуществлении автомобильных перевозок, что особенно существенно для РФ с ее обширными территориями.

Сегодня автомобильным транспортом в стране перевозится до 80 % всех грузов. Прогнозы развития транспортной системы показывают, что к 2020 году число автотранспортных средств возрастет в 1,5–1,6 раза, при этом сохранится тенденция опережающего роста автомобильных перевозок в общем объеме транспортной работы.

СТРАТЕГИЯ РАЗВИТИЯ АВТОМОБИЛЬНО-ДОРОЖНОЙ СЕТИ

Дорожная отрасль является неотъемлемой частью транспортного комплекса страны, поэтому основные задачи ее развития и функционирования определены в «Транспортной стратегии Российской Федерации до 2030 г.».

Задачи транспортной стратегии детализируются Федеральной целевой программой «Развитие транспортной системы России (2010–2015 гг.) и проектом государственной программы РФ «Развитие транспортной системы» (подпрограмм «Дорожное хозяйство» и «Развитие скоростных автомобильных дорог на условиях государственно-частного партнерства»).

Цели подпрограмм – ускорение товародвижения и снижение транспортных издержек. Задачи:

- сокращение протяженности автомобильных дорог, работающих в режиме перегрузки, увеличение доли автомобильных дорог, соответствующих нормативным требованиям;
- организация развития скоростных автомобильных дорог на условиях государственно-частного партнерства;
- повышение эффективности реализации программы.

Целевые показатели и индикаторы подпрограмм:

- доведение доли автомобильных дорог общего пользования федерального значения, соответствующих нормативным требованиям к транспортно-эксплуатационным показателям, до 85–87 %;
- доведение доли автомобильных дорог федерального значения, обслуживающих движение в режиме перегрузки, 20–25 %;
- увеличение объема частного финансирования мероприятий госкомпании «Автодор» с 20,8–32,0 млрд руб. в 2011–2012 гг. до 75 млрд руб. к 2019 г.

Подпрограмма реализуется в 2012–2019 гг. в один этап. Ожидаемые результаты реализации:

- повышение доступности транспортных услуг для населения за счет уменьшения протяженности автомобильных дорог, обслуживающих движение в режиме перегрузки (за 7 лет должно быть построено и реконструировано 7,7 тыс. км федеральных автодорог);
- повышение безопасности дорожного движения (количество ДТП из-за сопутствующих дорожных условий должно снизиться с 1,392 (2012 г.) до 1,16 (2019 г.) на 1 тыс. автотранспортных средств;
- повышение конкурентоспособности отраслей экономики России на мировых рынках за счет снижения транспортной составляющей в конечной цене продукции, ускорения оборачиваемости и уменьшения товарно-материальных запасов на складах (на 2 %);
- создание новых рабочих мест, предприятий (ресторанов, мотелей, автозаправок, магазинов и др.) в результате развития сети автомобильных дорог (к 2019 г. увеличение рабочих мест должно составить почти 25 %);
- создание возможности перехода на новую систему контрактных отношений, внедрения в дорожную отрасль России новых технологий и материалов, высокопроизводительных машин и оборудования;
- формирование рыночно ориентированной системы управления дорожным хозяйством, направленной на привлечение частного капитала, и создание финансовых инструментов по мобилизации инвестиционных средств;
- увеличение объемов частного финансирования мероприятий подпрограммы в общем объеме финансирования (до 75 млрд руб. к 2019 г.);
- создание многофункциональных зон дорожного сервиса, исходя из прогнозируемого роста интенсивности дорожного движения на автомобильных дорогах (число таких зон должно увеличиться с 8 (2012 г.) до 58 (2019 г.)).

Приведение большей части федеральных автомобильных дорог в нормативное состояние будет осуществляться за счет

их ремонта и работ по содержанию, для чего в Бюджетном кодексе с 2014 г. предусмотрено 100 %-е финансирование этих затрат в соответствии с нормативами, утвержденными правительством РФ.

Снять перегрузки можно только путем реконструкции или строительства новых скоростных дорог. В связи с этим в ближайшей перспективе наиболее эффективным способом будет локальное выявление и реконструкция мест скопления автотранспорта.

СТРОИТЕЛЬСТВО И РЕКОНСТРУКЦИЯ АВТОДОРОГ В РЕГИОНАХ

Введение системы дорожных фондов в значительной степени отразится на региональной и особенно на муниципальной дорожной сети. Объем региональных дорожных фондов составит в 2012 г. 391 млрд руб., в 2013 г. – 471 млрд руб., в 2014 г. – 531 млрд руб.

С учетом требований Бюджетного кодекса о передаче не менее 15 % средств на нужды муниципальных образований на соединение сельских населенных пунктов можно будет дополнительно направить 20–25 млрд руб. в год, на капитальный ремонт и ремонт улиц и дворовых территорий – 40–50 млрд руб.

Главная задача федеральных органов власти в части региональных дорожных фондов – помочь эффективно использовать дополнительные финансовые ресурсы, обеспечив их направление в первую очередь на сохранение действующей сети дорог, т. е. на их ремонт и содержание.

ПЛАТНЫЕ ДОРОГИ

В 2010–2011 гг. государственной компании «Автодор» переданы в доверительное управление автомобильные дороги М-4 «Дон», М-1 «Беларусь» и М-3 «Украина». Эти важнейшие для России транспортные магистрали входят в состав международных транспортных коридоров и характеризуются наиболее высокой интенсивностью движения. Они обеспечивают значительную часть экспортно-импортных и межрегиональных грузоперевозок. В настоящее время протяженность автомобильных дорог, находящихся в доверительном управлении компании, составляет 2642,4 км.

Госкомпания заложила хорошую базу для достижения основной цели – создания в России сети скоростных автомобильных дорог:

- введено в эксплуатацию 188,6 км дорог;
- на трассе «Дон» введен первый платный участок протяженностью 52,4 км;

■ заключено 23 инвестиционных договора на создание многофункциональных зон дорожного сервиса, общий объем инвестиций составил порядка 3,4 млрд руб.;

■ разработана программа инновационного развития госкомпании «Автодор» на 2011–2019 гг.;

■ завершен ремонт и капитальный ремонт 490 км автомобильных дорог;

■ протяженность автомобильных дорог, на которых устранены ограничения по пропускной способности, увеличена на 319,2 км;

■ прирост протяженности автомобильных дорог, обеспечивающих пропуск транспортных средств с нагрузкой на наиболее загруженную ось 11,5 т, составляет 249 км;

■ прирост протяженности линий искусственного электроосвещения составляет 155,6 км.

Для привлечения внебюджетного финансирования «Автодор» использует концессионные соглашения, которые будут применяться в дальнейшем. Это отражено в новой долгосрочной программе развития госкомпании, в которой заложен проектный подход, согласно которому планируется завершить строительство и реконструкцию первых скоростных дорог.

Реализация программы позволит госкомпании к 2020 г.:

- завершить реконструкцию автомобильной дороги М-4 «Дон»;
- завершить строительство скоростной автомобильной дороги Москва – Санкт-Петербург;
- завершить реконструкцию наиболее важных участков автомобильных дорог М-1 «Беларусь» и М-3 «Украина»;
- построить северный и восточный участки Центральной кольцевой автодороги в Московской области;
- ввести в эксплуатацию 1623 км платных участков дорог;
- создать 58 многофункциональных зон дорожного сервиса.

Как видим, активным участником большинства этих проектов, их реализатором, является АО «ДСК «АВТОБАН», что говорит о компании, как безусловном лидере отрасли, избравшей авангардный, а значит, самый сложный путь развития.

Конечная цель, на достижение которой направлена программа, – создание в Российской Федерации сети автомагистралей и скоростных автодорог, обеспечивающих скоростное движение транспортных потоков с высоким уровнем безопасности и комфортности для пользователей.



ОСНОВНЫЕ НАПРАВЛЕНИЯ РАЗВИТИЯ

Анализ мировых тенденций развития транспорта показывает: страна, которая имеет сильные транспортные позиции, способна контролировать риски собственной экономики.



НАПРАВЛЕНИЯ РАЗВИТИЯ

БОЛЬШАЯ ЗАВИСИМОСТЬ ОТ ИНФОРМАЦИОННЫХ ТЕХНОЛОГИЙ



УВЕЛИЧЕНИЕ ПРОПУСКНОЙ СПОСОБНОСТИ ТРАНСПОРТНЫХ ПУТЕЙ



ПОВЫШЕНИЕ БЕЗОПАСНОСТИ ДВИЖЕНИЯ



ПОЯВЛЕНИЕ ПРИНЦИПИАЛЬНО НОВЫХ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ

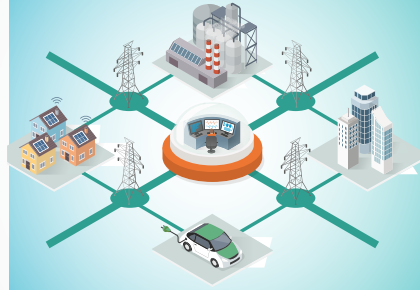


УВЕЛИЧЕНИЕ ВМЕСТИМОСТИ И ГРУЗОПОДЪЕМНОСТИ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ

УВЕЛИЧЕНИЕ СКОРОСТИ ПЕРЕДВИЖЕНИЯ, СВОЕВРЕМЕННОСТИ, РИТМИЧНОСТИ И ЭКОЛОГИЧНОСТИ ФУНКЦИОНИРОВАНИЯ ТРАНСПОРТНОЙ СИСТЕМЫ



НОВЫЕ ТРЕБОВАНИЯ КЛИЕНТУРЫ К КАЧЕСТВУ ТРАНСПОРТНОГО ОБСЛУЖИВАНИЯ



МИРОВОЙ ТРАНСПОРТНОЙ СИСТЕМЫ

ЧТО ПРОИСХОДИТ?

- Повышение конкурентоспособности национального транспорта и отказ от системы квот, а также от тарифных и других ограничений. Их заменяет гармонизация (сближение правовых систем) транспортного законодательства.
- Переход точки прибыльности из процессов физической перевозки в область транспортно-логистических услуг.
- Усложнение рынка транспортных услуг, интеграция (объединение) всех сегментов транспортного процесса и логистики. Результат – развитие транспортной инфраструктуры нового типа – транспортно-складские и товаротранспортные комплексы, которые образовали объединенную систему взаимодействия; транспортные центры стали управляющими элементами системы, что позволило оптимизировать «сквозные» тарифы.
- Усиление требований к экологичности транспорта. Стремление поддерживать приемлемую долю транспортной составляющей в цене конечной продукции при соблюдении жестких норм по экологии и безопасности.

ДОЛГОСРОЧНАЯ ПЕРСПЕКТИВА

- Дальнейшее развитие научно-технического прогресса на транспорте (в странах с рыночной экономикой).
- Освоение на всей сети путей сообщения компьютерной системы Райлинка (соединяющей между собой в настоящее время железные дороги, клиентов и банки) или другой аналогичной ей системы, что позволит включить транспорт в сеть коммерческих обменов.
- Изменения в парке транспортных средств: возрастание численности, увеличение доли прогрессивных видов тяги. Повысится доля специализированного подвижного состава, его грузоподъемность и удельная мощность.
- Изменение структуры сети путей сообщения. Улучшение экономических показателей транспорта, повышение качества обслуживания клиентуры и безопасности движения.
- Сокращение протяженности малодеятельных и нерентабельных железнодорожных линий и участков. Сооружение ряда новых, в основном скоростных, линий.
- Появление инновационного транспорта, поражающего воображение, работающего без вредных выбросов, использование лазерных нанотехнологий: появятся дирижабли, подводные круизные и грузовые корабли (особенно для Арктики), струнный транспорт, частные космические аппараты вплоть до туров на Луну и Марс.
- Широкое использование маркетинга, изучение спроса, введение учета потребностей, применение моделирования и т. д.
- Обеспечение совместимости информационных систем, чтобы связать между собой национальные компьютерные сети.



ТРАНСПОРТНЫЕ ИННОВАЦИИ

В апреле 2018 г. в Швеции открылась первая дорога, которая заряжает электрокары прямо на ходу. Участок протяженностью два километра протянулся от аэропорта Стокгольм-Арланда до ближайшего транспортно-пересадочного узла. Стоимость одного километра умной трассы составила миллион евро. В углубление трассы встроен специальный контактный рельс, на электрокар устанавливают токоприемник, который легко снимается после прохождения участка. Электричество подается не на весь рельс, а на отдельные его секции и только в тот момент, когда по ним проезжает электромобиль. Впрочем, шведы далеко не пионеры в прорывной технологии подзарядки движущихся электромобилей.



Швеция.



Например, в Южной Корее пошли еще дальше и создали бесконтактную систему подзарядки аккумуляторов электроавтобусов. Решение, как и все гениальное, оказалось простым: под слоем дорожной одежды проложены электрокабели, которые генерируют магнитное поле. А катушка в батарее транспортного средства преобразует магнитные излучения в электричество. Примечательно, что технология распознает только транспортные средства, способные принимать электрический заряд, и не воздействует на остальные. Первым реализованным проектом стал 12-километровый участок между городом и железнодорожной станцией, по которому курсирует электроавтобус.



Южная Корея.



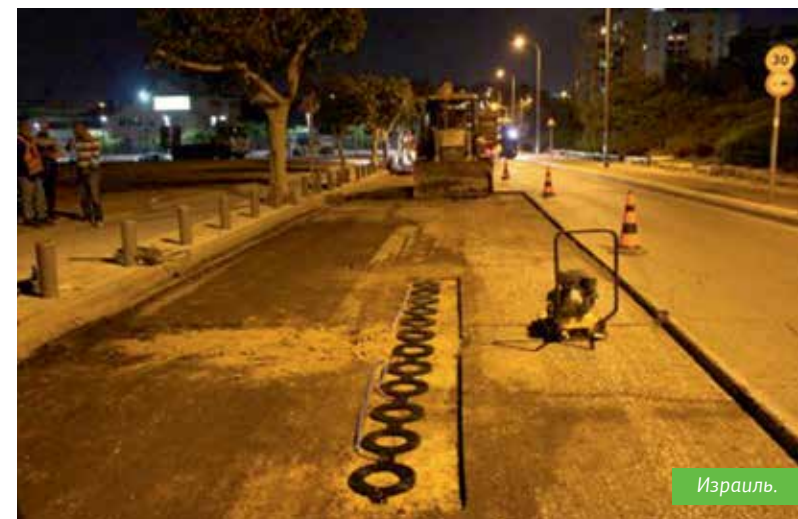
Великобритания.

В туманном Альбионе и в Израиле тоже активно тестируют проекты бесконтактной подзарядки электромобилей. Причем в Израиле уже выбрали маршрут, по которому будут ходить шаттлы в случае успешного завершения тестов – это 18-километровый маршрут от Эйлата до аэропорта Илана Рамона. Израильские специалисты решили вместо электрических кабелей укладывать под дорожную одежду на глубину 8 см индукционные катушки, которые генерируют магнитное поле высотой до 25 сантиметров, чтобы излучение не доставало до водителя и пассажиров.

Многие из исследователей уверены, что технологию индукционной зарядки можно легко адаптировать под любые виды электрического транспорта. Она также позволяет возвращать части электроэнергии в сеть при торможении электромобиля.

Единственный на сегодняшний день недостаток беспроводной зарядки электромобилей от дороги – ограничение скорости заряжаемого транспортного средства. Она должна быть низкой, что ограничивает перспективы ее применения на дорогах общего пользования. Американские исследователи из Стэнфордского университета задались целью усовершенствовать систему так, чтобы можно было заряжать электромобили, движущиеся на высокой скорости.

В наше время любая коммерчески перспективная технология с каждым днем совершенствуется все быстрее. Поэтому почему бы не помечтать о временах, когда весь мир будет опоясан электрифицированными дорогами, на которых летящие на высокой скорости электромобили будут подзаряжаться на ходу?



Израиль.





В АВАНГАРДЕ ИНВЕСТИЦИОННОГО РЫНКА

Текст: Наталия Кулакова

Идя вперед, необходимо четко понимать, с какой целью мы это делаем, что нас ждет впереди. А еще – на каком этапе развития находимся, какое место занимаем в отрасли? На эти и другие вопросы журнала «АВТОБАН» отвечает Денис Анисимов, заместитель генерального директора по финансовому развитию и управлению инвестиционными проектами.

– Денис Борисович, какая на сегодняшний день складывается ситуация на рынке инвестиций?

– Рынок крупных проектов переживает непростое время. Это связано, во-первых, с изменением политической конъюнктуры, и с тем, что режим санкций усиливается – флагманы российского бизнеса в этих ситуациях испытывают серьезные проблемы с рефинансированием своих инвестиций. И это, естественно, усиливает нагрузку на бюджет. Государство пытается спасти крупных игроков: не допустить каких-то потрясений, связанных с их банкротством, или с ухудшением их финансового положения, то есть поддерживает свое реноме на внешнем рынке. В общем и целом, финансовый рынок в этой ситуации становится более конкурентным – мы видим серьезную борьбу за инвестиционные деньги. В некоторых случаях просто блокируется предоставление инвестиционных ресурсов, поскольку в текущей ситуации финансирующие организации не могут определить для себя уровень рисков и, соответственно, не могут принимать решения. В этих обстоятельствах дальнейшее движение вперед вызывает определенные сложности, но мы делаем все от нас зависящее и достаточно планомерно продвигаемся дальше.

– Благодаря чему «АВТОБАНУ» это удастся?

– Во-первых, результат нашей работы налицо: мы эффективно выполняем производственные задачи. Поскольку в инвестиционных проектах задействовано несколько сторон: эксперты, инвесторы, кредиторы и государство, то мы должны на всех уровнях доказывать, что свои обязательства выполняем точно и по плану. Да, есть проблемы, связанные с документальной сдачей объемов работ госкомпаниям, которые приходится решать на стадии экспертизы. Мы о них знаем, они

связаны с тем, что правила игры постоянно меняются, и в структурах всегда были трудности с принятием на себя ответственности. Несмотря на это, мы четко продвигаем свои позиции, делаем то, что должны делать в соответствии с концессионным соглашением. В двух словах это можно объяснить так: вопросы, связанные с привлечением инвестиций, достаточно сложные, но мы успешно выполняем отлагательные условия по получению денежных средств в соответствии с кредитным договором по ЦКАД-3. Фактически мы сейчас согласовываем отлагательные условия к выборке, т. е. формируем необходимый пакет документации, чтобы получить первый транш. Планируем получить его до конца июня.

По ЦКАД-4 мы достигли финансового закрытия, и на данный момент выполняем предварительные условия начала строительства, получаем банковскую гарантию на аванс – после этого можем приступить к инвестиционной части проекта.

– С какими основными проблемами сталкиваются участники рынка?

– Если говорить в целом о развитии направления ГЧП и концессии, то могу выделить такую проблему: на российском рынке нет инвесторов, способных брать на себя строительные риски. Инвесторы готовы вкладывать денежные средства только на этапе эксплуатации. А на этапе строительства они отсутствуют. Банки ими не являются, т. к. предоставляют старший долг, который защищен гарантиями государства. В России, в отличие от более развитых рынков, это связано с отсутствием компетенций и инвесторов в области оценки риска на строительной фазе. В классическом варианте эту роль играют фонды прямых инвестиций, которые применяют различные инструменты хеджирования*. Основная проблема – отсутствие в штате предприятий/компаний людей, которые могут сделать правильную оценку и анализ риска проекта и заинтересовать рынок. Прежде, когда на рынке присутствовали иностранные финансисты, проблемы решались в основном за счет них. Эту роль выполнял Всемирный банк, Европейский банк реконструкции и развития, специализированные фонды.

*Хеджирование (от англ. hedge – страховка, гарантия) – открытие сделок на одном рынке для компенсации воздействия ценовых рисков равной, но противоположной позиции на другом рынке



На открытии автодороги в Коми.

Сейчас они полностью ушли с рынка, а те, кто остался, их заменить не могут. Поэтому одна из наших основных задач – своей компетентностью заинтересовать финансовые и инвестиционные группы для участия в подобного рода проектах. ЦКАД-3 и ЦКАД-4, проект в Республике Коми требовали достаточно большого отвлечения собственных средств. Для того, чтобы дальше развиваться в этой области, необходим достаточно мощный приток инвестиций в Группу компаний либо формирование с партнерами отдельной структуры, которая будет заниматься непосредственно профессиональным поиском таких денег в компанию или привлечением партнеров в проекты. Эта задача стоит перед нами на ближайшие пару лет.

– То есть мы не делаем упор на то, что нам нужен определенный проект, и продолжаем формировать компетенции, которые позволят в дальнейшем участвовать в различных проектных форматах?

– Да, мы формируем базу на уровне компании, и эта задача – комплексная. Мы продолжаем анализировать и рассматривать интересные предложения. Если говорить о перспективных проектах, то это «Школа Югры» – он находится в стадии формирования концессионной инициативы, в ближайшее время будет согласован, и мы начнем по нему работать. Также это несколько проектов по строительству дорог в городах ХМАО – Мегионе и Нижневартовске, продолжение работ в



Республике Коми. Сейчас мы получили предложение о работе на объектах транспортного коридора от Ненецкого автономного округа до Пермского края, суммарно они оцениваются в 20 млрд рублей. То есть нам есть с чем работать, у нас есть интересные предложения, и вопрос, который нам надо решить, – это привлечение капитала. Для того, чтобы привлечь капитал, требуются прямые инвестиции в компанию, мы формируем базу, для того чтобы проводить переговоры и работать с инвесторами. Цель – создать финансовый поток для участия в такого рода проектах.

– **Какое место на концессионном рынке занимает «АВТОБАН»?**

– Сейчас мы являемся безусловными лидерами, и ни одна из существующих дорожно-строительных компаний не достигла нашего уровня по объему осуществляемых контрактов. На фазе реального строительства мы подписываем контракты, которые достаточно быстро начинают реализовываться, быстрее, чем это обычно происходит на практике. Поэтому мне сложно назвать компанию, которая бы находилась на одном уровне с «АВТОБАНОМ» в данном направлении в области дорожной инфраструктуры. Есть строители, которые участвуют в качестве подрядчиков в нефтегазовом или промышленном

ПРИОРИТЕТНАЯ ЗАДАЧА –
ПРИВЛЕЧЬ ИНВЕСТОРОВ
В КОНЦЕССИОННЫЕ ПРОЕКТЫ

строительстве, но предприятия, которые бы выполняли роль концессионера-партнера, генерального подрядчика и исполнителя работ в таком формате, как мы, – их нет.

– **Можно ли сказать, что мы опережаем по своему развитию состояние отрасли?**

– Мы идем в авангарде, постоянно пытаемся донести свою позицию на всех уровнях: и экспертных, и правительственных. К нашему мнению прислушиваются, мы имеем достаточно серьезную и крепкую репутацию в качестве экспертов, мы не стесняемся давать свою оценку. Можно сказать, что в том числе в этом и заключается наша миссия.

– **Какие преимущества ждут «АВТОБАН»?**



| | УЧАСТИЕ В СТРОЙКЕ | УЧАСТИЕ В КОНЦЕССИОННОМ БИЗНЕСЕ |
|------------------------------------|--|---------------------------------|
| – Федеральные проекты (ГК АВТОДОР) | | |
| – М-11 | | |
| КОНЦЕССИИ: | | |
| ЦКАД-3 | 81,4 млрд рублей (генподрядчик) | 75 % |
| ЦКАД-4 и т. д. | По данным Управления маркетинга 84,5 млрд руб. (генподрядчик) | 60 % |
| ДИС: | | |
| М-3 | Реконструкция М-3 контакт 17,1 млрд рублей, с учетом увеличения 18,8 млрд руб. (исполнитель по ДИС АО «ДСК «АВТОБАН») | – |
| М-4 | Обход г. Ельца и села Яркино (км 330 – км 414) – 28 млрд руб. | – |
| М-11 | Пусковой комплекс 6 – 13 млрд 142 млн 428 тысяч рублей (субподрядчик у Трансстроймеханизация) Пусковой комплекс 1–2 – 1 млрд 697 млн 719 тыс. рублей (субподрядчик) | – |
| ЦКАД-1, ЦКАД-5 | Не наши объекты | – |

– Конечно, мы понимаем, что инвестиционная составляющая в строительстве будет развиваться и дальше, и мы навряд ли от этого куда-то уйдем. Если говорить о последних решениях на правительственном уровне, то президент Владимир Путин сказал о том, что на инфраструктуру в течение ближайших четырех лет будет выделено около 3 трлн рублей. Это огромная сумма. Сейчас ведомства, которые занимаются инфраструктурой, – это федеральные агентства и госкомпании – готовят свои предложения для осуществления капитальных вложений из этого источника. И, безусловно, эти суммы будут предоставляться на инвестиционных принципах, с пониманием эффективных рисков. Поскольку мы являемся лидерами в этой области, у нас очень большие шансы получить возможность работать с этими проектами, но нам нужно решить вопрос с капиталом. Эта задача для нас является приоритетной. Мы должны привлекать инвесторов, которые с учетом наших компетенций и репутации вкладывали бы деньги в эти проекты. Поскольку от участников такого рода проектов требуются капиталовложения.

– **Как вы считаете, останется ли вообще госзаказ?**

– Да, конечно, и компания только усиливает свои позиции в области работы с госзаказом. В каждом отдельном случае

правительство либо федеральное, либо региональное, в зависимости от субординации этого проекта, определяет, как выгоднее и правильнее осуществлять проект. Либо через систему госзаказа, либо инвестиционную. На принятие этого решения влияет очень много факторов. Основной плюс работы с госзаказом – это более простая структура сделки. Отрицательная для региона и правительства особенность госзаказа состоит в том, что процесс контроля за качеством на эксплуатационной фазе в структуре ГЧП и концессии более жесткий, соответственно, строитель понимает, что, если он построит некачественно, то рискует на эксплуатационной фазе не получить деньги и не компенсировать затраты. Поэтому если объект надо делать срочно, и есть деньги в бюджете, то тогда это госзаказ. Но когда денег на начальном этапе недостаточно, и концедент понимает, что эта дорога принесет значительный экономический эффект в будущем, то тогда это концессионный проект. Мы уже говорили о том, что в этом тоже есть проблемы, потому что пока на уровне концедента считать подобного рода вещи полностью корректно не научились, но я надеюсь, что проектный менеджмент на уровне концедента будет развиваться, и в конце концов сформируется, технологии станут более осмысленными.





«АВТОБАН» КАК ЛИДЕР ОТРАСЛЕВОГО РЫНКА

Текст: подготовлен Управлением маркетинга

«В общей сложности в предстоящие 6 лет необходимо удвоить расходы на строительство и обустройство автомобильных дорог в России, направить на эти цели более 11 трлн рублей из всех источников. В 2012–2017 было потрачено 6,4 трлн рублей, планируется – 11!». Такую задачу перед дорожно-строительной отраслью поставил президент РФ Владимир Путин. В реализации этой задачи активное участие принимает и будет принимать Группа компаний «АВТОБАН».

ГДЕ МЫ В ОТРАСЛИ

АО «Дорожно-строительная компания «АВТОБАН», являясь одним из лидеров рынка дорожного строительства России, объединяет дорожно-строительные предприятия в Европейской части России и Западной Сибири – предприятия с полувековым опытом дорожного строительства. Основной заказчик компании в 13 регионах и 5 федеральных округах – Министерство транспорта Российской Федерации (Минтранс РФ). Государство является одним из основных участников рынка транспортных услуг, выступая в качестве регулятора этого рынка, а также акционера и/или собственника действующих в отрасли организаций.

АО «ДСК «АВТОБАН» уверенно входит в тройку крупнейших дорожно-строительных компаний России – с долей рынка по итогам 2017 г. около 6,2 %. Реально достижимый объем доли рынка по итогам 2018 года может составить более 7 %. Компания борется за лидерство по реализации проектов в рамках ГЧП, а в ряде регионов РФ является лидером по объему выполняемых дорожно-строительных работ.

БЛАГОДАРЯ ЧЕМУ ЗАНИМАЕМ ЭТО МЕСТО

АО «ДСК «АВТОБАН» обладает:

- Качественным, диверсифицированным по заказчикам портфелем контрактов (бэклог), обеспечивающим загрузку производственных мощностей компании более чем на 2 года вперед. Объем бэклога по СМР составляет на начало 2018 года 148 млрд руб.;

- Успешным опытом выполнения крупных и технологически сложных проектов стоимостью более 10 млрд руб., в том числе на условиях контрактов жизненного цикла, государственно-частного партнерства по заключению долговременных инвестиционных соглашений (ДИС) и концессий;
- Собственными современными производственными и проектными мощностями, способными осуществить масштабные работы в любом регионе РФ;
- Широкой географической диверсификацией выполняемых работ и расположением производственных мощностей в 13 регионах РФ, присутствием в других сегментах строительного рынка;
- Высоким качеством выполняемых работ и безусловным выполнением договорных обязательств, создавших отличную деловую репутацию в отраслевой среде, у заказчиков и администраций регионов присутствия;
- Консервативной финансовой политикой.

Также следует отметить, что одним из ключевых факторов конкурентоспособности поручителя и Группы в целом на рынке является наличие квалифицированного и опытного персонала. Штатный состав персонала поручителя и компаний, входящих в Группу, численностью около 5700 сотрудников позволяет реализовывать масштабные и сложные проекты, в которых основной объем генподрядных работ выполняется собственными силами.

СЦЕНАРИЙ ПЕРСПЕКТИВНОГО РАЗВИТИЯ СОБЫТИЙ

Транспортная инфраструктура РФ испытывает дефицит автодорог с капитальным типом покрытия. По многим ключевым количественным и качественным показателям дорожной статистики Россия уступает большинству стран, что негативно влияет на социально-экономическое развитие страны.

Развитие транспортной инфраструктуры как в части строительства новых дорог, так и в части реконструкции и капитального ремонта существующих является приоритетным

направлением расходования бюджетных средств, в том числе с привлечением частных инвестиций на условиях государственно-частного партнерства (ГЧП). Основная часть бюджетных средств на развитие транспортной инфраструктуры (более 65 %) расходуется именно на дорожное строительство: по итогам 2016 года – 542 млрд руб., по итогам 2017 года – 652,6 млрд руб., на 2018 год запланировано 754,4 млрд руб.

Правительство РФ направляет существенные объемы средств на финансирование транспортной инфраструктуры (Целевая Программа по развитию транспортной системы России на 2010–2020, Транспортная стратегия РФ на период до 2030 года, региональные программы по развитию транспорта). В первую очередь, «Программа развития Московского транспортного узла», развитие транспортной инфраструктуры Крыма, строительство Керченского моста, строительство автомагистралей М-11 «Москва – Санкт-Петербург», М-4 «Дон», М-3 «Украина», М-7 «Волга», М-5 «Урал», М-1 «Беларусь», субсидирование и софинансирование региональных программ по развитию автодорожной сети. На основании послания президента РФ Федеральному собранию на 2018 год в ближайшие шесть лет на российские дороги планируется выделить в два раза больше средств, а именно 11 триллионов рублей. Объем финансирования рынка транспортного строительства увеличивается ежегодно на 5–10 %. Это дает основания предполагать, что поставленная президентом РФ амбициозная задача удвоить строительство федеральных автодорог в 2013–2022 гг. по сравнению с 2003–2012 гг. будет выполнена.

Дополнительным импульсом развития Транспортной стратегии являются инвестиции по реализации крупнейших инфраструктурных проектов – строительство высокоскоростной магистрали Москва – Казань – Екатеринбург, Международного транспортного коридора Европа – Западный Китай («Шелковый путь»), проектов в рамках программы «Безопасные и качественные дороги», концессионных проектов в регионах РФ с использованием средств, полученных от системы «Платон».

ТЕНДЕНЦИИ ДОРОЖНОЙ ОТРАСЛИ

- Создание федерального, территориальных и муниципальных фондов обеспечивают рост финансирования дорожной отрасли на 5–10 % в год, однако в первую очередь финансируется приведение дорожной сети в нормативное состояние, а рост капитальных вложений в развитие транспортной инфраструктуры откладывается, как следствие новые контракты заключаются редко, а по заключенным приостанавливается финансирование;
- Смещение акцента государственной компании «АВТОДОР» на заключение крупных инвестиционных

и концессионных соглашений на строительство и эксплуатацию автомобильных дорог. Группа компаний «АВТОБАН» готова к этому переходу для удержания своих позиций на рынке, и успешно реализует подобные проекты на автомагистрали М-3 «Украина», ЦКАД ПК № 3;

- Проекты становятся более крупными и комплексными, стоимостью 50 млрд руб. и более, ориентированными на мощные диверсифицированные и вертикально интегрированные компании, вследствие чего происходит консолидация игроков рынка, слияния и поглощения;
- Снижение ценовой привлекательности новых объектов вследствие низкого качества проектно-сметной документации, в том числе из-за использования заниженных расценок при разработке проектной документации, не соответствующих современному уровню цен;
- Банкротство ряда крупнейших игроков дорожно-строительного рынка, вследствие чего можно констатировать уменьшение конкуренции на рынке дорожного строительства;
- Увеличение стоимости используемых производственных ресурсов, темпы роста которых превышают рост индексов дефляторов за соответствующие периоды.

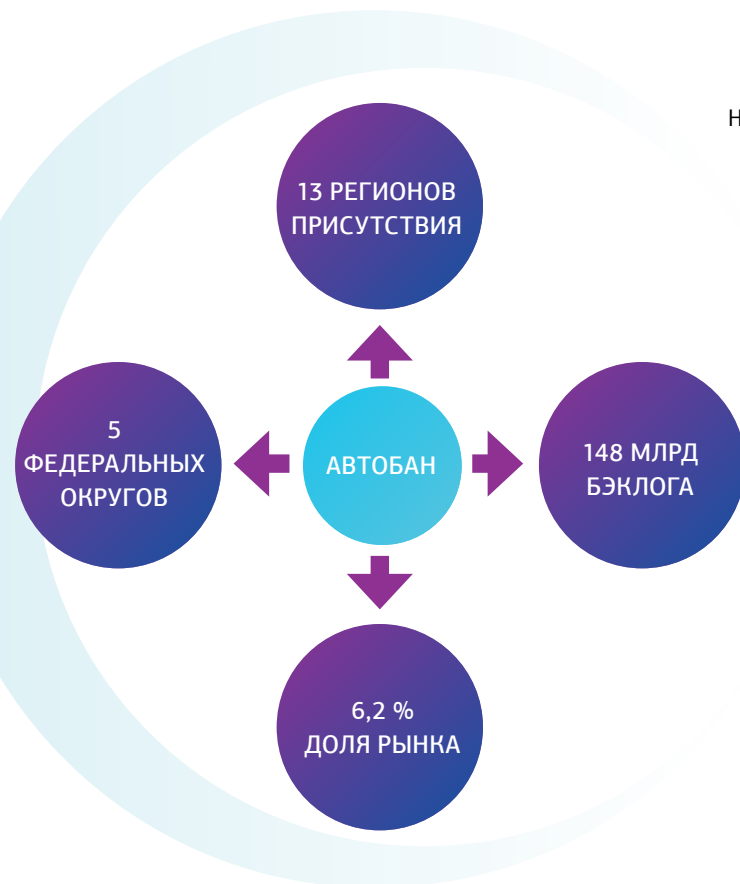
ПРИВЛЕКАТЕЛЬНОСТЬ РЫНКА ДОРОЖНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ

Экономический рост страны будет подкреплён созданием современной транспортной инфраструктуры. Несмотря на прогнозируемое незначительное увеличение экономического роста в ближайшие годы в размере около 2 %, доля расходов на транспортную инфраструктуру будет составлять значительную часть дополнительных расходов федерального бюджета на приоритетные проекты. Прогнозируется ежегодное увеличение финансирования транспортного комплекса не менее чем на 5–10 %;

Основная часть затрат на финансирование транспортной инфраструктуры рынка приходится на развитие дорожной сети (более 60 %).

Отечественный рынок строительства и эксплуатации объектов дорожной инфраструктуры представлен большим количеством игроков (более 500 компаний), которые различаются по географии деятельности, уровню горизонтальной диверсификации и вертикальной интеграции. Однако доля 10 крупнейших компаний превышает 50 %, что говорит о консолидации и укрупнении игроков рынка.





Ведущие компании (несколько десятков) сталкиваются с существенными изменениями условий работы на рынке, а именно:

- проекты становятся более сложными, крупными и комплексными;
- растет стоимость привлекаемых ресурсов, рентабельность реализации проектов сокращается;
- происходят изменения в законодательной сфере (в частности, планируется изменение в законе о государственных закупках);
- происходит консолидация игроков рынка, на рынке дорожного строительства появляются иностранные инвесторы.

Под влиянием происходящих изменений игроки вынуждены адаптировать свои бизнес-модели, диверсифицировать свои услуги, осваивать смежные сегменты, а также повышать эффективность и оптимизировать издержки.

НЕГАТИВНЫЕ ФАКТОРЫ

Факторы, которые могут негативно повлиять на сбыт поручителем его продукции (работ, услуг), и возможные действия поручителя по уменьшению такого влияния:

Негативно на деятельность поручителя может повлиять существенное снижение спроса на дорожное строительство со стороны государства, что может быть только обусловлено существенным ухудшением экономического и политического состояния Российской Федерации как целого государства. Безусловно, такие факторы находятся вне контроля поручителя, и исходя из прогнозов развития РФ (в т. ч. дорожной отрасли), реализация таких факторов является крайне маловероятной.

ПОЗИТИВНЫЕ ФАКТОРЫ

Мероприятия, направленные на увеличение контрактной базы, рентабельности реализуемых проектов:

- расширение деятельности в старых и выход на новые целевые рынки (новые крупные объекты в Московском регионе, строительство ЦКАД на ряде участков, новые крупные объекты, привязанные к дислокации производственных баз, в Поволжье, на Урале и в Западной Сибири, расширение спектра проектов на основе ГЧП, участие в реализации проекта «Европа – Западный Китай»);
- диверсификация портфеля заказов, в том числе по линии региональных заказчиков в регионах присутствия, так как в настоящее время портфель контрактов компании на 78 % – ГК «АВТОДОР», а также в смежных сегментах транспортного строительства и промышленно-гражданского строительства (аэродромы, железные дороги, мосты и т. д.);
- качественная подготовка и участие в торгах (обучение, расчет нижнего порога себестоимости, получение, кроме конкурсной, проектной и другой дополнительной актуальной информации об объектах на ранних стадиях подготовки к торгам, автоматизация закупочных процессов);
- комплексный мониторинг строительных программ заказчиков и выставленных на торги объектов, создание базы перспективных проектов, тщательная оценка привлекательности перспективных проектов для участия в торгах;
- расширение состава работ, выполняемых собственными силами;
- инжиниринговая деятельность, управление крупными строительными проектами, создание пула надежных субподрядных организаций.



1С «УАТ» – ПРИКЛАДНОЙ ИНСТРУМЕНТ ДОРОЖНОГО СТРОИТЕЛЬСТВА

Текст: Людмила Ковалевич

В Минстрое России утвердили «дорожную карту»* по внедрению технологий информационного моделирования (BIM) на всех этапах «жизненного цикла» объекта капитального строительства. Документ должен помочь в разработке национальных стандартов информационного моделирования в процессах проектирования, строительства (реконструкции, капитального ремонта), эксплуатации и сноса объектов капитального строительства, а также создания нормативно-технических документов, применяемых в строительстве. В Группе компаний «АВТОБАН» также предпринимаются шаги в данном направлении, о которых рассказывает начальник управления информационных технологий Марат Идрисов.

– Внедрение технологий информационного моделирования – тенденция в сфере строительства РФ, и в том числе дорожной сфере. Объясните, в чем суть этого государственного проекта и зачем это нужно.

– BIM – это технология, которая позволяет значительно снизить ошибки в проектах, более точно контролировать сроки выполнения строительных работ, находить оптимальные проектные решения с технической и экономической точки зрения, уменьшать сроки проектирования. Все это дает возможность контролировать финансовую сторону любого строительного проекта. Яркий антипример – олимпийские объекты в Сочи, стоимость которых в период их строительства увеличилась кратно. Поэтому желание государства понятно – ввести дополнительное регулирование и контроль, чтобы более быстро и качественно вести строительство в точном соответствии с принятым бюджетом. С этой целью и внедряются технологии информационного моделирования. Процесс этот небыстрый, рассчитанный на длительный период, но, тем не менее, задача поставлена и начата ее реализация на государственном

уровне. И Группе компаний «АВТОБАН» надо быть максимально к этому готовой.

– Мы в своей компании также идем в ногу с современными тенденциями и занимаемся активным внедрением информационных технологий. Расскажите об этом. И, возможно, о первых результатах.

– С конца 2016 года мы занимаемся внедрением 1С «УАТ». Это не BIM. Но надо понимать, что BIM – это организация всего цикла, когда все процессы, начиная со стадии планирования производства до строительства и дальнейшей эксплуатации объекта, увязаны в одну информационную систему. Такая система не появляется в один миг, нужно подготовить компанию для того, чтобы в принципе использовать информационные системы. 1С «УАТ» – это первый шаг в этом направлении. Это нелегкий шаг, не все идет гладко, но мы терпеливы, настойчивы, мы идем к своей цели, поэтому занимаемся внедрением.

Напомню, что внедрение УАТ мы начали с учета путевых листов, и это капля в море от того, что есть сейчас, спустя полтора года. Планово, блок за блоком, мы внедряем все остальное. В 2017 году, например, мы потратили много времени и ресурсов, чтобы внедрить учет ГСМ. Сейчас этот учет ведется профильными службами, он стал рабочим инструментом для оптимизации, которая проходит в Группе компаний «АВТОБАН». Внедрение такой мощной системы в таких масштабах и в такой крупной компании – это длительный процесс. Нужно учитывать и тот факт, что средний возраст наших сотрудников составляет 45 лет, им крайне тяжело перестроиться, и это тоже замедляет более быстрое внедрение. Поэтому говорить о первых результатах рано.

– Сколько потребуется времени на внедрение 1С «УАТ» во всех подразделениях компании?

– В целом сложно сказать, сколько потребуется времени. Но давайте сравним: начав в 2016 году с блока путевых листов, сегодня мы имеем уже блоки производственного планирова-

*Дорожная карта – это наглядное представление пошагового сценария развития определенного объекта – отдельного продукта, класса продуктов, технологии, группы смежных технологий, бизнеса, компании, объединяющей несколько бизнес-единиц, целой отрасли, индустрии.



ния, учет основных затрат (материалы, машинокомплексы, персонал). То есть блоки добавляются по мере внедрения, и мы постепенно переносим всю нашу производственную деятельность в 1С. То, что касается производства, должно быть завершено до конца этого года. Это только основной, производственный блок, и я уверен, что после этого наступит период, когда все службы оценят полезность данного инструмента и начнут применять в своей повседневной деятельности. Сейчас еще не все сотрудники включились в этот процесс.

– Итак, возможности 1С «УАТ» намного больше, чем используемые в настоящее время. Какие масштабы ее применения для Группы компаний Вы видите?

– На самом деле мы уже достаточно много разработали в этом проекте, и наши усилия на ближайший год – запустить в эксплуатацию то, что есть. Специфика службы ИТ в том, что мы очень динамичны, и – повторюсь – в силу возрастного ценза подавляющее большинство сотрудников не успевают за нами. Поэтому нужно честно сказать себе – нельзя идти дальше, если то, что наработано сейчас, полностью не используется. Надо немного остановиться и повысить качество внедрения в систему. Смысл



МАРАТ ИДРИСОВ:

«Внедрением 1С «УАТ» очень интересно заниматься – это приносит реальную пользу компании».

любой системы в том и состоит, чтобы ей стали пользоваться все без исключения работники предприятия, иначе она не имеет никакого смысла. Простой пример – если у нас в гараже стоит «Феррари», но мы не умеем ею управлять, то она нам не нужна.

– То есть одна из основных задач вашей службы – обучать людей использованию программных продуктов?

– Да, обучать, продолжать внедрять, и делать систему максимально удобной для использования в работе, в производственной деятельности. И как раз преимущества 1С в том, что мы можем выполнить эту задачу – сделать программу *прикладным инструментом в ежедневной работе каждого сотрудника*.



НИКОЛАЙ БУХАНЦОВ, ЗАМЕСТИТЕЛЬ ДИРЕКТОРА АТФ ПО ЭКСПЛУАТАЦИИ:

– Автотранспортный филиал начал внедрять программу 1С Управление автотранспортом одним из первых, с августа 2015 г. На первоначальном этапе было, конечно, тяжело, т. к. приходилось вести данные в двух базах (по старинке в Excel и в 1С «УАТ»), чтобы выявить расхождения и особенности работы в 1С. В процессе внедрения программы выявлялись и выявляются ее нюансы, которые оперативно корректируются службой ИТ. Программа позволяет получить практически любую информацию, касающуюся автотранспорта, главное, выстроить под себя нужный отчет.

Особенность этого программного продукта: чтобы получить нужную информацию, нужно вовремя и оперативно заносить данные, что не всегда получается. Например, для Автотранспортного филиала самым важным документом, подтверждающим проделанную работу, являются товарно-транспортные накладные (ТТН), которые выписываются и выдаются строительными управлениями с задержкой, кроме СУ-910 – они единственные, кто выписывает их на месте производства работ.

В целом 1С «УАТ» – гибкая, но требовательная в плане оперативности внесения информации. И при любом обращении к службе ИТ корректируется или прописывается отчет или документ, необходимый для нужд АТФ.

Конечно, можно взять в разработку какой-либо западный продукт (программу), но либо цикл такой разработки будет измеряться годами, либо это крайне дорогостоящее мероприятие.

– Дает ли внедрение 1С «УАТ» преимущество нашей компании перед конкурентами?

– Безусловно. Мы сможем более четко контролировать те ресурсы, которые у нас есть, соответственно, мы сможем более эффективно их использовать – материалы, машины/механизмы. То есть в дальнейшем мы сможем перейти к бережливому производству, чтобы наши ресурсы не простаивали. Сейчас это тоже происходит, но скорее в режиме ручного управления, а не системно. А нам нужно прийти к системному управлению.

– Марат, нарисуйте ту идеальную картину, которую даст полное внедрение УАТ. Как это будет выглядеть в обычной производственной деятельности?

– Если возникает какое-либо отклонение (а это обычная рабочая ситуация, не может все идти идеально гладко), но при этом оно находится под строгим контролем, и мы все работаем как единый организм. Любое отклонение мы будем ви-

деть очень оперативно и так же быстро на него реагировать. В скором времени у каждого сотрудника будут свои панели управления, которые показывают отклонения. Но для этого нам еще необходимо поработать над качеством вводных данных. А это значит – продолжить обучение сотрудников работе в данной программе.

– Работа над новым информационным продуктом – это всегда действие с обратной связью. В процессе внедрения приходится специалистам Вашего управления тоже чему-то учиться?

– Да, это так. Нам пришлось вникнуть в суть производственной деятельности компании, и наложить свой опыт и умения на нее. При этом нам и раньше было важно обеспечить компанию качественными ИТ-сервисами, но мы так глубоко не вникали в производство. Сейчас, при работе с 1С «УАТ», произошло взаимопроникновение – мы разбираем бизнес-процесс, и, если видим, что его где-то можно оптимизировать, мы предлагаем это. Если видим, что где-то что-то неправильно, то мы это поднимаем наружу и решаем. Например, так случилось по вопросу движения материалов, и сейчас этот бизнес-процесс серьезно меняется.



АНАТОЛИЙ ВАРТИК, И. О. НАЧАЛЬНИКА ОМТО СУ-920:

– 1С мы используем давно и постоянно для составления актов-сверок, просмотра выплат контрагентам, просмотра отчета по поступлению материала. Что касается 1С УАТ (Управление автотранспортом), то использование и внедрение данного продукта началось с декабря 2017 года. На текущем этапе происходит наладка для дальнейшего постоянного использования. На данный момент сводятся справочник названия номенклатур, к которым привязываются учетные номера, а также введение мест хранения материала, в том числе и дороги по пикетам! Эта программа позволяет отслеживать движение материала по объекту и, соответственно, выработку наемного транспорта. Данные попадают в программу от диспетчеров, которым в конце/начале смены их подают мастера. Из этих сведений видно, сколько привезли либо вывезли с определенного участка строительства материала те или иные машины, которым, в свою очередь, данные предоставляет «тычковка». Что касается программы, то практически в реальном времени мы видим передвижения материала или поступления с карьеров. Но на данный момент очень много времени занимает контроль за правильностью оформления и внесения данных всеми лицами этой цепочки. В ближайшее время совместными усилиями мы доведем этот процесс до совершенства.





ЛЮБИТЕ ЛИ ВЫ УЧИТЬСЯ?

Текст: Анна Пушкарь,
ведущий специалист по построению организации

«ЗДЕСЬ, ЗНАЕШЬ ЛИ, ПРИХОДИТСЯ БЕЖАТЬ СО ВСЕХ НОГ,
ЧТОБЫ ТОЛЬКО ОСТАТЬСЯ НА ТОМ ЖЕ МЕСТЕ, А ЧТОБЫ
ПОПАСТЬ В ДРУГОЕ МЕСТО, НУЖНО БЕЖАТЬ ВДВОЕ
БЫСТРЕЕ».

Л. КЭРОЛ, «АЛИСА В ЗАЗЕРКАЛЬЕ».

ОБРАЗОВАНИЕ СТАЛО НЕПРЕРЫВНЫМ

Времена, когда получение диплома о высшем образовании означало, что с учебой в этой жизни покончено раз и навсегда, остались в XX веке. Сейчас учеба является неотъемлемой частью нашей повседневности. Согласно исследованиям, за последние 50 лет качество жизни улучшилось в том же объеме, как и в предыдущие 2500 лет до них. Другими словами, начиная с 1988 года устройство и комфорт нашей жизни вышли на совсем иной уровень. И каждому человеку, если он хочет пользоваться благами цивилизации, приходится ежедневно усваивать что-то новое: осваивать новое оборудование, бытовое и рабочее, знакомиться с новыми материалами и продуктами, заучивать новые слова.

Один из побочных эффектов этого явления – то, что формальное образование не успевает за потребностями реальной жизни и производства. Будем честными: такая картина существует с 30-х годов XX века. Современные дети гораздо более продуманы и адаптированы, чем их школьные учителя. Выпускникам вузов в большинстве своем приходится переучиваться на рабочем месте, потому что вузовская программа отстает от жизни и требований производства. Производственная практика худо-бедно латает этот разрыв реальности, но она не в состоянии кардинально улучшить состав и качество вузовского образования.

Поэтому вопрос, поставленный в заголовке этой статьи, фактически не имеет смысла. Правильнее было бы спросить: готовы ли вы учиться, чтобы успевать за переменами в жизни?

ОБУЧЕНИЕ ТЕПЕРЬ – ЭТО ЧАСТЬ ВАШЕЙ РАБОТЫ

Руководители и владельцы компаний всегда были заинтересованы в повышении уровня образования своих сотрудников. Причин тому несколько.

1. Снижение затрат на производство. Компетентные сотрудники более эффективны, меньше устают и способны самостоятельно принимать разумные решения. Количество брака и затрат рабочего времени на рабочих местах снижается, если сотрудники регулярно повышают свою квалификацию.
2. Увеличение прибыли, отражающееся на росте зарплаты. Раньше сотрудник с высшим образованием получал более высокую зарплату, чем человек на аналогичной должности, но без высшего. Это было закреплено законодательством. Сейчас во многих компаниях условием для карьерного роста и, как следствие, повышения заработной платы является активное обучение по своей и смежным специальностям.
3. Увеличение стоимости компании. Компания, в структуру которой заложена система совершенствования сотрудников, имеет большую привлекательность на рынке.

Есть еще много причин, почему обучать сотрудников выгодно.

КАК ЭТО БЫЛО РАНЬШЕ

Первый корпоративный университет появился в 1961 году в компании McDonalds. Он существует до сих пор и является настолько престижным учебным заведением, что курсы, пройденные в «Университете Гамбургера», засчитываются при получении диплома о высшем образовании в университетах США, а конкурс так высок, что учебное заведение принимает лишь менее одного процента от общего количества абитуриентов. Для сравнения: в Оксфордском университете процент зачисляемых кандидатов равен 18, а в Кембриджском – 20,8.

За рубежом корпоративные университеты существуют в компаниях Disney, Coca-Cola, Motorola, Procter&Gamble, General

Electric, Boeing, IBM, Motorola University и в других крупных корпорациях.

В России корпоративные университеты стали появляться в 1999 году, постепенно заменяя привычные, но не такие эффективные курсы повышения квалификации. Дело в том, что непрерывность образовательного процесса и обучение без отрыва от производства были найдены гораздо более эффективными, чем старые практики, когда человек на месяц покидал рабочее место, чтобы узнать что-то новое.

Сыграли свою роль и появление Интернета, и организация дистанционного обучения с использованием глобальной сети. Сейчас любой человек, имеющий смартфон, в состоянии обучаться дистанционно, смотреть записи семинаров и участвовать в вебинарах, где бы он ни находился – была бы доступная сеть. Вы можете учиться в метро, в автобусе, дома за чашкой чая, на даче и на природе.

Сейчас у каждой более-менее крупной компании есть свой обучающий центр. Своих сотрудников целенаправленно обучают «Росгосстрах», «Илим Палп», «Вимм-Билль-Данн», «ПРОТЭК», «РУСАЛ», «Норникель», «Связьинвест», «Сибнефть», «Ингосстрах», ОКБ Сухого, «Ростелеком», «Росинтер», «Северсталь», «Волга-Днепр», «Вымпелком», аэропорт «Шереметьево», «Лукойл», «РЖД», а о размерах и роскоши корпоративных университетов «Газпрома» и «Сбербанка» вообще ходят легенды. Это не дань моде, а часть модернизации рабочего процесса, такого как компьютеры на каждом рабочем столе и вездесущая и всемогущая система 1С, обеспечивающая надежный документооборот.

А КАК У НАС?

В компании «АВТОБАН» учебный центр предоставляет заочные курсы, которые удобны своей мобильностью и доступно-

стью – везде, где есть интернет, вы можете учиться, повышая свою квалификацию. И надо сказать, сотрудники с удовольствием учатся – в марте 2018 был завершен 221 курс. Всего же за 10 месяцев было предоставлено 1468 курсов!

В связи с этим у учебного центра наметился ряд проблем, которые нам необходимо решить.

- Нужно удвоить число пройденных курсов. Для этого мы рассылает вам приглашения на наши курсы. Случается, вы уже прошли какой-то курс, но вам повторно пришло приглашение пройти его. В этом случае, напишите нам в ответ, какой ваш следующий курс, и начните его.
- Нужно завершить начатые курсы. Некоторые сотрудники начинают проходить курс, но по какой-то причине перестают продвигаться в изучении. Если вы в числе таких «подвисших» учащихся, пожалуйста, сообщите администратору дистанционного обучения по электронной почте UpGrade@avtoban.ru о том, с какими трудностями вы столкнулись. Он всегда готов вам помочь, и вы увидите, что он действительно поможет вам продвинуться в обучении.
- Нужно выпустить новые курсы. У нас в разработке находится ряд новых, полезных и интересных курсов, в том числе узкоспециализированных.

Мы усиленно работаем над тем, чтобы выпустить их и начать обучать сотрудников по ним. Они сделают вас более компетентными, более уверенными и эффективными в своей работе.

Сейчас, например, мы занялись разработкой курса по описанию должности мастера строительного участка. Курс будет представлен в двух версиях: в виде серии мини-курсов для дистанционного обучения и как курс для очного изучения.



ООО «Газпром трансгаз», Томск.



Что касается других курсов, мы просим вас присылать свои предложения и пожелания, чему вы хотели бы обучиться для своей работы, с какими трудностями вы хотите справиться при помощи обучения либо узнать о нюансах работы вашего подразделения, как вы считаете, должны быть обучены другие сотрудники, чтобы повысить общую эффективность и компетентность.

Присылайте ваши предложения на адрес a.pushkar@avtoban.ru.

КАК УЧЕБА МОЖЕТ ПОВЛИЯТЬ НА ВАШУ ЭФФЕКТИВНОСТЬ

Для примера, вот несколько откликов от сотрудников, завершивших курс «Цели, ЦКП и показатели» в прошлом месяце:

«Данный курс дает правильное понимание цели и помогает правильно установить, к какому результату стоит стремиться. Цель – это результат, к которому необходимо стремиться. Благодаря данной информации я буду стараться ставить перед собой конкретные цели и искать наилучшие пути их достижения», – Е.М., инженер.

«Информация нужная и очень полезная. Когда знаешь цель компании, ЦКП и показатели, с помощью которых можно осуществлять контроль производства и правильно оценивать продукты, проще организовать работу и быстрее двигаться к цели. Главное – правильно донести цель до производственного персонала, т. к. многие не понимают, что недостаточно просто много работать, а необходимо производить ЦКП, который можно обменять. Узнал глобальную цель, к которой стремится компания с помощью подразделений, которые выполняют свои цели, подцели. Надо взаимодействовать с другими сотрудниками и подразделениями, работать как слаженная команда над получением ЦКП. Правильно сформулированная цель, ЦКП и показатели помогают в решении производственных и управленческих задач», – Г.Б., мастер.

«Была интересна информация, как правильно доводить цели до персонала и с какими результатами эти цели должны быть достигнуты. То, что конечный результат (ЦКП) должен быть достигнут с рентабельностью не ниже запланированной.

ГЛАВНОЕ – ЭТО ВАШЕ ЖЕЛАНИЕ СТАТЬ ЛУЧШЕ
И ПОВЫСИТЬ СВОЙ ПРОФЕССИОНАЛЬНЫЙ УРОВЕНЬ,
А С ОСТАЛЬНЫМ МЫ ВАМ ПОМОЖЕМ!

Т. к. ЦКП можно достичь с затратами по времени, переделками из-за несоответствия качества продукта, а это все повлечет увеличения себестоимости продукта», – С.А., начальник участка.

И напоследок – несколько советов для эффективного обучения.

- Что делать, если никак не найти времени на учебу. Вы заняты на рабочем месте, а дома вообще нет никакой возможности учиться. Попробуйте все же начать. Выберите курс, который вам действительно интересен. Получите ссылку на него. Начните читать первую главу курса. Прочитайте отрывки, которые вызовут у вас наибольший интерес. Другими словами, не делайте процесс учебы слишком серьезным и тяжелым. Получайте удовольствие от того, что вы этим занимаетесь, – не заметите, как учеба пойдет. Используйте учебу в качестве кратковременного переключения для отдыха на рабочем месте.
- Вы начали курс, но продолжать не получается. Попробуйте переделать предыдущее задание или перечитать предыдущий раздел. Как ни странно, трудности находятся не в том месте, где вы сейчас, а сразу после того места, где все было хорошо. Если вы вернетесь назад в то место, где дела шли хорошо, вы можете отыскать непонимание или трудность, на которую вы сначала не обратили внимания.
- Вы не знаете, с какого курса вам начать. Свяжитесь с администратором дистанционного обучения и получите его консультацию.



М-4,
км 877 – км 907,
обход Тарасовки.



FB-IBM-Somers.



Audi.



LGW Boeing 787 Training.



СУ-926: ГЛАВНАЯ ТРАДИЦИЯ – УМЕНИЕ ПРЕОДОЛЕВАТЬ ТРУДНОСТИ

Текст: Наталия Кулакова

2018 год выдался богатым на юбилей строительных управлений, которые составляют костяк Группы компаний «АВТОБАН», занимая нишу профильных предприятий. Все «юбиляры» продемонстрировали свои достижения, не стало исключением и СУ-926. Об истории, развитии, сегодняшнем и завтрашнем дне управления мы беседуем с директором Михаилом Петровым.

– Михаил Михайлович, история строительного управления насчитывает 35 лет, расскажите немного об этапах становления предприятия.

– Началось все в далеком 1983 году, когда 21 марта было создано наше управление – тогда оно называлось СУ-966 треста «Надымдорстрой». Кстати, в тот же день образовалось и СУ-967, также входящее в этот трест. Примерно через год СУ-966 было передано из «Надымдорстроя» в «Тюменьдорстрой», а СУ-967 попало в «Уренгойдорстрой», и тогда дороги двух управлений разошлись, чтобы позже вновь встретиться в составе «АВТОБАНА».

В составе треста предприятие работало до 2005 года, после, при переходе в структуру «АВТОБАНА», было переименовано в СУ-926. С тех пор и по сегодняшний день управление является частью производственной компании «Ханты-Мансийскдорстрой». За 35 лет сменилось пять руководителей: с 1983 по 1988 год наше СУ возглавлял Василий Иванович Пишкало, затем у руля встал Валентин Григорьевич Малявский. 20 лет – с 1992 по 2012 – директором был Геннадий Николаевич Измалков, после, до 2018 года, – Александр Иванович Антоненко.

– За эти годы наверняка было множество событий, какое из них самое знаковое и судьбоносное?

– Наверное, самым основным в истории СУ-926 можно считать вступление в состав ХМДС/«АВТОБАНА». Именно тогда нами были получены новые объемы, хорошая техника, крупные объекты. Следующий важный период – это 2014–2015 гг., когда СУ-926 вышло за пределы ХМАО и начало работать на объекте в Свердловской области на дороге Тюмень – Екатеринбург. После были объекты в Ульяновской области,



С приветственным словом выступает бывший директор СУ-926 А.И. Антоненко (слева).

Республике Мордовия, Республике Коми. Наверное, у нас не такой богатый опыт на объектах в других регионах, как у других управлений, но и он постепенно накапливается.

– Кульминацией деятельности на сегодняшний день можно считать участие в проекте государственно-частного партнерства?

– Безусловно. Именно ГЧП-проект дает уверенность и стабильное финансирование объекта, а это одна из самых важных составляющих в дорожном строительстве. Для сравнения: у нас был объект в формате государственного заказа в Республике Мордовия, где мы построили 4 км и внезапно встали из-за отсутствия финансирования. На объекте, который был запланирован на несколько лет, мы проработали всего полгода – пришлось передислоцироваться. А на объекте в Коми мы находимся уже третий год, что дает возможность несколько сократить накладные расходы и расходы на перебазировку. Одним словом, срок более долгого строительства – это большой плюс.

– Кроме стабильности дает ли концессионный формат строительства какой-то новый опыт?

– Наверное, нас это коснулось не настолько сильно, как, например, управляющую компанию или ХМДС, которые полностью «ведут» проект. Мы больше выполняем строительно-монтажные работы, а все организационные моменты в



На юбилее встретились бывший директор СУ-926 Г.Н. Измалков (слева) и бывший исполнительный директор ОАО «ХМДС» В.Ф. Большаков.

рамках концессии успешно проводит концедент. То есть функциональные взаимоотношения выполняют ООО «Дорожная концессия» и ОАО «ХМДС». Все участники ГЧП-проекта, в том числе и мы, понимают, что если в рамках концессии будут правильные взаимоотношения, то и объект будет строиться.

– Прошлый, 2017 год для управления был знаковым – вы перебазировались из Белоярского в Тюмень. Какие возможности дал этот переезд?

– Перебазировка – это шаг вперед для СУ, потому что Тюмень – город с большими возможностями. Здесь мы можем привлечь новых людей, более квалифицированных и настроенных на работу. Не секрет, что в последние годы зарплата на Севере и в южных регионах уравнилась, значительной разницы, какая была в советское время, уже нет. Новый город позволяет найти людей, которые могут привнести в нашу работу что-то полезное. Считаю это самым большим плюсом. Также у нас появился новый объект – «п. Коммунистический – п. Уньюган». К сожалению, есть проблемы с поступлением техники, нам необходимо обновить хотя бы 40 % автопарка для стабильной работы. Надеемся, что в скором времени вопрос решится в нашу пользу.

– Есть ли какие-то планы, которые коснутся работы непосредственно в Тюменском регионе?

– Надеюсь, что мы сможем заняться нишу и в Тюменской области, и в близлежащих регионах – речь идет о ремонте и реконструкции автомобильных дорог. Это будет еще один шаг вперед для строительного управления. Но, повторюсь, для этого необходима новая техника.

– На Ваш взгляд, какое место сейчас занимает Ваше управление в Группе компаний «АВТОБАН»?

– Интересно, что Белоярский – самая северная точка географии наших работ, а Тюмень – сама южная в Западной



Директор СУ-926 М.М. Петров (слева) и исполнительный директор ОАО «ХМДС» Н.В. Балашов.



МИХАИЛ ПЕТРОВ:

«Ни на секунду не сомневаюсь, что если будут объекты, техника и финансирование, то мы можем горы свернуть!»

Сибири, в которой работает ХМДС. При этом наши объекты остались на Севере: в Республике Коми и Коммунистическом. В Белоярском у нас есть участок, который закрывает потребности муниципального образования Белоярский район – мы работаем с муниципалитетом по благоустройству родного города, сейчас выполняем капремонт дорог. Мы до сих пор считаем г. Белоярский своим, потому что много лет прожили там. Я уверен, что строительство автодорог на Севере еще получит развитие, поскольку до сих пор нет дороги, связывающей три региона: Свердловскую область, ХМАО и ЯНАО. Автомобильная дорога «Югорск – Советский – Верхний Казым – Надым – граница ХМАО – граница ЯНАО» в любом случае будет строиться.

Таким образом, СУ-926 является уникальным предприятием, которое удерживает позиции на Крайнем Севере, является участником строительства в ХМАО, и единственным, кто осуществляет проект в Коми. При этом управление готово встраиваться в любой новый проект «АВТОБАНА» на любой территории РФ. Для этого у нас есть опыт, практика передислокации, молодой перспективный коллектив и огромное желание работать.

– Ваша личная история в СУ-926 тоже немаленькая, и она тесно связана с историей предприятия. С чего начинался Ваш путь?

– В 2001 году я после окончания СибАДИ приехал в Белоярский. Начинал с должности мастера дорожно-строительного участка в СУ-966, и прошел все ступени, которые



У СТРОИТЕЛЬНОГО УПРАВЛЕНИЯ ЕСТЬ ТРАДИЦИИ – ЭТО ХОРОШЕЕ ОТНОШЕНИЕ ДРУГ К ДРУГУ, ВЗАИМОПОМОЩЬ, СПОРТИВНЫЕ МЕРОПРИЯТИЯ И КОРПОРАТИВНЫЕ ПРАЗДНИКИ.

только возможны в нашей сфере: был прорабом, начальником участка, начальником ПТО, главным инженером и сейчас дошел до поста директора.

– Вы в СУ уже 17 лет, что менялось на Ваших глазах?

– В дорожной отрасли все зависит от наличия объектов, их финансирования. От коллектива, способного выполнять работу – а он, в свою очередь, также зависит от объектов и техники. То есть три составляющих успешного функционирования управления – это люди, объекты и техника. Когда все складывается, то и работа будет спориться. Когда же одно звено «проседает»... За 17 лет бывало всякое: и взлеты, и падения. Надеюсь, что в будущем нас ждут только подъем и стабильность.

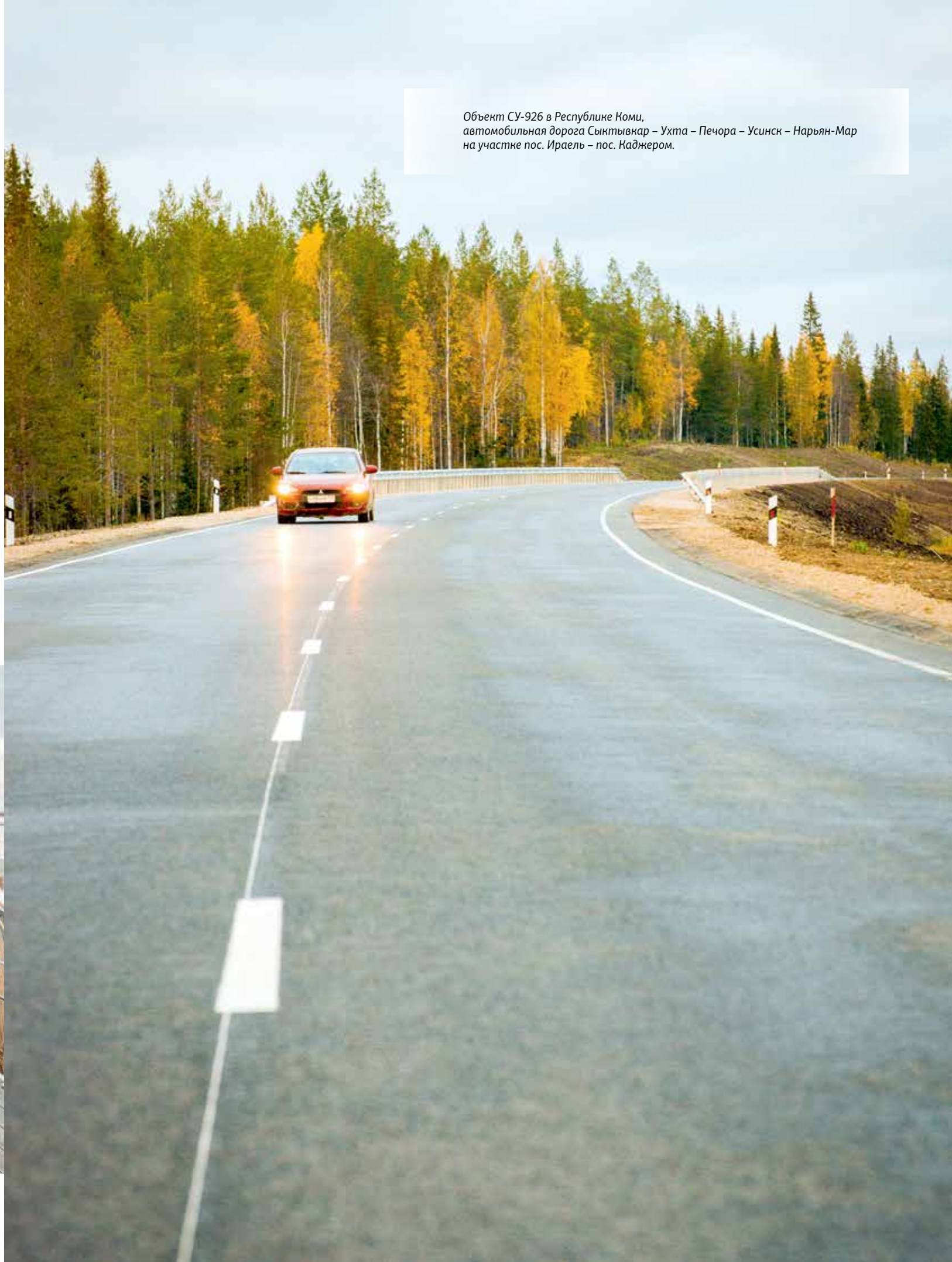
– Теперь Вы руководите управлением: с каких нововведений Вы начали работу, либо что планируете привести?

– Вопрос несколько провокационный (смеется). Первостепенная задача – не растерять то, что уже достигнуто к сегодняшнему дню. Конечно, хотелось бы уверенно идти к целям, которые мы сами себе ставим, и которые ставит жизнь. У нас есть объекты, мы обязаны своевременно выполнять работы, которые предусмотрены договорами и контрактами. Что для этого необходимо? В двух словах не объяснить. Нужно сохранить коллектив, у нас он работоспособный и надежный. И, само собой, хотелось бы быть одним из лидеров строительного рынка. У строительного управления есть традиции – это хорошее отношение друг к другу, взаимопомощь, спортивные мероприятия и корпоративные праздники. Но главная традиция – это выполнять поставленные задачи и преодолевать трудности. Но, думаю, что это присуще всем управлениям, всем нашим коллегам. Когда я пришел на предприятие, коллектив состоял из 350 человек. Сегодня их около 370, летом количество вырастает до 500. Почему за эти годы штат не увеличился кратно? Потому что наши люди отвечают требованиям времени. Их профессионализм позволяет работать без увеличения штата. Сейчас другая техника, иные физические объемы, и наш коллектив покрывает все потребности. Меня очень радует, что команда сложилась, притерлась, все четко понимают и выполняют обязанности и идут к одной цели – созданию качественной дороги.



Дружный коллектив предприятия.

Объект СУ-926 в Республике Коми, автомобильная дорога Сыктывкар – Ухта – Печора – Усинск – Нарьян-Мар на участке пос. Ираель – пос. Каджером.





СТРОИТЕЛЬСТВО ДОРОГИ – КОМАНДНАЯ РАБОТА

Текст: Наталия Кулакова.

Работа линейных работников «на первый взгляд, как будто не видна»: каток ездит, работает грейдер – словно техника делает все сама. Однако без помощи человека даже самая современная машина не создаст ровным счетом ничего. Поэтому берусь утверждать, что именно линейщики находятся на передовой, и именно от их усилий зависит качество конечного продукта – дороги. На участке СУ-925 на ЦКАД-3 кипит работа: каждый сотрудник занят своим делом. Интересно, различаются ли мнения о профессии дорожника у людей разных поколений? Узнаем из первых уст.



Сергей Бородин.

С июля прошлого года в СУ-925 работает мастер Сергей Александрович Бородин. Ему 38 лет, и в дорожной отрасли он достаточно давно.

– В моей семье никто не имеет отношения к дорожному строительству, и я выбирал профессию по наитию. Окончил дорожно-строительный институт и, как водится, начал работать дорожным рабочим. После меня перевели в мастера, и в общей сложности я в этой должности уже лет 8, а в «АВТОБАНе» – практически год. Успел поработать на проекте в Балашихе, теперь мы заняты на масштабном проекте – ЦКАД-3. Конечно, «АВТОБАН» отличается от тех компаний, где я прежде трудился – здесь много хорошей, современной и модернизированной техники, коллектив дружный и готовый всегда прийти на помощь друг другу.

– **Столько лет работы мастером – не хочется что-то поменять, двигаться дальше?**

– Пока все устраивает. Работу свою люблю – всегда на свежем воздухе, в движении. Нравится и режим работы – вахтой – ме-

сяц дома, месяц на объекте. Конечно, такая нагрузка подходит не всем, непросто выдержать целый месяц, работая по 12 часов в день. Обязанностей у меня много: я отвечаю за технику безопасности на своем объекте, слежу за выполнением всех нормативных документов, актов, контролирую технику и подчиненных. От меня зависит то, как будет расставлена техника, какие задачи получают рабочие и механизаторы. Одним словом, я должен сделать все, чтобы работа шла непрерывно, без сбоев.

– **Какую задачу перед Вами поставили на сегодня?**

– Дневная задача – доработать до проектных отметок, сделать нижний слой основания из щебня фракции 0,40, всего 400 метров. Вообще в моем подчинении находятся двое дорожных рабочих, два водителя катка, бульдозерист и грейдерист. Забот в течение дня много, потому что одно дело – поставить задачу устно, и совсем другое – выполнить ее практически.

– **Какими качествами должен обладать дорожник?**

– Прежде всего, нужно быть терпеливым, чтобы выполнить поставленные перед тобой задачи и спокойно принимать какие-то форс-мажорные ситуации. Ведь не все бывает гладко, иногда может подвести техника, иногда случается недопонимание между членами коллектива. Важно найти подход к каждому человеку, подстроиться к особенностям характера, поскольку только в этом случае мы будем работать как слаженный механизм.

– **Какие методы мотивации подчиненных Вам приходится применять?**

– У нас сработанный коллектив, никакого особого воздействия не требуется. Все работают, выполняют обязанности добросовестно. Конечно, все живые люди, бывает и плохое настроение, и проблемы. В таком случае всегда стараюсь расспросить, поговорить и подбодрить. Но нужно понимать, что вахтовый режим работы предполагает умение собраться и абстрагироваться от забот.

– **С какими проблемами Вы сталкиваетесь на своем участке?**

– Глобальных проблем нет, есть текущие. Например, если пошел снег, то надо срочно его чистить, чтобы не было простоев техники. Бывают производственные проблемы, но все это – единичные случаи. Все мы работаем на один общий результат – дорога должна быть качественной и сделанной в срок.

– **Наш традиционный вопрос: посоветовали бы Вы идти в дорожники молодым людям?**

– Если человек готов к трудностям, если хватит характера, терпения, ответственности и желания работать и в мороз, и в дождь, то пусть пробует себя в дорожном строительстве. Работа, даже на линии, она очень ответственная, плюс нужно контактировать с людьми, уметь спрашивать с них, и в то же время, всегда будут спрашивать с тебя. Но все эти моменты меркнут по сравнению с результатом – ровной красивой дорогой, которая останется на века.



Владимир Диденко.

Наш второй собеседник – дорожный рабочий СУ-925 Владимир Диденко, который также работает в компании «АВТОБАН» около года. Он представитель молодого поколения, только-только начинающий трудовой путь после службы в армии.

– Дорожников в моей семье не было, но мне всегда нравилось делать что-то своими руками, душа лежала к физическому труду. По образованию я техник промышленного и гражданского строительства, но при устройстве на работу столкнулся с тем, что всем нужны молодые квалифицированные специалисты с большим опытом. Мне 21 год, когда я мог его получить? В дорожные работы беру и без практики, поэтому я пришел в СУ-925. Да, это не профильное направление, но все же дорожное и гражданское строительство идут где-то рядом, плюс нужно с чего-то начинать и набирать стаж.

– **Соответствует ли работа ожиданиям?**

– Честно говоря, я имел весьма смутное представление о том, чем мне предстояло заниматься. Думал, что делать дорогу – это значит засыпать песок, щебень, и сверху уже положить асфальт. На практике же все оказалось гораздо сложнее и ответственнее. Качественная дорога – это кропотливая работа, трудоемкий процесс, результат которого зависит от всех участников строительства.

– **В чем заключаются Ваши обязанности?**



На участке строительства СУ-925 (ЦКАД-3).

– Я бы сказал, что дорожный рабочий – многофункциональный специалист, который должен сделать все в точности так, сказал мастер. Например, сейчас я работаю с роботизированным тахеометром – подготавливаю поверхность под асфальтовое покрытие. Также мы делаем съемку поверхности, смотрим, какой уровень шлака отсыпали, уточняем разбивку.

– **Трудно работать на линии?**

– Я бы так не сказал. Конечно, смотря с чем сравнивать. Если офисный работник пробудет день на моем месте, то он скажет, что это очень сложно. Дорожный рабочий трудится и в снег, и в дождь, порой и в грязи приходится ходить. Бывало и такое, что в -33 градуса выходили на линию. И, конечно, нужно помнить, что на тебе лежит большая ответственность, ведь если работать тяп-ляп, то дорога быстро выйдет из строя. Я работаю под руководством мастера, он проверяет, все ли я сделал верно. После с проверкой приезжает стройконтроль, чтобы принять участок, который мы подготовили, а мы переходим на следующий.

– **Ваша карьера только-только началась, какие планы на будущее?**

– Этим летом я планирую поступить в Воронежский госуниверситет на факультет геодезии. Это направление меня заинтересовало – там столько приборов, точных и современных. Да, в гражданском строительстве тоже много интересного, но здесь я уже привык, мне все нравится, хочется дальше работать и развиваться в этом направлении. Самое главное, в СУ-925 очень хороший коллектив. Конечно, есть и другие планы, не связанные с работой, – создать семью, стать отцом. Самое главное, чего бы я хотел себе пожелать, – это здоровья, потому что все остальное зависит только от меня самого.





НАША РОССИЯ, НАША ПОБЕДА!

Текст: Анна Грибинча, специалист отдела по маркетингу представительства АО «ДСК «АВТОБАН» в Сургуте

Автопробег на раритетных автомобилях ГАЗ М-20 «Победа» по исторически значимым местам, которые некогда «впитали» трагические и одновременно героические события Великой Отечественной войны, – это инициатива югорской некоммерческой организации гражданского, военно-патриотического воспитания, проект «Победа – одна на всех». За руль «Побед» садятся представители инициативной молодежи Югры, среди которых члены окружного молодежного парламента, журналисты и общественные деятели – люди с активной жизненной и четкой гражданской позицией, искренние патриоты России.

Для меня высочайшая честь быть среди таких людей и выполнять вместе с ними одно большое дело. К слову, цель идеологов проекта и главная задача участников – через общение с ветеранами (очевидцами военных событий) донести до широкой аудитории правду о реалиях Второй мировой войны, обнародовать невыдуманные истории от тех, кто своими руками выковал Великую Победу, дабы сохранить и приумножить культурно-историческое достояние нашей страны! Цели амбициозные, но достижимые, что доказывает многолетний опыт проведения акции: с 2012 года на счету проекта 7 автопробегов по семи разным маршрутам. Пройдены десятки тысяч километров дорог, участники пообщались с десятками ветеранов войны и поведали в социальных сетях, СМИ сотни



историй, раскрывающих незабвенный подвиг советского народа, героизм и мужество наших соотечественников.

МАРШРУТ «ПОБЕДЫ» – 2018

В этом году организаторы решили обратить внимание участников экспедиции на героизм тружеников тыла и их неоценимый вклад в победу. И это очень важно, ведь тыловики своим самоотверженным изнурительным трудом обеспечивали фронт всем необходимым для ведения боя и поддержания боевого духа нашей армии, что в итоге и вынудило врага признать поражение и капитулировать. О подвигах за линией фронта тоже нужно знать и чтить этих героев!



Маршрут-2018 был особенным еще и потому, что мы проехали не только по территории России, но также побывали в Казахстане, Кыргызстане, Узбекистане. В каждом городе, где мы останавливались, мы встречались с ветеранами войны, тружениками тыла и их семьями; посещали предприятия, действовавшие во время войны; принимали участие в культурных мероприятиях, посвященных ВОВ, посещали тематические музеи и театральные постановки. Помимо всего этого, мы ежедневно вели «дневник путешественника», дабы «задокументировать» эмоции и впечатления каждого дня и не позабыть ничего важного из того, что нам удалось узнать.

НА НИЗКОМ СТАРТЕ

Накануне старта автопробега до позднего вечера я собирала сумку, основную часть которой занимал спальный мешок (который, к слову, очень пригодился в экспедиции), а добрая половина пространства была выделена под аптечку (я была одной из ответственных за медикаменты и средства для оказания первой помощи). В процессе сборов я поймала себя на мысли, что я всей душой уже в одной из «Побед» мчу по трассе – так не терпелось оказаться в машине, которая сама по себе уже является частью нашей истории. И только 17 апреля, в день старта, фантазии воплотились в реальность – я оказалась в салоне раритетного автомобиля по имени «Легенда» (у каждой из «Побед» есть свое имя) и выехала из Мегиона в Нижневартовск, где состоялся официальный старт проекта. Это невероятное чувство – ехать в машине, которая как минимум в 2 раза старше меня самой.



В Нижневартовске для запуска проекта собрались представители администрации, инициативная молодежь и жители города. Торжественности моменту добавило личное присутствие губернатора Югры Натальи Комаровой, которая после официальной части подошла к участникам и очень тепло, по-матерински даже, уделила внимание каждому, и пожелала удачи в пути. К нам, девчонкам (нас в экспедиции было всего трое), губернатор обратилась с отдельным поручением: «Берегите мальчиков!», – сказала Наталья Владимировна. Несмотря на то, что моя аптечка все же пригодилась в пути, все мальчики в количестве 13 человек возвращены на малую Родину в целостности, сохранности и бодром расположении духа, так что с боевым заданием мы справились!

ПОЕХАЛИ! ВЕДЕМ «ПОБЕДЫ» К МЕСТАМ, ГДЕ НЕКОГДА ВЕРШИЛАСЬ ИСТОРИЯ

Старт дан! И первая встреча! В Сургуте мы познакомимся с тружеником тыла Антониной Зайцевой. Нас поразили ее воспоминания о начале войны, о том, как провожали мужчин на фронт. В 1941 году ей было 13 лет, и 22 июня все должны были праздновать окончание посевных работ. Этот день выпал на выходные и люди собирались на площади: «Но праздник тогда так и не случился. Объявили по радио – война! И такая в один миг случилась тишина. Такое состояние было тяжелое, унылое, и как будто небо помертвело, потемнело и даже будто собаки лаять перестали...». «...Когда провожали мужчин на фронт, все жители собрались на пристани, но никто не рыдал и не причитал – опять эта ужасная тишина. Когда людей загрузили и пароход начал отходить от пристани – все так тяжело выдохнули, будто одно большое существо... после этого мужчины запели «Интернационал» и пели, пока пароход не повернул за мыс, а женщины тихо и горько заплакали и не уходили, стояли и глядели все на воду, будто там, в глубине, был ответ на наши печали...», – рассказывала нам Антонина Никитична.



Антонина Зайцева.



Вот с такой истории началась наша медиаэкспедиция и всем сразу стало ясно, что нас ждет не просто увлекательное путешествие, а поездка, которая в корне изменит наше представление о Великой Отечественной войне, трансформирует наши поверхностные знания в нечто существенное.

«ПУТЕВЫЕ ЗАМЕТКИ»: ТОЛЬКО САМОЕ ИНТЕРЕСНОЕ!

Километры дорог, четыре страны, более 40 городов, в каждом из которых мы встречались с ветеранами войны и тружениками тыла, собирая информацию и материал для статей и фильма; непереносимое возложение цветов у Вечного огня; встреча с лидерами молодежных организаций; представители акимата (администрации) и маслихата (думы) в национальных костюмах, которые встречали нас как настоящих звезд, или добрых друзей вкуснейшим бешбармаком из конины, песнями, местными угощениями и цветами. Не обошлось без небольших поломок и ремонта наших авто. А еще был чай, кипяченый прямо на костре, и перекусы под открытым небом; доброжелательные улыбки и знаки одобрения от прохожих, которые неизменно приветствовали нас, где бы ни появлялась наша автоколонна; невероятно гостеприимные люди; целая колонна из школьников с флажками и ветками сирени. Все искренне радовались нашему приезду, махали нам, в знак приветствия кричали «Ура! Победа! Ура!».

Следуя по городам Казахстана, Кыргызстана и Узбекистана, мы посещали заводы, которые были эвакуированы и работали во время войны, некоторые из них модернизированы и продолжают действовать, некоторые, к сожалению, уже не работают. На одном из заводов, где мы побывали, который ныне не функционирует, до сих пор остались слоганы для рабочих «Все для фронта! Все для Победы!». Энергетика этих встреч, общения была настолько сильной, она словно погружала в то давнее военное время, когда жизнь всех работников завода и всей страны была подчинена одному – выстоять! победить! И кажется, даже на физическом уровне чувствуются там невероятные усилия людей, их колоссальный труд и самоотдача, их вера в неминуемую Победу.

Один из самых длинных отрезков пути, что мы преодолели, – это дорога из города Балкаш (Казахстан) в столицу Киргизии, Бишкек, в которой мы провели 18 часов. Спасал нас от усталости невероятный вид за окном – красивая природа, табуны лошадей и аутентичный колорит местных жителей.

Узбекистан встретил настоящей жарой, которая несказанно порадовала всех нас (югорчане обделены теплом, поэтому у нас особая любовь к палящему солнцу, ведь дома в это же самое время еще стоит минусовая температура и лежит снег). В Ташкенте к нашим «Победам» еще присоединились машины из местного ретроклуба.

Особенно запомнилось посещение Самарканды, не только красотой достопримечательностей, но и историями, которые рассказали ветераны. Например, Евгений Николаевич Солдатов поведал удивительную историю о том, как во время службы на фронте он нашел своего отца, что было просто фантастическим стечением обстоятельств, потому что отец оказался не где-нибудь, а в соседней с сыном части. Финал этой истории был счастливым, оба – отец и сын – благополучно вернулись после войны домой, и это было невероятным счастьем для всех родных.



Неизгладимое впечатление оставило посещение Байконура и знаменитого космодрома. Невероятное ощущение, когда идешь по тем же улочкам, по которым ходили знаменитые космонавты, в том числе и наш земляк, югорчанин Сергей Рыжиков.

Одним из самых трогательных моментов стало наше возвращение в Югру, которое, благодаря бурному ликованию земляков, получилось поистине триумфальным. И когда мы ехали в колонне торжественного парада Победы в честь 9 Мая в Ханты-Мансийске, создавалось впечатление, словно мы на какое-то время перенеслись в май 45-го года, ведь мы действительно вернулись в родные края после длительного и полного «погружения» в реалии Великой войны.

ПОСЛЕСЛОВИЕ: О САМОМ ГЛАВНОМ!

Только спустя пару дней после нашего возвращения удалось собрать воедино все то, что же со мной случилось за время путешествия. Верно писал Сергей Есенин: «Лицом к лицу лица не увидать – большое видится на расстоянии», это правда, нужно было некоторое время для осознания происходящего. Я не преувеличу, сказав, что автопробег полностью изменил мои представления о войне. Дело в том, что, сталкиваясь с какими-то фактами о Великой Отечественной войне: со статистическими данными, или с историческими справками о событиях военного времени, к сожалению, очень редко думаешь о том, что за этой сухой статистикой, за безликими цифрами и фактами стоят реальные люди, за каждой победой в локаль-



ной битве или масштабном противостоянии – поломанные человеческие судьбы, уничтоженные семьи, невыносимое материнское горе, тяжкий труд, колоссальные усилия и невероятный, отчаянный героизм.

Только благодаря общению с теми, кому довелось пережить Великую Отечественную, общению, которое просто не может оставить равнодушным, понимаешь – за победой стоит бесстрашный и гордый советский народ.

Я слушала повести ветеранов и не могла понять, как же под натиском такого горя людям удалось не «сломаться», откуда народ черпал силы на все это? Вот загадка, которую никому не суждено разгадать – загадка широкой русской души и национального характера, ведь перед лицом опасности, в самую трудную минуту мы способны мобилизовать все силы, все соки из себя выжать ради достижения цели, ради Победы.

Я поистине восхищена нашим народом, я преклоняюсь перед бессмертным подвигом предков и безгранично благодарна им за мирное небо над головой и за свою счастливую и беззаботную жизнь. Я поняла одно: все, что ни казалось бы сейчас нам страшным бедствием, – это все ерунда! Все можно решить, все можно преодолеть – нужно только быть смелым, жить в согласии с людьми и собственной совестью и честно работать, славя свою жизнь. Нужно быть благодарным, нужно помнить, какую цену завоевано счастье, нужно помнить и чтить тех, кто отдал свою собственную жизнь во имя мира на Земле. Слава героям! Никто не забыт, ничто не забыто!



Я благодарю всех участников экспедиции, организаторов проекта, всех, кто был причастен к организации и реализации этого масштабного события. Выражаю благодарность Алексею Владимировичу Андрееву и АО «ДСК «АВТОБАН» за такую великолепную возможность и за поддержку проекта. Я счастлива, что была одной из команды международной медиаэкспедиции «Победа – одна на всех», и отныне буду повсеместно рассказывать о том, что мне удалось узнать и увидеть в процессе работы в проекте, потому что все эти знания – наше культурное наследие, наша история, наша Россия!





ПРИБЛИЖАЯ ДЕНЬ ПОБЕДЫ!

Текст: Мария Фомкина

В Группе компаний «АВТОБАН» отмечать 9 Мая стало доброй традицией. Также праздничные мероприятия организуются от лица депутата А.В. Андреева в югорских городах и поселках. С каждым годом инициатив о том, в каком формате провести праздник, становится все больше.

БАХТА ПАМЯТИ

Накануне великого праздника сотрудники Группы компаний «АВТОБАН» почтили память своих предков, принимавших участие в Великой Отечественной войне.

Главное, что мы можем сделать в память о подвиге наших дедов, – помнить их, знать, за что они боролись, быть благодарными за мир, за светлое небо над головами, за жизнь. Именно поэтому в преддверии праздника сотрудники АО «ДСК «АВТОБАН» создали из фотографий своих родственников, которые принимали участие в войне 1941–1945 года, галерею «Гордости», разместив ее на видном месте. Таким образом, второй год в УК и в строительных управлениях размещается



Бессмертный полк УК «АВТОБАН».

«Бессмертный полк «АВТОБАНА», что символизирует низкий поклон подвигу нашего доблестного народа, подчеркивает преемственность поколений и единство духа россиян, потому что Победа – одна на всех!

ПОЧТИМ ПАМЯТЬ ВОИНОВ-ДОРОЖНИКОВ

Сотрудники компании «АВТОБАН» возложили цветы к памятнику воинов-дорожников на Минском шоссе (г. Москва) накануне Дня Победы. В митинге приняли участие 10 наших коллег. По пути к мемориалу начальник управления оценки и развития персонала Петр Федоров провел среди участников мероприятия викторину, состоящую из 30 вопросов и посвященную Великой Отечественной войне.

«Задач, которые стояли передо мной в процессе организации викторины, было несколько: освежить память коллег о знаковых событиях, фамилиях и хронологии военных действий, настроить ребят на нужное настроение, на особое состояние – «переключить» их с производственного процесса на размышления о ценности подвига нашего народа. Это действительно важно – праздновать День Победы, поздравлять ветеранов, изыскивать способы выказать уважение и благодарность подвигу павших. Это важно, и «это нужно не мертвым – это нужно живым», – поделился новым опытом начальник управления оценки и развития персонала Петр Федоров.

«Большое спасибо за организацию такого мероприятия, за возможность почтить память героев, коллег-дорожников. Понравилась викторина, она помогла полезно провести время в дороге и настроила на нужный лад, мысленно перенесла нас в события того времени», – отметила участница мероприятия, инженер ПТО СУ-925 Надежда Чельшева.

«Поездка получилась очень насыщенной: много эмоций, много фактической информации о Великой Отечественной войне. Я считаю, что всем нам полезны такие мероприятия, чтобы знать подвиги соотечественников и помнить их. По пути к памятнику воинам-дорожникам находятся два танковых музея, их посещение тоже необходимо включить в программу предпраздничного дня. Это интересно и важно, гораздо лучше, чем проводить этот день в офисе», – мнение специалиста по охране труда АТФ Марии Никишиной.

ВETERАНЫ КОМПАНИИ «АВТОБАН»

От лица генерального директора АО «ДСК «АВТОБАН» Алексея Андреева и всего коллектива Группы компаний поздравления с наступающим Днем Победы получили два ветерана нашей компании.

Евдокия Андреевна Баскова (1934 г. р.) и **Василий Иванович Лаврентьев** (1923 г. р.) работали в СУ-909 и проживают в городе Нижневартовске. В знак благодарности ветеранам передали продуктовые наборы и памятные подарки с самыми теплыми и искренними пожеланиями.

Евдокия Андреевна в погожие дни выходит на улицу и подолгу сидит на лавочке возле дома. Глядя на небо, она говорит: «Какое же это счастье! Небо голубое, чистое – никаких вражеских самолетов и летящих бомб. Вы понимаете? Очень красиво, нельзя оторваться».

А Василий Иванович, несмотря на то, что недавно выпущен из больницы и еще не вполне окреп после болезни,

по-молодецки к нам вышел и не отпускал, пока не напоил чаем!

В очередной раз мы убедились: ветераны – поразительные люди. «Более влюбленных в жизнь, более мудрых людей я не встречал, и даже представить себе не могу!» – комментирует специалист фонда «МЫ ВМЕСТЕ» (учрежденного депутатом Думы Югры, генеральным директором АО «ДСК «АВТОБАН» Алексеем Андреевым) Ренат Губайдуллин.

С прискорбием сообщаем, что не так давно перестало биться сердце ветерана Великой Отечественной войны, сотрудника СУ-909, замечательного и душевного человека В.И. Лаврентьева. Это большая утрата, ведь этот человек за свою жизнь успел сделать много добра: добросовестно трудился, честно жил, самоотверженно защищал свою Родину.

Светлая память, Василий Иванович, благодарим Вас и скорбим!



Сотрудники компании «АВТОБАН» возложили цветы к памятнику воинов-дорожников.



ПАРАД ПОБЕДЫ

В этом году сотрудники сургутского представительства АО «ДСК «АВТОБАН» по традиции приняли участие в югорских парадах Победы в Мегионе и Нижневартовске.

9 мая наши коллеги организовали колонну «Города-герои» в Мегионе, а также приняли участие в шествии «Бессмертный полк» в Нижневартовске.

«Мы пригласили волонтеров, общественных деятелей, представителей общественных организаций к участию в шествии «Бессмертного полка», и из общей массы вартовчан, которые поддержали эту масштабную акцию, мы выделялись тем, что пели песни военных лет. Это вышло спонтанно, мы не планировали это заранее, идея пришла сама собой и ее подхватили все участники нашей колонны – все на мобильных телефонах открывали тексты песен и громко, с за-

дором исполняли их. Помимо этого, мы подарили ветеранам броши из георгиевских лент, которые волонтеры сделали своими руками на наших мастер-классах; вручили открытки, которые подростки сами подписывали, и воздушные шары (мы эти шары с собой брали для настроения, без намерений подарить, но ветераны у нас их попросили и мы, конечно, не смогли отказать – они были рады, словно дети!)» – рассказывает Ренат Губайдуллин.

Охват праздничных мероприятий в Нижневартовске и Мегионе в прошлом, 2017 году превысил 40 000 человек, а в городе Сургуте на празднование Дня Победы вышли 87 тысяч человек. Из года в год тысячи людей, собирающиеся на главных улицах и площадях городов в знаменательный день 9 Мая, служат прямым доказательством того, что подвиг наших предков не забыт и почитаем россиянами.



ДОРОГАМИ ПОБЕДЫ

Ко Дню Победы был объявлен корпоративный конкурс декламации стихотворений о войне. Однако благодаря инженеру ПТО ОАО «ХМДС» Леониду Пантелееву он трансформировался в конкурс исполнителей военно-патриотической песни. Л. Пантелеев прислал дебютный предпраздничный ролик, в котором звучит знаменитая «Катюша» в исполнении дочери Ирины.



Пантелеева Ирина.



Пантелеева Алена.

Так вышло, что Ирина не только «задала тон» конкурса, но также вдохновила на участие свою родную сестру Алену, которая на конкурсном видео читает очень недетское и полное драматизма стихотворение Аркадия Кулешова «На Минском шоссе».

Посмотреть праздничные видеоролики и оценить талант юных исполнителей можно на ютуб-канале Группы компаний «АВТОБАН» [dskavtoban](#).

«Три моих деда и бабушка воевали, две бабушки – труженицы тыла (для дочерей это уже прадедушки и прабабушки). Их военные награды, медали, ордена хранятся у нас дома, это семейная реликвия. Для каждой семьи важна преемственность поколений, поэтому мы рассказываем детям о подвигах их предков, рассматриваем боевые награды, беседуем о войне.

Поскольку 9 мая – это для нас еще и семейный праздник, каждый год мы покупаем цветы, идем на площадь и поздравляем ветеранов. Ежегодно мы принимаем участие в акции «Бессмертный полк», идем с фотографиями бабушек и дедов. Благо, сейчас девочки уже подросли, и мы строго от начала и до конца проходим в «полку» весь путь. В этом году дети еще нарисовали открытки ветеранам, «открытки» – это, конечно, обычные детские рисунки, но главное – это инициатива дочек, для них очень важным было поздравить ветеранов», – рассказал Леонид Пантелеев.





ЭКОЛОГИЯ – ЭТО МЫ С ТОБОЙ!

Текст: Наталия Кулакова

Привет, мой юный дорожник! Во время летних каникул ты будешь много времени находиться на природе. Постарайся как можно больше наблюдать за происходящим вокруг тебя, это очень увлекательно и познавательно. При этом обязательно соблюдай самое главное правило – не навреди живому миру. А я предлагаю тебе поиграть всей семьей. Экологическая игра выявит, насколько ты хорошо знаешь флору и фауну. Твои родители – сотрудники «АВТОБАНА» – помогут тебе в этом. Ведь экология нужна и при строительстве дорог.

А теперь пригласи своих родителей, а также сестренку и братишку. Давай проведем семейный экологический вечер «Мир, в котором мы живем».

Хорошо, что солнце светит!
Хорошо, что дует ветер!
Хорошо, что этот лес
Вырос прямо до небес!
Хорошо, что в этой речке
Очень синяя вода.
И меня никто на свете
Не догонит никогда!
Хорошо играть с друзьями!
Хорошо прижаться к маме!
Хорошо жевать траву!
Хорошо, что я живу!



Природа! Как часто мы произносим это слово, не задумываясь о его значении. Окружающий мир стал для нас чем-то обыденным. Мы думаем о природе как о доме, в котором живем.

А когда-то очень-очень давно, когда горы едва появились, а моря были еще совсем юными, первые люди жили в гармонии с природой. Окружающий мир и человек были единым целым.

Подвели итоги? Идем дальше.

ВНИМАНИЕ! ВИКТОРИНА «ЗАГАДКИ»

Выиграет тот, кто даст больше правильных ответов. За каждый правильный ответ – 1 балл.

ЗАГАДКИ:

1. Зимой скрываюсь, весной появляюсь, летом веселюсь, осенью ложусь.
2. Сер, да не волк, длинноух, да не заяц, с копытами, да не лошадь.
3. Какой огонь не дает дыма?
4. Что общего в деревьях и книжках?
5. Кто гуляет сам по себе?
6. Кто из животных строит плотины?

КОНКУРС «ПРИРОДА»

Сейчас мы проверим, насколько хорошо вы знаете мир природы. Итак, конкурс «Природа», за правильный ответ приплюсуй 1 балл.

ВОПРОСЫ:

1. У каких растений цветки появляются раньше, чем листья?
2. Дикие кролики живут в норах. Устраивают ли норы или гнезда зайцы?
3. Как определить возраст дерева?
4. Из чего делают манную крупу?
5. Умеют ли слоны плавать?
6. Почему сосны и дубы сильный ветер почти никогда не выворачивает с корнем, а ели выворачивает легко?
7. Какое хвойное дерево сбрасывает на зиму хвою?
8. Из чего делают сахар?
9. Говорят, у кита есть усы. Где же они расположены?
10. Почему с листьев комнатных растений нужно обязательно протирать пыль?
11. Почему лужи на дорогах после дождя быстро исчезают?
12. Почему зимой идет снег, а летом дождь?
13. Кто глотает свою добычу целиком?
14. Как называется бурный поток воды, падающий с гор?

МУЗЫКАЛЬНЫЙ КОНКУРС

За каждое название – плюс 1 балл.

1. Назовите животных, птиц, растения, в названиях которых есть нота «до».
2. Назовите животных, птиц, растения, насекомых, в названиях которых есть нота «си».

КОНКУРС «ФЛОРА»

Я буду говорить вам название животных, растений, а вы должны определить, что лишнее в цепочке слов, и объяснить почему. Правильный ответ равен одному баллу.

1. Кукушка, зяблик, синица, грач.
2. Ромашка, одуванчик, подснежник, мать-и-мачеха.
3. Медведь, корова, лиса, волк.
4. Береза, липа, сирень, дуб.

КОНКУРС «ЛИТЕРАТУРНЫЙ»

Нужно правильно назвать автора сказки и ее название. За каждый правильно названный ответ вы получаете 2 балла, если вы угадываете либо автора, либо название, вы получаете 1 балл.

ОТРЫВКИ ИЗ СКАЗОК:

- | | |
|--|--|
| 1. Ехали медведи На велосипеде. А за ними кот Задом наперед. | 3. Лети, лети лепесток Через запад на восток, Через север, через юг, Возвращаясь, сделав круг Лишь коснешься ты земли Быть по-моему вели! |
| 2. Ель растет перед дворцом, А под ней хрустальный дом; Белка там живет ручная, Да затейница какая! Белка песенки поет, Да орешки все грызет. | 4. Да, – промолвил медный таз, – Погляди-ка ты на нас: Мы поломаны, побиты, Мы помоями облиты. Загляни-ка ты в кадущку – И увидишь там лягушку. |

ОТВЕТЫ:

Викторина «Загадки»: 1. Река. 2. Осел. 3. Огонь светлячков. 4. Листочки. 5. Кошка. 6. Бобры.

Конкурс «Природа»: 1. Мать-и-мачеха. 2. Нет. 3. По годичным кольцам. 4. Из пшеницы. 5. Да. 6. Корни сосны и дуба идут глубоко в землю, а ели – горизонтально, в верхнем слое земли. 7. Лиственница. 8. Из сахарного тростника, сахарной свеклы. 9. Во рту. 10. Чтобы растения могли дышать. 11. Вода испаряется. 12. Зимой капельки воды замерзают и превращаются в снежинки. 13. Змея. 14. Водопад.

Музыкальный конкурс: 1. Бульдог, угод, подорожник. 2. Синица, василек, сирень, персик, долгоносик.

Конкурс «Флора»: 1. Кукушка, зяблик, грач – перелетные птицы; синица – зимующая. 2. Одуванчик, подснежник, мать-и-мачеха – весенние цветы; ромашка – летний. 3. Медведь, лиса, волк – дикие животные. 4. Береза, липа, дуб – деревья; сирень – кустарник.

Конкурс «Литературный»: 1. К. Чуковский, «Тараканище». 2. А. Пушкин, «Сказка о царе Салтане». 3. В. Катаев, «Цветик-семицветик». 4. К. Чуковский «Федорино Горю».



■ СТРОИТЕЛЬНОЕ УПРАВЛЕНИЕ № 920

В июне празднует свой 50-летний юбилей **Мамутов Руслан Энверович**, машинист асфальтоукладчика.

Уважаемый юбиляр! Коллектив предприятия от всей души поздравляет Вас с важным событием. Желаем Вам, чтобы оптимизм никуда не исчезал, чтобы здоровье с годами крепчало, чтобы удача сопутствовала в делах, чтобы родные любили, а друзья уважали, чтобы жизнь была наполнена ярким светом и счастьем.

■ СТРОИТЕЛЬНОЕ УПРАВЛЕНИЕ № 925

Коллектив управления поздравляет с 50-летним юбилеем помощника машиниста АСУ **Сыроваткина Александра Витальевича** (общий стаж в компании – 12 лет); с 55-летним юбилеем – машиниста бульдозера **Непорожного Михаила Николаевича**, который отработал в компании 13 лет; с 60-летним юбилеем – дорожного рабочего **Данцева Александра Николаевича**, стаж которого насчитывает 16 лет!

Уважаемые юбиляры! Благодарим вас за многолетний и добросовестный труд! Вы являетесь опытными профессионалами своего дела и примером для молодежи. Своим трудолюбием, ответственностью, преданностью управлению заслужили уважение коллег и руководства.

Искренне желаем вам долгой и счастливой жизни, здоровья, вдохновения, успехов всегда и во всем!

■ СТРОИТЕЛЬНОЕ УПРАВЛЕНИЕ № 905

Поздравляем сотрудников предприятия с юбилейными датами: с 50-летием – **Дитятьева Вячеслава Владимировича**, слесаря по ремонту дорожно-строительных машин и **Сергиенко Николая Николаевича**, слесаря-ремонтника (стаж работы в компании – 7 лет), а также с 55-летием – **Зиновьеву Надежду Сергеевну**, кухонную рабочую.

Уважаемые юбиляры! Вы трудитесь на разных направлениях нашего предприятия, но вклад каждого из вас важен и нужен. Будьте здоровы, счастливы, уважаемы и любимы!

■ СТРОИТЕЛЬНОЕ УПРАВЛЕНИЕ № 909

14 июня 2018 года исполнилось 55 лет машинисту катка **Кузьмину Олегу Борисовичу**. С 2004 года трудится он в СУ-909, отдавая свои силы и богатый жизненный опыт любимому делу. Высокий профессионализм и ответственность – вот что отличает этого человека. Про таких, как он, говорят – строг, но справедлив.

Олег Борисович за свой добросовестный труд имеет множество почетных грамот и благодарностей. Его любят и уважают коллеги по работе, он пользуется авторитетом среди руководства.

Мы гордимся тем, что в нашем коллективе работает такой человек, всецело преданный своему делу, искренне болеющий душой за производство, добрый и отзывчивый.

Уважаемый Олег Борисович! Примите теплые и сердечные поздравления и пожелания крепкого здоровья, радости, счастья и благополучия на долгие годы. Спасибо Вам за Ваш многолетний труд и преданность родному предприятию.

■ АВТОТРАНСПОРТНЫЙ ФИЛИАЛ

Коллектив предприятия поздравляет водителей **Бекка Анатолия Ивановича**, **Хомякова Юрия Викторовича** с 50-летним юбилеем; **Бердина Александра Ивановича**, **Гусева Сергея Ивановича** (стаж в компании – 7 лет), **Оберемкова Александра Дмитриевича** (стаж в компании – 7 лет), **Савчукова Виктора Васильевича**, **Шматко Анатолия Алексеевича** (стаж работы в компании – 14 лет) – с 55-летием; линейного механика **Безбородова Анатолия Алексеевича** – с 60-летием!

Уважаемые юбиляры! Мы желаем вам мира, добра и благополучия. Пусть жизнь будет долгой и счастливой, а энергия, вложенная в работу, принесет стабильность и достижение целей, уверенность в завтрашнем дне, успех и процветание! Пусть у вас будет больше приятных событий, а коллеги и друзья всегда будут надежной опорой, поймут и поддержат во всех делах и начинаниях.

■ СТРОИТЕЛЬНОЕ УПРАВЛЕНИЕ № 910

Коллектив ООО «СУ-910» поздравляет с 70-летним юбилеем **Каплина Владимира Алексеевича**, машиниста укладчика асфальтобетона. Уважаемый Владимир Алексеевич, примите наши искренние поздравления с юбилеем! От всей души желаем Вам всегда сохранять приподнятое состояние духа, ощущение счастья и радости на долгие годы! Здоровья Вам, добра, удачи и процветания!

Также поздравляем с 50-летием механика **Мигая Владимира Станиславовича** и дорожного рабочего **Зотова Леонида Александровича**. Желаем счастья, крепкого здоровья, удачи, достатка, исполнения желаний! Пусть жизнь будет наполнена положительными эмоциями, верными друзьями, радостными днями. Ярких, светлых, счастливых вам событий!

■ СТРОИТЕЛЬНОЕ УПРАВЛЕНИЕ № 967

Коллектив управления от всей души поздравляет с 60-летним юбилеем заведующую хозяйством **Сурикову Людмилу Алексеевну**. Людмила Алексеевна работает в управлении с марта 2001 года и пользуется заслуженным уважением среди коллег за высокий профессионализм, трудолюбие, отзывчивость и доброту.

С 50-летним юбилеем поздравляем водителей **Быстрицкого Сергея Николаевича** и **Бражникова Алексея Викторовича**. С 55-летним юбилеем – токаря 6 разряда **Еременко Виктора Ивановича**.

Дорогие юбиляры! Пусть каждый день приносит вам новые идеи и помогает реализовать ваши самые перспективные начинания. Желаем отличного настроения, крепкого здоровья, счастья, успехов. Пусть ваша жизнь будет согрета теплом и любовью близких. Мы хотим сказать вам дружное спасибо за то, что вы делаете для нашего управления!

■ ООО «СПФ « СТРОМОС»

В июне коллектив предприятия поздравляет с 55-летним юбилеем электрогазосварщика **Камышева Александра Васильевича**; с 55-летним юбилеем – кладовщика **Васильеву Ларису Владимировну**;

Дорогие наши юбиляры! Желаем вам от всей души с уверенностью, бодростью, целеустремленностью, любовью, энтузиазмом и хорошим настроением продолжать свой жизненный путь. Пусть здоровье будет крепким, счастье – бесконечным, а удача – постоянной.

■ СТРОИТЕЛЬНОЕ УПРАВЛЕНИЕ № 926

Коллектив ООО «СУ-926» поздравляет своих июньских юбиляров:

с 50-летием – раздатчика нефтепродуктов **Чубарову Инну Ивановну**, с 60-летием – машиниста автогрейдера **Рыжкова Николая Васильевича**, с 55-летием – машиниста автогрейдера **Буздалина Александра Юрьевича**, производителя работ **Мартынюка Валерия Сергеевича** и дорожного рабочего **Непомнящую Елену Михайловну**.

Дорогие юбиляры! От всего нашего трудового коллектива хотим пожелать вам крепкого здоровья на долгие годы, успеха, процветания, стабильного достатка и счастья вам и вашим близким. Благодарим за труд и верность нашему предприятию.

ПОЗДРАВЛЯЕМ
СЧАСТЛИВЫХ РОДИТЕЛЕЙ!

СУ-967:

Шабалина Алексея Николаевича,
начальника дорожно-строительного
участка № 4 – сын **Павел**,
23.04.2018.

ОАО «ХМДС»:

**Шабанову Татьяну
Владимировну**, заместителя
начальника ОИПП – дочь
Екатерина, 02.05.2018.

Телефон доверия

8-800-555-98-18

в режиме круглосуточного автоответчика,
бесплатно из любого региона России

Короткий номер: 4099

В случае предоставления значимой информации возможно вознаграждение.

Уважаемые работники и посетители!

В целях рассмотрения предложений по улучшению работы, замечаний по фактам неправомерных действий, в целях пресечения нарушений законодательства, коррупции, хищений, а также в других случаях, требующих вмешательства вышестоящего руководства, функционирует система «Телефон доверия».

Просим по Телефону доверия сообщать:

- детали ваших предложений или известные вам факты, требующие реагирования со стороны руководства,
- указывать точное название подразделения Компании, о котором идет речь в вашем обращении,
- для предоставления ответа — указать ФИО и контактные данные.

Каждое обращение будет внимательно рассмотрено.
При наличии оснований будет проведена соответствующая проверка.
Для вашего удобства информация о номере телефона доверия размещена на корпоративном сайте в разделе «Контакты».

Корпоративный сайт: **www.avtoban.ru**

Электронная почта: **doverie@avtoban.ru**

Адрес для направления письменных обращений:

119571, Москва, проспект Вернадского, д.92, корпус 1, АО «ДСК «АВТОБАН»

**ВНИМАНИЕ! КОНФИДЕНЦИАЛЬНОСТЬ ПРЕДОСТАВЛЯЕМОЙ
ИНФОРМАЦИИ ГАРАНТИРУЕТСЯ**