



# АВТОБАН

КОРПОРАТИВНЫЙ ЖУРНАЛ АО «ДСК «АВТОБАН»

июль, №7, 2018

ТЕМЫ:

## «ЭКВАТОР ГОДА. ДВИЖЕНИЕ К ЭФФЕКТИВНОСТИ»



6  
стр.

АО «ДСК «АВТОБАН» получило от государственной компании «Автодор» первую плановую часть аванса на строительство ЦКАД-4 в размере 6,1 млрд рублей.



28  
стр.

Внимание к деталям, управление производственным процессом, учет всех обстоятельств – таким и должен быть профессиональный, хозяйский подход к делу.



32  
стр.

Передислокация СУ-905 в Нижний Новгород – это отличная возможность расширения компании, завоевания новой территории, придания нового импульса развитию.



---

## **ЗАЛОГ НАШЕГО УСПЕШНОГО БУДУЩЕГО – ВЫПОЛНЕНИЕ ПЛАНА:**

В ПОЛНОМ ОБЪЕМЕ,  
В УСТАНОВЛЕННЫЕ СРОКИ,  
С ВЫСОКИМ КАЧЕСТВОМ,  
С ЗАДАННЫМ УРОВНЕМ  
РЕНТАБЕЛЬНОСТИ

---





**Замысел компании**

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

**Корпоративный  
информационно-аналитический  
вестник АО «ДСК «АВТОБАН»**

№ 7, июль, 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

**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: 25 июля 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 **СОБЫТИЯ,  
ФАКТЫ, ЦИФРЫ**
- 8 **ГЛАВНАЯ ТЕМА**
- 28 **ПРОИЗВОДСТВО.  
ЛУЧШИЙ ОПЫТ**
- 32 **КОМПАНИЯ**
- 36 **ЛЮДИ**
- 40 **КАЧЕСТВО ЖИЗНИ**
- 48 **ЮБИЛЕЙ**
- 52 **ПОЗДРАВИМ ВМЕСТЕ!**

**СТР. 28**

ПРОИЗВОДСТВЕННАЯ ЭКОНОМИКА  
КАК ГЛАВНОЕ УСЛОВИЕ ПОБЕД

**УВАЖАЕМЫЕ СОТРУДНИКИ!**

Завершилась первая половина года эффективности в группе компаний «АВТОБАН».

Каждое подразделение встречает итоги полугодия со своими результатами. Я говорю спасибо сотрудникам, благодаря которым наш корабль продолжает держать принятый курс и уверенно движется вперед. Я искренне надеюсь, что каждый сотрудник компании понял свою личную ответственность за наше общее дело.

Впереди всего 5 месяцев до завершения года, а это значит – у нас осталось немного времени на то, чтобы реализовать планы мероприятий и достичь утвержденных показателей. На сегодняшний день нам необходимо выправить положение и добиться нужного результата.

Важнейшая задача, которая стоит перед нами сейчас, – увеличивать объемы выполненных работ. Хочу отметить принципы, следование которым может в этом помочь. Во-первых, это повышение личной ответственности сотрудников за объект, на котором они работают, за качество выполненных работ и сроки их выполнения. Во-вторых – качественное планирование нашей деятельности. Есть производственная программа и бизнес-план, которые мы утвердили в начале года, и сейчас мы обязаны им следовать. Именно с целью достижения показателей производственной программы и бизнес-плана в компании выделяются и распределяются необходимые ресурсы. План – есть закон, который мы обязаны выполнять! Конечно, не все параметры зависят от нас: требования заказчика, условия поставщиков, изменения погоды и т. д., но никакие факторы и непредвиденные изменения ни в коем случае не могут стать препятствием в процессе реализации плана, ведь это – основной ориентир и главный показатель эффективности нашей работы. В связи с этим, при любых условиях и нюансах, в любой ситуации мы с вами должны прилагать все необходимые усилия, чтобы изменить положение дел в нашу пользу и получить запланированный результат в установленные сроки. Да, мы можем вносить необходимые изменения в нашу деятельность, но только в том случае, если целью этих изменений является достижение показателей производственной программы и бизнес-плана.

Давайте будем активными, ответственными и выполним годовую производственную программу с должным уровнем качества и утвержденным объемом прибыли, от чего зависит будущее каждого из нас.

**Алексей Андреев,**  
генеральный директор АО «ДСК «АВТОБАН».



## 683 МЛН РУБЛЕЙ –

размер первого транша, полученного для проекта «ЦКАД-3» в конце июня 2018 года. Евразийский банк развития (ЕАБР) предоставил первый транш в рамках акционерного (мезонинного) финансирования по реализации этого ГЧП-проекта.



## 35 КИЛОМЕТРОВ –

самый протяженный участок строительства на ЦКАД-3, на котором трудится одно управление (СУ-925).

## 962 КИЛОГРАММА –

столько мальков стерляди выпущено в реку Обь компанией. Тем самым «АВТОБАН» компенсирует ущерб, наносимый окружающей среде при строительстве автомобильных дорог.



**10** – количество высших и средних специальных учебных учреждений РФ, сотрудничающих с компанией «АВТОБАН» по вопросам подготовки молодых специалистов и прохождения студенческой практики на объектах компании. В июне к ним присоединился Нижегородский государственный архитектурно-строительный университет.

## 6.6 МЛРД РУБЛЕЙ –

сумма годовой производственной программы СУ-925, эта цифра – самая крупная среди всех предприятий.

## 10

НОВЫХ САМОСВАЛОВ VOLVO 6X6



получил Автотранспортный филиал в июле. Сейчас автопарк предприятия превышает 150 единиц.

## 212 –

количество благотворительных и общественно значимых мероприятий, прошедших в ХМАО-Югре за 6 месяцев 2018 года, в которых принял участие фонд развития города «Мы вместе», учрежденный депутатом окружной Думы, генеральным директором АО «ДСК «АВТОБАН» А. В. Андреевым.

## 139

РАБОТНИКОВ КОМПАНИИ

примут участие в корпоративном конкурсе профессионального мастерства. Итоги будут подведены ко Дню строителя. Жюри выберет лучших в 12 номинациях.

## 20 ЛЕТ

со дня создания отметит в октябре этого года ОАО «Ханты-Мансийскдорстрой».

Признательность и благодарность за высокий профессионализм специалистов компании получил генеральный директор А. В. Андреев от руководства Московского автомобильно-дорожного колледжа имени Николаева по итогам производственной практики студентов на объектах «АВТОБАНА».

## ВЫПОЛНЯЯ БОЛЬШИЕ ПЛАНЫ, СТАНОВИМСЯ ЭФФЕКТИВНЕЕ

*Подводя итоги полугодия, делаясь результатами и сравнивая их, строительные управления соревнуются между собой. Это идет во благо общему делу, улучшая производительность компании. Над личными успехами работают и сотрудники компании, каждый на своем рабочем месте. Вопросы об успехах (предприятия и личных), а также об эффективности мы задали как молодым специалистам, так и опытным сотрудникам.*

наших инженеров. Если раньше гнали вал, то сейчас во главу угла ставится рентабельность. Мы делаем расчеты, применяем меры, которые влияют на повышение рентабельности наших объектов.



**ТИМОФЕЙ КУРЬЯНОВИЧ,**  
начальник АБЗ, СУ-925:

– Мой личный большой успех в том, что три месяца назад я

стал начальником АБЗ. Раньше работал прорабом в СУ-911, также занимался выпуском смесей на асфальтосмесительной установке. Хорошим результатом стало и то, что дополнительно к двум АБЗ мы получили грунтосмесительную установку. Планы мы выполняем, придерживаемся графика, на нас возлагают большие надежды.

Безусловно, моя работа стала эффективнее, потому что появились совсем другие объемы: план выпуска – 503 тыс. тонн асфальтобетона. На моем участке увеличился штат, объемы, мы успешно прошли инвентаризацию, люди трудятся с хорошим настроением, дисциплинированно, дорожат своей работой и выполняют ее качественно.



**ХРИСТИНА СТЕПАНИН,**  
ведущий инженер по контролю и сдаче работ по ИССО, ПК «ЦКАД-3»:

– В данный момент в производственной компании «ЦКАД-3» ведется активная работа по сдаче выполненных работ концессионеру. В связи с этим происходит повышение личной эффективности в работе каждого сотрудника компа-

нии. В авральном режиме при работе с подрядчиком, в процессе переработки огромного количества информации, документации, данных каждый инженер развивает как свою личностную эффективность, так и эффективность команды в целом.

Моим личным достижением за последние шесть месяцев работы в компании стал перевод с должности инженера по обустройству и малым ИССО на должность ведущего инженера по контролю и сдаче работ по ИССО. Признание руководством, а также понимание возможности карьерного роста, роста заработной платы, приобретение опыта в работе, а также развитие коммуникации с разными людьми – все это является моей личной мотивацией повышения эффективности в работе.



**ОЛЬГА КАРПЕКИНА,**  
инженер ПТО, СУ-925:

– Этот год выдался для меня очень продуктивным. Я работаю относи-

тельно недавно, и за этот период мне удалось научиться многому, ведь мне очень повезло с коллективом. Среди моих коллег – опытные руководители и наставники, я благодарна им за то, что у меня есть такие примеры для подражания.

Каждый из нас хочет добиться успеха, и пути его достижения предполагают нелегкий труд и постоянную работу над собой. Результативность зависит, в частности, от силы воли, терпения, целеустремленности, смелости. Эти качества взаимодействуют друг с другом, и если их нет, то планы в реализации своего будущего могут так и остаться планами.



## О ПРОЕКТЕ ЦКАД-4

**Текст:** Инна Будникова, ведущий специалист по связям с общественностью

**Спикер:** Игорь Полинцев, руководитель проекта «ЦКАД-4» АО «ДСК «АВТОБАН»

– На какой стадии находится строительство четвертого этапа ЦКАД на данный момент? Когда работы начались?

– 9 апреля ДСК «АВТОБАН» подписала финансовое закрытие по концессионно-

му проекту, в конце апреля мы получили разрешение на строительство и в мае приступили к работам.

Сейчас продолжается подготовка территории под строительство: идет валка и вывоз леса, корчевка пней, срезка кустарника

и мелколесья, началось строительство удобных подъездных путей к песчаному карьеру. После очищения территории начнутся археологические изыскания и обследование территории на предмет обнаружения взрывоопасных предметов.

На сегодняшний день у нас оформлены акты доступа почти на 50 % территории – на 45 километров участка из 97. Тот факт, что пока еще не все земли под строительство переданы, на темпы строительства не влияет: на начальном этапе 45 километров, переданных для работы, более чем достаточно. Мы завершаем оформление документов на отвод территории под строительные базы и другие промышленные объекты, готовим инфраструктуры для баз, заводов и прочих ключевых объектов пускового комплекса.

Строители приступили к переносу магистральных и распределительных линий электропередачи, газопровода, систем водоснабжения и водоотведения, линий связи.

АО «ДСК «АВТОБАН» получила от государственной компании «Автодор» первую плановую часть аванса на строительство ЦКАД-4 в размере 6,1 млрд рублей. Транш был перечислен на основании авансовой банковской гарантии АО «Россельхозбанк» на сумму 14,9 млрд рублей. Оставшаяся часть аванса будет переведена концедентом в III квартале 2018 г. Полученные средства в полном объеме будут вложены в строительные работы на инвестиционном проекте «ЦКАД-4».



– Когда может быть введен в эксплуатацию четвертый этап ЦКАД? Может ли срок введения этапа в эксплуатацию быть перенесен? Если да, то по каким причинам?

– Ввод в эксплуатацию ЦКАД-4 перенесли с 2019 на 2020 год. Перенос сроков реализации этого инвестиционного проекта стал наиболее целесообразным решением, обеспечивающим соблюдение интересов всех участников концессии, выполнение необходимых

технологических нормативов и соблюдение высокого качества проекта. 16 июня 2018 года правительство РФ включило ЦКАД-3 и ЦКАД-4 в перечень ключевых дорожно-строительных проектов страны. Это значит, что теперь за ходом строительства будет следить правительство РФ, Министерство экономического развития и Счетная палата РФ, поэтому уверен, что участники концессии приложат все силы, чтобы ЦКАД-4 был выполнен с безупречным качеством и в срок.

– Может ли стоимость строительства четвертого этапа увеличиться?

– Риск увеличения стоимости есть у любого строительного проекта – у дороги, жилого дома, логистического комплекса, завода и т. д. В дорожном строительстве итоговая стоимость новой трассы может вырасти из-за инфляции, удорожания строительных материалов, волатильности курса рубля.





## СУ-905: КОЛОССАЛЬНЫЕ ОБЪЕМЫ, НОВАЯ ИСТОРИЯ

Текст: Наталья Мацкевич, начальник ПТО

Одно из старейших предприятий группы компаний «АВТОБАН» с многолетними устоявшимися традициями переживает сейчас новый виток своего развития, который изменит очень многое. По сути, происходит смена эпох, серьезное обновление человеческих ресурсов, а это непросто период.

Необходимо одновременно (и при этом в хорошем темпе) заниматься двумя видами деятельности – организацией переезда в Нижний Новгород, поиском, отбором и привлечением новых сотрудников и, конечно, вести интенсивное строительство объектов. В первом полугодии силы управления были распределены по четырем объектам федерального значения, география которых простирается от Москвы и Уфы до Новгородской и Тверской областей.

### ОБЪЕКТЫ ПЕРВОГО ПОЛУГОДИЯ

- Строительство скоростной а/д Москва – Санкт-Петербург на участке км 58 – км 684 (6 этап, км 334 – км 543), Тверская и Новгородская области (первая очередь строительства).
- Строительство Центральной кольцевой автомобильной дороги Московской области, пусковой комплекс (этап строительства) № 3.
- Строительство и реконструкция автомобильной дороги М-5 «Урал» – от Москвы через Рязань, Пензу, Самару, Уфу до Челябинска. Реконструкция автомобильной дороги М-5 «Урал» – от Москвы через Рязань, Пензу, Самару, Уфу до Челябинска на участке км 1360+000 – км 1375+000; Республика Башкортостан (II пусковой комплекс).
- 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.

В настоящее время работы на СПАД-6 завершены, строительный участок передислоцирован на ЦКАД-4, что усилит наши позиции на этом проекте, где

с июля мы уже начали строительные работы. Временно приостановлен второй пусковой комплекс проекта в Уфе, за счет чего мы усилились на объекте в Ульяновской области.

Негативные факторы полугодия проявились на Ульяновском объекте. Принимая его зимой от СУ-967, невозможно было увидеть всю «физику» объекта, а весной стали очевидны существенные минусы, которые пришлось устранять. Кроме того, новая рабочая документация была выдана только 7 июля с неутешительными цифрами – удешевились некоторые конструктивы. Как правило, такие ситуации возникают на объектах с длительными сроками строительства. И если первые два года стройки о рентабельности еще может идти речь, то затем инфляционные процессы сводят ее на нет, т. к. происходит естественное удорожание стройматериалов, ГСМ. А этот объект строится уже четвертый год, причем с неоднократной сменой строительных управлений. Сейчас в ПК «ХМДС» занимаются сопоставлением контрактных ведомостей и новой рабочей документации по этому проекту, чтобы принять окончательное решение.



**АЛЕКСАНДР ГУБАРЕВ,**  
директор СУ-905:

«Помимо выполнения производственных планов, перед нашей организацией стоит важная задача – создать новый коллектив, объединить его в одинаково мыслящую и эффективную рабочую команду».

Еще один минус данного объекта – до сих пор не произведено переустройство магистрального нефтепровода, который значительно сдерживает строительство. При этом ввод объекта намечен на 30 октября текущего года.

Несмотря на сложности, незыблемым остается положительный имидж предприятия – доверие со стороны заказчиков выражается в том, что на наших объектах проходят дни качества. Положительный опыт СУ, высокое качество строительных работ, четкая организация труда – все это является хорошим примером для других.

Наша производственная программа на второе полугодие стала значительно больше, чем утвержденный бизнес-план – из-за объекта на ЦКАД-4. К концу года необходимо осуществить строительство на сумму 6 млрд 400 млн рублей, значит, ежемесячно выполнять работы не менее чем на 720 млн рублей.

В области эффективности стоят задачи с помощью УАТ усилить контроль над расходом строительных материалов, грузооборотом, работой дорожно-строительной техники, максимально исключить проблемы и недоразумения.

На **91 %** выполнена производственная программа шести месяцев собственными силами.

За полугодие объем земляных работ составил **около 2 млн 200 тыс. м³**. Уложено **555 тыс. м²** слоев асфальтобетонного покрытия.





# СУ-909: РАБОТА С ОПЕРЕЖЕНИЕМ ГРАФИКА

Текст:

Александр Мазго,  
исполняющий обязанности начальника ПТО

Итог первого полугодия: на пяти объектах выполнение строительно-монтажных работ составило около 807 с половиной млн рублей. Это 106 % от производственной программы.

## ОБЪЕКТЫ ПРЕДПРИЯТИЯ

- «Автомобильная дорога к пристани в г. Мегионе (проспект Победы)», заказчик – МКУ «Капитальное строительство».
- «Строительство автомобильной дороги пгт. Коммунистический – п. Уньюган (км 27 – км 43)», заказчик – КУ ХМАО-Югры «Управление автомобильных дорог».
- «Ремонт автомобильной дороги Р-404 Тюмень – Тобольск – Ханты-Мансийск км 892+000 – км 903+000 в Ханты-Мансийском автономном округе – Югре», заказчик – ФКУ «Уралуправтдор».
- «Капитальный ремонт автомобильной дороги Р-404 Тюмень – Тобольск – Ханты-Мансийск, км 932+000 – км 939+000 в Ханты-Мансийском автономном округе – Югре», заказчик – ФКУ «Уралуправтдор».

- «Выполнение работ по зимнему содержанию автомобильных дорог города Нижневартовска», «Выполнение работ по устранению деформаций и повреждений асфальтобетонных покрытий городских автомобильных дорог», заказчик – МКУ «Управление по дорожному хозяйству и благоустройству города Нижневартовска».

Ни одно строительство не обходится без трудностей: задержка финансирования

от заказчика, перебои с поставками материалов, позднее наступление лета, промерзшая за долгую зиму земля, которая не давала выполнять земляные работы – все это не помешало опередить график. Большая заслуга в этом наших людей, которые трудились на преодолении препятствий, доказывая профессионализм и демонстрируя настоящий коллективизм.

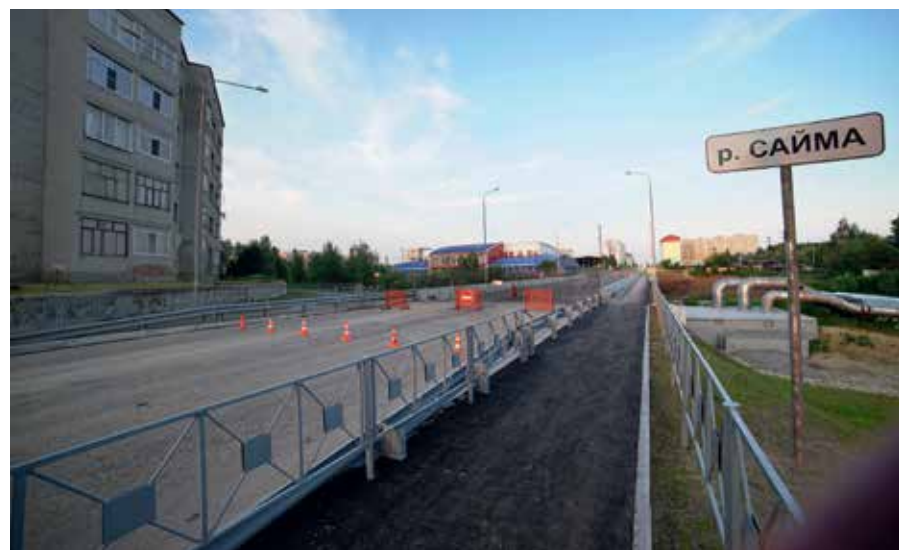
На объекте в Коммунистическом выполнено устройство насыпи земполотна в объеме 700 тыс. м<sup>3</sup>, разработка выем-

ки – 150 тыс. м<sup>3</sup>, уложена 31 гофрированная труба. На девяти километрах уложен нижний слой основания.

Во втором полугодии на участке ремонта автодороги Р-404 необходимо выполнить работы по фрезерованию 11 км существующего покрытия и устройству нового асфальтобетонного. Также отремонтировать и укрепить 12 водопропускных труб. На участке капитального строительства будет сделано фрезерование 7 км старого покрытия дороги, демонтаж и выбра-

ПОЧТИ НА 4 МЕСЯЦА  
РАНЬШЕ СРОКА  
СОСТОИТСЯ ОТКРЫТИЕ  
АВТОМОБИЛЬНОЙ  
ДОРОГИ К ПРИСТАНИ  
МЕГИОНА

ковка железобетонных плит, устройство насыпи и нового асфальтобетонного покрытия. В планах – отремонтировать и укрепить 10 водопропускных труб, установить 1,6 км барьерного ограждения.



ИГОРЬ ДОЛМАТОВ,  
директор СУ-909:

«Все сотрудники предприятия в полной мере готовы к выполнению поставленных задач на второе полугодие. Мы будем стремиться к увеличению показателей, достигнутых в первом полугодии, наращивая темп и не снижая качества выполняемых работ».





## СУ-910: СЛОЖНЫЕ ОБЪЕКТЫ, СЕРЬЕЗНЫЕ ПЛАНЫ

Текст: Борис Сазонкин, директор СУ-910

Слова о том, что 2018 год является для нашего предприятия годом испытаний на прочность, практически стали поговоркой. Тем не менее предприятие взяло направление на повышение эффективности и не намерено отступать от своих намерений. Эту тенденцию поддерживает настрой коллектива, который мотивирован на лидерство, выполнение бизнес-плана и укрепление финансового положения предприятия.

В первом полугодии выполнение производственной программы в стоимостном выражении составило 1 млрд 739 млн руб., все эти объемы были выполнены на трех объектах:

- «Строительство Центральной кольцевой автомобильной дороги Московской области (с последующей эксплуатацией на платной основе), пусковой комплекс № 3, очередь строительства № 1» на 2017–2019 годы»;
- «Капитальный ремонт автомобильной дороги М-7 «Волга» Москва – Владимир – Нижний

Новгород – Казань – Уфа, км 83+400 – 94+052, Московская область (II этап)»;

- «Строительство и реконструкция Московского большого кольца через Дмитров, Сергиев Посад, Орехово-Зуево, Воскресенск, Михнево, Балабаново, Рузу, Клин на участке пересечения с автомобильной дорогой М-7 «Волга» – от Москвы через Владимир, Нижний Новгород, Казань до Уфы, до д. Стенино, Московская область».

Каждый из этих объектов по-своему индивидуален, на каждом были и успехи, и трудности. Плюс к этому приходится

одновременно работать с тремя разными заказчиками, и у каждого из них свои требования.

Основным объектом в стоимостном выражении (по выполнению производственной программы) остается ЦКАД-3. В первом полугодии здесь выполнялись работы по устройству земляного полотна, слоев дорожной одежды (песчано-подстилающего слоя, слоев основания из шлаковых смесей, асфальтобетонных слоев из полимерно-дисперсно-армированных асфальтобетонных смесей типов А и Б (общей площадью свыше 670 000 м²). Также производилось устройство элементов водоотво-



да, установка бетонного парапетного ограждения, строительство водопропускных труб. Собственными силами велось устройство подпорных стен из блоков «Маквол». В апреле в д. Жилино была смонтирована асфальтосмесительная установка «AMMANN» BM 320, на которой на сегодняшний день осуществлен выпуск более 60 тыс. тонн различных смесей.

В мае, впервые за всю историю нашего предприятия, был смонтирован мобильный бетонный завод «Компакт-30», который позволяет производить выпуск бетонных смесей различных марок. На сегодняшний день объем произведенной на нем продукции (бетонных смесей марок В7,5 и В35) составляет 767 м³. В мае-июне с применением бетоноукладчика «Wirtgen» SP 15 произведена укладка первых метров монолитного бортового камня.

По итогам шести месяцев выполнение производственной программы по объекту составило 98 %. Определенные финансовые трудности не позволили в полной мере реализовать производственную программу в первом полугодии, и в связи с этим план второго полугодия скорректирован с учетом отставания.

На объекте «Капитальный ремонт автомобильной дороги М-7 «Волга» в первом

### БОРИС САЗОНКИН:

«Задачи второго полугодия невозможно выполнить без квалифицированного персонала нашего строительного управления, которому я выражаю свою благодарность за понимание и терпение в этой непростой финансовой обстановке».

полугодии выполнялись работы по расчистке полосы отвода, переустройству газопроводов, устройству площадок под временные наземные пешеходные переходы, уточнению и переносу действующих коммуникаций, по устройству нижнего и верхнего слоев покрытий. У этого проекта также выявились свои особенности и трудности. Например, в связи с проведением чемпионата мира по футболу, по распоряжению заказчика с 14 июня по 15 июля выполнять работы на объекте можно было только без создания ограничения движения транспортных средств по автомобильной дороге, т. е. разрешили работать только в полосе отвода. При выполнении работ

по устройству основания под наземные пешеходные переходы было обнаружено девять реактивных снарядов М-13 диаметром 132 мм (для обезвреживания которых необходимо привлекать МЧС и другие службы); при уточнении действующих коммуникаций было установлено наличие сетей связи, не включенных в проектную документацию. В итоге выполнение производственной программы за июнь составило чуть больше 26 млн рублей.

На строительстве и реконструкции Московского большого кольца продолжают работы по устройству элементов водоотвода, укреплению откосов, укладке слоев асфальтобетона. В 2018 году на объекте запланирован ввод в эксплуатацию участка протяженностью 7 км и транспортной развязки, которые позволят частично разгрузить город Орехово-Зуево от транзитного легкового транспорта.

Во втором полугодии работы продолжатся на всех указанных объектах согласно производственным программам. Будет продолжаться освоение новой технологии по устройству монолитного бортового камня с применением бетоноукладчика, подбор составов бетонных и асфальтобетонных смесей. Кроме того, нам предстоит участвовать в строительстве нового объекта – ЦКАД-4.



ПЕРЕД СТРОИТЕЛЬНЫМ  
УПРАВЛЕНИЕМ СТОИТ  
СЛОЖНАЯ ЗАДАЧА –  
НЕОБХОДИМО  
ВЫПОЛНИТЬ РАБОТЫ  
ОБЩЕЙ СТОИМОСТЬЮ  
4 МЛРД 625 МЛН РУБЛЕЙ.



## СУ-911: УСИЛЕНИЕ ПОТЕНЦИАЛА, СОЗДАНИЕ КОМАНДЫ

Текст Мария Чистова, начальник ПТО

В январе перед коллективом СУ-911 была поставлена задача безусловного выполнения всех производственных показателей годовой программы, которая составляла на тот момент почти 3 млрд рублей.

Действия руководства предприятия были направлены на усиление потенциала СУ, а также на создание команды, способной выполнить и перевыполнить директивы управляющей компании.

С первых дней года весь коллектив СУ активно включился в производственный процесс, и результат не заставил себя ждать. Уже в феврале предприятие заняло первое место по выполнению оперативного плана с результатом 150 %.

Этого удалось достичь благодаря слаженной работе специалистов управления: правильной постановке задач и принятию своевременных решений, оперативному решению вопросов и проблем, жесткому контролю, а также созданию рабочей атмосферы.

Все эти моменты потребовали максимальной концентрации наших усилий, проработки недочетов и их устранения и недопущения в дальнейшем, сосредото-

**УСПЕХ СКЛАДЫВАЕТСЯ ИЗ ПРАВИЛЬНОЙ ПОСТАНОВКИ ЗАДАЧ, ПРИНЯТИЯ СВОЕВРЕМЕННЫХ РЕШЕНИЙ, ОПЕРАТИВНОГО РЕШЕНИЯ ВОПРОСОВ И ПРОБЛЕМ, ЖЕСТКОГО КОНТРОЛЯ, СОЗДАНИЯ РАБОЧЕЙ АТМОСФЕРЫ.**

**ЮРИЙ ДУБИКОВ,**  
директор СУ-911:

«Главное, что объединяет наш коллектив, – это огромное желание выполнить производственную программу – 2018. Это показатель настоящего профессионализма, устойчивости позиций предприятия и, без сомнений, его дальнейших больших перспектив».



ченности на результате. Надо отметить, что коллектив показал себя боеспособным, не пасующим перед трудностями, заряженным на победу.

Несмотря на возникшие сложности, с которыми столкнулась группа компаний «АВТОБАН» во втором квартале

текущего года, команда СУ-911 приложила максимум усилий для выполнения производственной программы. За первое полугодие управление выполнило строительно-монтажных работ на общую сумму почти один млрд рублей, что обеспечило освоение бизнес-плана на 90 %.

На сегодняшний день подходят к завершению работы по объекту М-11 (СПАД), проводятся отделочные работы. В конце июля запланирован ввод в эксплуатацию первого этапа (км 58 – км 97). Продолжаются работы на объекте ЦКАД-3, где ведется устройство дорожной одежды, укладка нижних слоев асфальтобетонного покрытия, установка парапетного ограждения типа «Штарком», укрепительные работы. Все идет согласно графику, и уже дает ясную картину будущей дороги.

Наращиваются темпы работ по объекту М-8 «Холмогоры» на этапах 2.1 и 2.2. Это новый для нас проект, реализация которого проходит в непростых условиях жилищной застройки и большого количества коммуникаций. И это опять интересный профессиональный опыт!

Первое полугодие закончилось, подведены итоги, проведен анализ ошибок и недоработок, сделаны выводы, расставлены приоритеты, заданы цели. Не все сотрудники выдержали такой темп работы, команда единомышленников продолжает формироваться. Надеюсь, все процессы стабилизируются и во втором полугодии мы еще не раз займем лидирующие позиции.





## АВТОТРАНСПОРТНЫЙ ФИЛИАЛ: ПОПОЛНЕНИЕ АВТОПАРКА, МАСШТАБНОСТЬ СТРОЕК

Текст: Николай Буханцов, заместитель директора по эксплуатации



Автотранспортный филиал – генеральный перевозчик АО «ДСК «АВТОБАН».

Грузоперевозки осуществлялись на восьми объектах в четырех субъектах РФ:

- ЦКАД-3;
- М-11 (СПАД), 1-й этап;
- СПАД, 6-й этап;
- М-7 «Волга» (Балашиха);
- МБК (Орехово-Зуево);
- М-8 «Холмогоры», участок км 29+425 – км 35+200;

- М-5 «Урал», на участке км 1360 – км 1375, Республика Башкортостан, пусковой комплекс № 2;
- М-5 «Урал», на участке км 814 – км 835, Ульяновская область.

Сотрудничаем со строительными управлениями № 905, 910, 911, 920, 925.

За первое полугодие согласно заявкам строительных подразделений филиалом выполнен фактический объем 9 млн 848 тыс. тонн (по плану –



Масштаб земляных работ на ЦКАД-3, в которых участвует АТФ.



**НИКОЛАЙ ЛОБОВ,**  
директор АТФ:

«Итоги первого полугодия не удовлетворяют коллектив АТФ, поэтому мы надеемся наверстать план во втором полугодии»

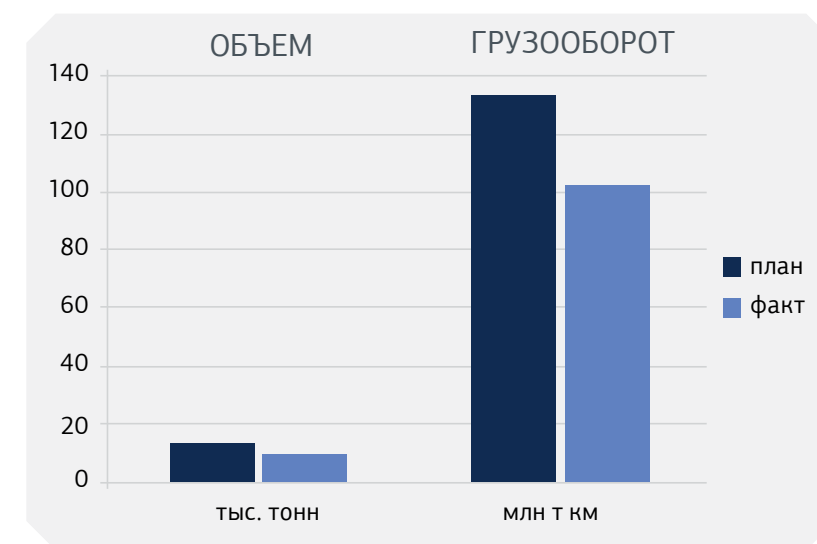
13 млн 432 тыс. тонн). Грузооборот составил более 102 млн тонно-километров, по плану – более 133 млн тонно-километров.

работы самосвального транспорта на всех объектах компании, несмотря на возникающие стоп-факторы.

Невыполнение плановых показателей перевозок и грузоперевозок произошло из-за простоев по погодным условиям в апреле, а также из-за отсутствия финансирования на оплату запасных частей, техническое обслуживание и автошины.

В июле автопарк предприятия пополнился 10 автомобилями VOLVO 6X6 взамен сданных по трейд-ин автомобилей Mercedes-Benz Actros. Сейчас у филиала 151 единица самосвальной техники, причем 100 из них появились в 2017 году.

Самое большое достижение первого полугодия – обеспечение стабильной





## СУ-925: СТАВИМ ВЫСОКУЮ ПЛАНКУ

Текст: Иван Кирилловский, заместитель директора по качеству

Производственная деятельность строительного управления № 925 в 2018 году заметно набирает обороты. Плановое выполнение в денежном эквиваленте за первые 6 месяцев должно было составить порядка 1 млрд 942 млн рублей, ожидаемое фактическое составит свыше 2 млрд 125 млн рублей, или 109,4 %. Находясь на подъеме, предприятие намерено дальше развивать свой потенциал.

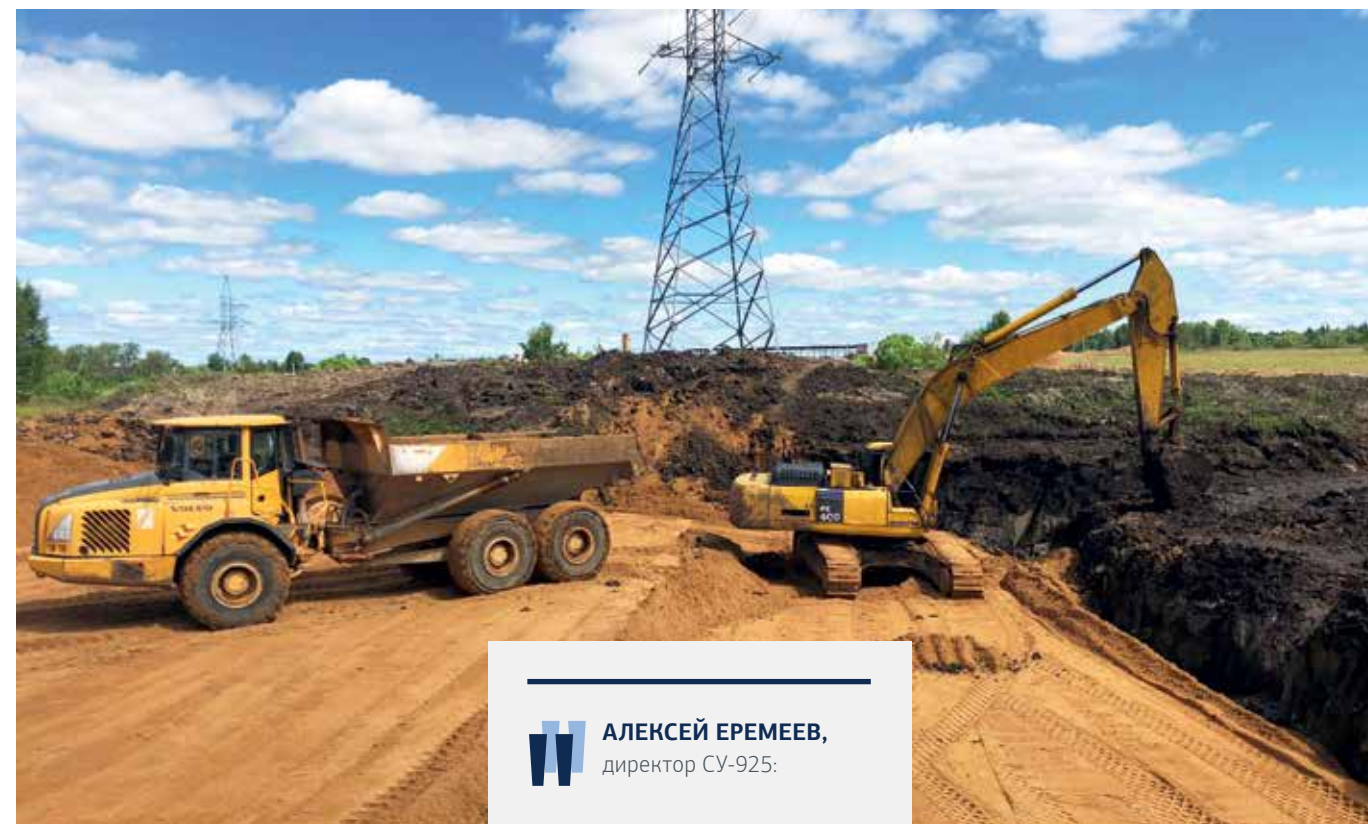
О производственной программе первого полугодия. Ее выполнение напрямую зависело от зимних видов работ, а именно объемов отсыпки земляного полотна, т. к. это влияет на весенние работы – устройство конструктивных слоев дорожной одежды. При отсыпке насыпи земполотна сменные объемы доходили до 10–12 тыс. метров кубических, что, в свою очередь, давало суточный объем до 25 тысяч м³. Главным для нас в рамках зимней гонки было достичь качественного выполнения работ, не допустить промерзания насыпи, что могло привести к ее проседанию по

весне и, следовательно, к большим исправлениям в работах. С этим мы хорошо справились.

На вопрос: «Какие методы по повышению результативности использовались в рамках полугодия?» – ответ будет очень простой – формирование грамотной команды производственников на всех этапах строительства: на линейном участке, в ПТО, ФЭО, ОМТО, ОГМ, лаборатории и во всех остальных структурных подразделениях предприятия. А также введение мер повышения эффективности предприятия за счет

оперативного контроля и четкого планирования всех бизнес-процессов (об этом читайте в рубрике «Производство. Лучший опыт» – прим. ред.).

ДЛЯ ВЫПОЛНЕНИЯ ГОДОВОЙ  
ПРОИЗВОДСТВЕННОЙ  
ПРОГРАММЫ ИМЕЕТСЯ  
БОЛЬШОЙ ПОТЕНЦИАЛ.



**АЛЕКСЕЙ ЕРЕМЕЕВ,**  
директор СУ-925:

«Я верю в то, что только будучи единой командой предприятие может достичь высоких результатов, и этот процесс имеет все шансы развиваться дальше, практически до бесконечности».

Большую роль в обновлении коллектива сыграла корпоративная программа создания кадрового резерва. Наглядный пример: сотрудники, еще месяц назад работавшие мастерами, сейчас уже занимают должности прорабов, произошла ротация кадров в строительной лаборатории.

Успехи СУ привели к тому, что нам было оказано доверие – наш строительный участок на проекте «ЦКАД-3» увеличился на 15 километров и теперь составляет 32 км линейной протяженности. Такие перемены, безусловно, благотворно отразились на всем управлении в целом, появилась вера в себя, коллектив «встал на крыло» и проявляет готовность к достижению лучших результатов. В целом за нынешний сезон строительное управление планирует выпустить свыше 500 тысяч тонн асфальтобетонных смесей для ЦКАД-3. Для этого у нас задействовано два асфальтобетонных завода, каждый из которых готов осуществлять выпуск до 200 т/час. Производственный участок, занимающийся устройством асфальтобетонных покрытий, – это специалисты, слаженно работающие уже более 10 лет.

Кроме того, в производственную программу второго полугодия внесена серьезная коррекция, и теперь суммарная стоимость работ составляет

свыше 4 677 млрд рублей, что является для нашего строительного управления абсолютным максимумом за всю его историю. Дополнительно к этому доля СУ-925 в проекте «ЦКАД-4» составит без малого 1,5 млрд рублей.

И такое доверие оправдано – для выполнения этой производственной программы имеется большой потенциал. К примеру, заготовка инертных материалов для выпуска асфальтобетонных смесей производилась, начиная с конца 2017 года – в этом большая заслуга специалистов ОМТО, которые выстраивали логистику по доставке материалов и специалистов лаборатории, осуществлявших входной контроль материалов.

Сейчас активно ведется подготовка к развертыванию строительства на четвертом этапе ЦКАД, силами СУ-925 уже выполнены работы по устройству подъездных дорог до грунтовых карьеров. Также совместно с руководителя-

ми проекта проходят встречи с главами муниципальных образований, в рамках которых осуществляется презентация проекта, определяются сроки и объемы строительства.

В нашем предприятии делается ставка на молодежь. Молодые специалисты СУ-925 активно участвуют в жизни группы компаний «АВТОБАН», постоянно проходят всевозможные внутрифирменные обучения, принимают участие в конкурсах профмастерства, спартакиадах. Помощь в адаптации, стажировке и наставничестве молодых сотрудников оказывают опытные специалисты. Они готовы в любой момент помочь советом, поделиться знаниями и дать грамотные «отцовские» наставления.

За шесть месяцев текущего года, с учетом всех произошедших изменений, под руководством директора А. Н. Еремеева СУ-925 продолжает набирать обороты. Результат уже заметен в ожидаемом выполнении по итогам года. Если за предыдущую историю управление максимально выполняло годовые работы на 2,5 млрд рублей, то планы на 2018 год составляют уже свыше 6,6 млрд рублей. Это новый, более весомый уровень, который, как мы надеемся, выведет предприятие в лидеры группы компаний «АВТОБАН».





## СУ-926: РАЗНЫЕ ФОРМАТЫ ПРОЕКТОВ, ХОРОШИЕ ПЕРСПЕКТИВЫ

Текст: Евгения Обухова, начальник ПТО

В первом полугодии мы освоили программу на сумму около 1 млрд 200 млн рублей, что составляет 107 % от запланированного бизнес-планом объема.

Форматы строящихся объектов – концессия, государственный (муниципальный, окружной) заказ.

430 млн 569 тыс. рублей – сумма выполненных работ на строительстве автомобильной дороги Сыктывкар – Ухта – Усинск – Нарьян-Мар на участ-

ке пос. Ираель – пос. Каджером. Выполнены земляные работы, устройство теплоизоляционного слоя из пенопласта, укладка плоской двухосноориентированной георешетки, двухслойное щебеночное основание толщиной 25 см, устройство нижнего слоя покрытия из плотного мелкозернистого асфальтобетона толщиной 5 см.

Более 698 млн рублей – сумма выполненных работ по объекту «Строительство автомобильной дороги пгт. Коммунистический – пос. Унъюган». Это земляные работы,

устройство двухслойного основания из фракционированного щебня толщиной 36 см и основания из черного щебня толщиной 10 см, устройство нижнего слоя покрытия из пористой асфальтобетонной смеси, устройство 21 водопропускной трубы.

Здесь в первом полугодии выполнено почти 650 тысяч м<sup>3</sup> земляных работ.

В пгт. Белоярский (ХМАО-Югра) велись земработы, устройство щебеночного основания толщиной 15 см и асфальтобетонного покрытия, установка бортового камня.



**МИХАИЛ ПЕТРОВ,**  
директор СУ-926:

«По итогам первого полугодия хочется поблагодарить команду – всех вместе взятых и каждого в отдельности за вклад в наше общее дело».

Планы второго полугодия – ввести 45,6 км автомобильной дороги в Республике Коми; выполнить 27 км щебеночного основания, 15 км верхнего слоя основания из черного щебня и нижнего слоя покрытия из пористой асфальтобетонной смеси на объекте Коммунистическом.

Улучшены условия труда: установлены модульные здания в вахтовом городке поселка Коммунистический, готова насосная станция.





## СУ-967: ПОИСК ПРАВИЛЬНЫХ РЕШЕНИЙ И СЛАЖЕННЫЙ КОЛЛЕКТИВ

**Текст:** Олег Тишин, директор СУ-967

В сезоне – 2018 строительное управление из Ханты-Мансийска сохранило свои позиции: география работ раскинулась от ХМАО-Югры до Свердловской области и Пермского края, где ведется реконструкция и новое строительство в формате государственного заказа. Разные климатические зоны, полярные характеристики проектов и большой объем работ заставили предприятие постоянно находиться в напряженном рабочем тонусе, искать новые решения. Результат полугодия получился достойный – производственная программа собственными силами выполнена на 100 %.

### ИТОГИ

В первом полугодии СУ-967 продолжило строительно-монтажные работы на переходящих реконструируемых объектах: это автодорога 1Р 242 Пермь – Екатеринбург на участке г. Пермь – граница Свердловской области, на участке км 13+815 – км 33+415 в Пермском крае; трасса 1Р 351 Екатеринбург – Тюмень, км 148+900 – км 168+000 (Камышлов – граница Тюменской области) Свердловская область». Также начиная с января 2018 года предприятие трудится на строительстве автодороги Тюмень – Нижняя Тавда – Междуреченский, VIII ПК, участок п. Куминский – п. Тынкуль.

Основные заказчики наших объектов – ФКУ «Уралуправтдор» и КУ «Управление автомобильных дорог ХМАО-Югры».

Первое полугодие нашему предприятию удалось нелегко: ошибки, допущенные

проектировщиками в рабочей документации, отсутствие карьеров на северном объекте, задолженность по оплате субподрядных работ и услуг, нехватка квалифицированных специалистов вносили свои коррективы в производственные процессы. Только благодаря дружному коллективу (хотя и не обошлось без потерь) и его слаженной работе удалось выполнить оперативный план собственными силами на 100 %. Однако подвели субподрядные организации, их процент выполнения к оперативному плану составил 55 %.

### АНАЛИЗ ХОДА СТРОИТЕЛЬСТВА (сдерживающие факторы, положительные тенденции)

В любом деле есть как негативные, так и позитивные причины. Одним из стоп-факторов для нас явилась аномально дождливая погода в регионе, где ведется строительство VIII пускового комплекса «Куминский – Тынкуль». Вследствие этого темпы работ по устройству земляного полотна не так высоки, как могли бы быть. В Пермском

опытом. Планы и задачи, поставленные на этот год, мы обязательно выполним.

### МЕРЫ ПО ПОВЫШЕНИЮ ЭФФЕКТИВНОСТИ И РЕЗУЛЬТАТЫ

В строительном управлении внедрены меры по повышению эффективности. Создана рабочая группа в соцсетях в общедоступном мессенджере, предоставившая возможность информировать всех заинтересованных лиц о текущем состоянии дел на дорожно-строительных участ-



Км 148 – 168.



Уложенный слой покрытия из ЩМА  
50 см ПК 97 – ПК 103, правая сторона.

### ПЛАНЫ

Перспективы на второе полугодие у нас большие. К 19 октября необходимо завершить работы на пермском объекте и ввести его в эксплуатацию раньше сроков, указанных в госконтракте. Также осенью готовимся сдать первый и второй этапы Камышловского объекта, ввод в эксплуатацию третьего этапа запланирован на 2019 год. При отсутствии негативных факторов выполнение строительно-монтажных работ по объекту также планируем закончить досрочно. По нашему самому северному объекту «Куминский – Тынкуль» в планах закончить земляные работы и начать подготовку к устройству дорожной одежды.

крае не до конца решена наша давняя проблема – переустройство газопроводов и нефтепроводов. Найдены новые подрядчики на эти работы, надеемся, что темпы переустройства данных коммуникаций возрастут. Также не закончены мостовые переходы и путепровод, в связи с этим приходится «ухитряться» со множеством перепусков движения с одной очереди строительства на другую, чтобы выполнять работы по устройству асфальтобетонного покрытия.

К положительным моментам можно отнести хорошую профессиональную подготовку наших рабочих кадров и инженерно-технических сотрудников, обладающих крепкими знаниями и большим

опытом. Планы и задачи, поставленные на этот год, мы обязательно выполним.

Несмотря на сложные времена, непростые ситуации, коллектив всегда работает слаженно, выполняя запланированный объем строительно-монтажных работ в установленные сроки и с требуемым качеством. Планы и задачи, поставленные на этот год, мы просто обязаны выполнить!





## СТРОМОС: РАБОТА НАД ОШИБКАМИ

Текст Александр Рыблов, главный инженер

Для строителей самым сложным является зимне-весенний период, который, безусловно, влияет на результаты первого полугодия. Согласование бизнес-планов, распределение работ, неблагоприятные климатические факторы, а также субъективные обстоятельства – все это сопутствует строительству и входит в список причинно-следственных связей.

В первой половине 2018 года запланированный годовой объем работ выполнен всего на 33 %. Невысокий результат не является следствием неэффективных действий сотрудников организации, для него есть несколько других причин: несвоевременная поставка строительных конструкций, внеплановый ремонт техники и механизмов. При полевых испытаниях несущей способности свайного фундамента на объек-

те ЦКАД-3 (путепровод на ПК 784) были получены несоответствующие рабочей документации результаты динамических испытаний свай, что привело к корректировке проектного решения по фундаменту.

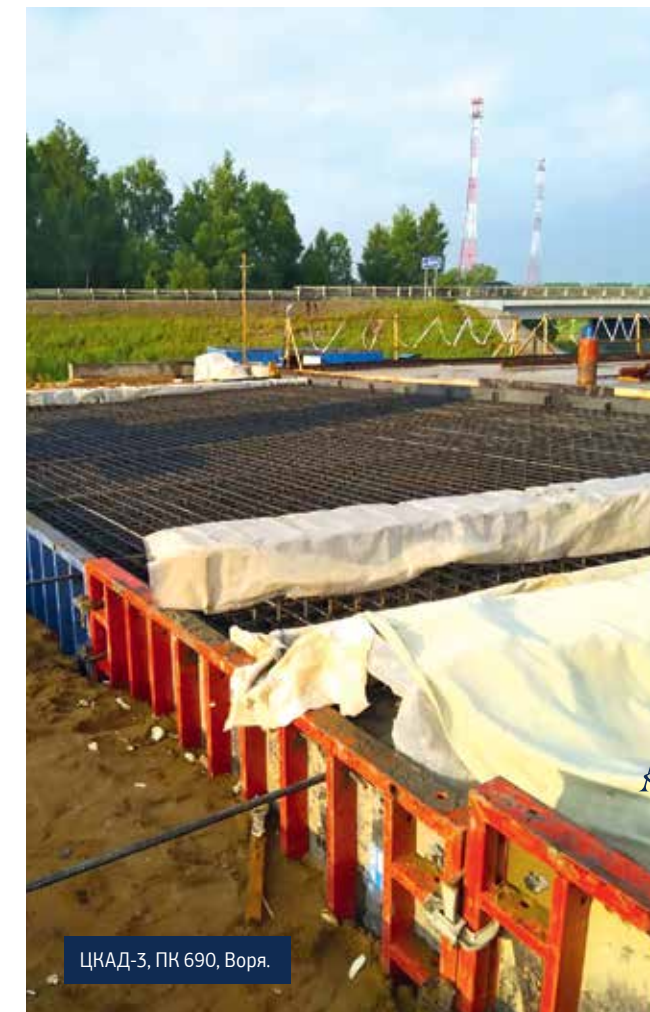
Среди значимых событий – монтаж в русловую часть укрупненных блоков пролетного строения суммарным весом 192 тонны на ЦКАД-3 (мост через реку

Черноголовку, ПК 895), завершение монтажа металлической части пролетного строения путепровода на пикете 708; подготовка к сооружению монолитной плиты проезжей части.

На мосту через реку Ворю (пикет 690) осуществляется завершающий этап строительства и выполняется плановая подготовка к устройству асфальтобетонного покрытия.



ЦКАД-3, ПК 784.



ЦКАД-3, ПК 690, Воря.



ЦКАД-3, ПК 784.



ЦКАД-3, ПК 895, Черноголовка.

**ИГОРЬ МАНЬКО,**  
директор «Стромос»:

«Хорошие, крепкие профессиональные знания, закрепленные практическим опытом, – залог выполнения производственной программы и повышения эффективности предприятия».

Возобновлены работы на объекте «Строительство и реконструкция МБК через Дмитров, Сергиев Посад, Орехово-Зуево, Воскресенск, Михнево, Балабаново, Рузу, Клин на участке пересечения с а/д М-7 «Волга».

В мае приступили к строительству двух надземных пешеходных переходов на проекте М-8 «Холмогоры».

При планировании второго полугодия учтены все проблемные точки и откорректированы графики работ с оптимальными техническими решениями.

Меры повышения эффективности: проведено обучение и проверка знаний работников по вопросам охраны труда и пожарной безопасности, выполнены мероприятия по плановому восстановлению строительной техники. Особое внимание уделяется вопросам качества, поэтому существенных претензий к нашей работе не возникало. Среди рабочих осуществлялась проверка знаний на повышение квалификации по следующим специальностям: монтажники стальных и железобетонных конструкций, бетонщики, газосварщики. Запланированы ежеквартальные аналогичные проверки знаний и дальнейшее обучение.

**СПФ «СТРОМОС»  
ОСУЩЕСТВЛЯЕТ  
СТРОИТЕЛЬСТВО  
ОДНОВРЕМЕННО 11  
МОСТОВ, ИЗ НИХ ПЯТЬ  
НАХОДЯТСЯ НА ЦКАД-3.  
ПРЕДПРИЯТИЕ ТРУДИТСЯ  
НА ТРЕХ ОБЪЕКТАХ  
«АВТОБАНА».**



## ХАНТЫ-МАНСИЙСКИЙ ФИЛИАЛ: СТРОИТЕЛЬСТВО СОЦИАЛЬНО ЗНАЧИМЫХ ОБЪЕКТОВ

Текст: Владимир Деулин, заместитель директора по строительству

В 2018 году Ханты-Мансийским филиалом ведется строительство и проектирование шести объектов социального назначения в Ханты-Мансийском автономном округе – Югре.

Осуществляется строительство:

- комплекса «Школа-детский сад на 550 мест (330 учащихся/220 мест) в первом микрорайоне «Центральный» г. Пыть-Яха;

- школы на 300 учащихся в п. Высоком г. Мегиона;

- школы на 300 учащихся в г. Белоярском.

Главная особенность этих современных школьных проектов – создание безбарьерной среды для маломобильных групп населения. Обучение детей-инвалидов планируется в обычных классах, следовательно, необходимо создавать условия для доступа этой категории обучающихся во все части здания. Кроме того, проектом

предусмотрен комплекс мер, обеспечивающих безопасность здания образовательной организации и прилегающей территории.

Также за счет бюджетных средств округа мы строим «Спортивный центр с универсальным игровым залом и плоскостными спортивными сооружениями в г. Мегионе».

Сдерживающими факторами хода строительства объектов является нестабильность финансирования, которое влияет на снижение темпов производ-

## ЗА ПОЛУГОДИЕ В СТРОИТЕЛЬСТВО ВЛОЖЕНО БОЛЕЕ 221 МЛН РУБЛЕЙ

ства из-за отсутствия строительных материалов.

Кроме того, в 2018 году ведется проектирование объектов:

- Детского сада на 300 мест в п. Солнечном Сургутского района с полной комплектацией: технологическим оборудованием пищеблока, прачечной, медицинским блоком, а также мебелью и инвентарем для административных и групповых помещений.
- Административное здание на 512 человек АО «ДСК «АВТОБАН» в д. Румянцево (поселение Московский). Это будет новый современный, семизэтажный офис для управляющей компании с парковкой на 97 мест на прилегающей территории. Площадь участка составляет 5000 м<sup>2</sup>, общая площадь здания – 7384 м<sup>2</sup>, в том числе подземный этаж – 581 м<sup>2</sup>.

С целью повышения эффективности Ханты-Мансийским филиалом закладываются в проектные решения энергоэффективные материалы и оборудование, которые при дальнейшей эксплуатации объекта дадут колоссальную экономию.



Строительство школы в Высоком.



Объект в п. Высоком.



Строительство школы в Пыть-Яхе.



Школа-детский сад на 550 мест (330 учащихся, 220 мест) в первом микрорайоне «Центральный» г. Пыть-Яха.



# ПРОИЗВОДСТВЕННАЯ ЭКОНОМИКА КАК ГЛАВНОЕ УСЛОВИЕ ПОБЕД

Год эффективности, объявленный в группе компаний «АВТОБАН», потребовал от строительных управлений усилить меры, использовавшиеся в этом вопросе ранее, и принять новые, которые призваны многократно умножить эффект. Об опыте СУ-920 в этом направлении мы уже рассказывали, в этой статье – о том, как работает система эффективности в строительном управлении 925, которое сегодня вышло в лидеры по выполнению производственной программы.

Ключевых моментов, позитивно влияющих на эффективность СУ-925, несколько. Во-первых, четкое планирование всех бизнес-процессов. Эту привычку ввел главный инженер Александр Володин, чтобы наглядно представлять процент (этап) исполнения, видеть белые пятна и, соответственно, принимать адекватные меры для 100-процентного выполнения поставленных задач. Проще говоря, любой производственный процесс, будь то работа с рабочей/исполнительной документацией в ПТО или поставка материалов ОМТО, или укладка слоев дорожной одежды на линии – все выражено в разноцветных графиках, по которым как главный инженер, так и руководители отделов судят об эффективности работы каждого подразделения.

Во-вторых, оперативный ежедневный контроль, ради которого проводится несколько совещаний: раз в неделю по вторникам в 10 часов утра – у главно-



Текст: Людмила Ковалевич

**АЛЕКСАНДР ВОЛОДИН,**  
главный инженер:

«Перспективное планирование, жесткие сроки, ежедневный контроль – вот три кита успеха нашего предприятия».

го инженера с озвучиванием текущих проблем дня, требующих немедленного решения, и ежевечерне на уровне начальников участка, прорабов и мастеров – для подведения итогов дня и постановки задач на следующий день. Нередко руководители (а это представители ПТО, ОМТО, лаборатории, начальники участков, АБЗ, отдела главного механика и пр.) собираются по оперативным ситуациям дополнительно, в 15 часов.

В-третьих, у каждого линейного участка есть суточно-месячный график, в который внесены объемы и виды работ начальников участков, прорабов и мастеров, и в котором отражается выполнение этих работ

в разрезе производственной программы, как в деньгах, так и в конструктивах по конкретным пикетам. Это дает полное понимание измеримости выполненных действий: профильные работы, составы звеньев, работающих на конструктивах, наименование используемых материалов. Каждый участник строительства видит свое выполнение, т. к. есть графы «план» и «факт».

– Каждый должен понимать, что от него требуется, – поясняет А. В. Володин. – Это удобно как для участков, так и для руководителей отделов. Например, для службы материально-технического обеспечения, которая точно знает, в ка-

ком объеме, когда и какие материалы будут нужны и сможет заготовить их заблаговременно.

В-четвертых, в связи с особенностью объекта ЦКАД-3, а именно большим количеством коммуникаций и искусственных сооружений, на предприятии раз в месяц проходит совещание с мостовиками. По этой же причине – и это уже в-пятых, создан экспериментальный участок, который помогает субподрядчикам-мостовикам, и тем самым подтягивает их к нужным срокам.

– На совещании мы расставляем приоритеты и правильно выстраиваем свои действия. Например, если есть нехватка топлива на сегодняшний день, то мы понимаем: чтобы исправить ситуацию, в первую очередь необходимо осуществить заправку ДСТ и транспорта, направленного на работы, связанные с ближайшей сдачей работ заказчику, а остальное отходит на второй план. Соответственно, параллельно все силы мы бросаем на подготовку исполнительной документации для заказчика. Это только один

понимает то, что с него спрашивают, и старается это выполнить.

В производстве мелочей не бывает – уверен Володин. Говоря это, он демонстрирует схему под названием «Ситуация по готовности конструктивных слоев на участке ПК ... – ПК ...». На ней хорошо видно, какие виды работ целесообразнее всего производить на данный момент. «И так мы теперь делаем всегда», – говорит Володин. Чтобы минимизировать потери, стройматериалы складываются поближе к месту, ведь вскоре они понадобятся и по-



Во время совещания.

Все эти мероприятия действуют с октября прошлого года, и к концу июня 2018 отшлифованы, обкатаны и не дают сбоев. Отсюда – успешное выполнение, точнее, перевыполнение программы полугодия.

– Благодаря этим мерам за месяц предприятие выполняет 550 млн рублей, – комментирует Володин, – это исторические, колоссальные цифры для нашего СУ. В итоге на сегодняшний день выполнено 45 % годовой производственной программы.

А это уже результаты, которые доказывают действенность выстроенной системы.

пример взаимодействий. В другой момент в топливе больше нуждается АБЗ – значит, оно направляется им, – объясняет Александр Васильевич. – Для победы в обязательном порядке нужен жесткий контроль всех ресурсов, – продолжает Володин. – Тогда не будет перерасхода, лишних движений и трат. Я никогда не разделял экономику и производство, эти вещи тесно взаимосвязаны и одно невозможно без другого. Так же, как важна и мотивация людей, которая является третьим важным компонентом в этом списке. Когда работник обеспечен информацией о том, что от него требуется и необходимыми ресурсами, он

этому должны быть под рукой. Из таких же соображений материалы развозят по всем пикетам, без лишних перевалок. Все эти факты подводят к мысли о том, что в СУ-925 внедряется бережливое производство!\*

\* Бережливое производство (от англ. lean production, lean manufacturing – «тощее производство») – концепция управления производственным предприятием, основанная на постоянном стремлении к устранению всех видов потерь. Бережливое производство предполагает вовлечение в процесс оптимизации бизнеса каждого сотрудника и максимальную ориентацию на потребителя.





## АЛЕКСЕЙ ЕРЕМЕЕВ, директор СУ-925:

«Программа второго полугодия очень насыщенная, но у нас нет сомнений в ее выполнении, потому что у нас есть главное – сыгранная, сплоченная команда единомышленников».

проинспектированы все проблемные ситуации, что-то решено на месте, что-то взял на карандаш главный инженер, для того, чтобы решить в ближайшие часы.

В ходе совещания зацепил один момент – говоря о динамике стройки, упомянули о дожде, который, по прогнозам, ожидается 30 июня. «Но ближе к ночи», – уточнил начальник участка. «Тогда успеем выполнить дневную норму, осадки в расчет не берем», – ответил главный инженер. Внимание к деталям, управление производственным процессом, учет всех обстоятельств – таким и должен быть профессиональный, хозяйский подход к делу.

Участники совещания подтверждают их несомненную пользу.

## НИКОЛАЙ АТАПИН, СПЕЦИАЛИСТ ПО ОХРАНЕ ТРУДА:

«Эти совещания не только решают проблемы текущего характера, но и озвучивают более глобальные вопросы. Они становятся известны всем руководителям, и вместе мы их решаем намного быстрее и эффективнее. Зачастую прямо во время совещания получаешь стоящие советы, которые помогают разобраться в разного рода ситуациях. Все это очень облегчает работу, потому что не нужно никого искать, вызванивать – все руководители собрались в одном месте, и мы

можем говорить напрямую, и это способствует взаимодействию. У наших специалистов богатейший опыт в абсолютно разных сферах, они могут подсказать самое неожиданное решение проблемы. Получается своеобразный мозговой штурм, что полезно и для производства, и для дальнейшего развития.

Я благодарен своим коллегам, которые оказывают мне поддержку, отзываются на просьбы, всегда готовы помочь».

## ВЛАДИМИР НАРОДА, НАЧАЛЬНИК УЧАСТКА ПО УКЛАДКЕ АСФАЛЬТОБЕТОНА:

«Наш участок занимается конструктивом, который очень проблематично переделать, поэтому чтобы исключить/минимизировать эти переделки, мне необходимо общаться с руководителями всех служб. Помимо них все мои проблемы слышит главный инженер, который обязательно их записывает и помечает. Таким образом, текущая проблема участка решается намного быстрее. Кроме того, на планерках я слышу все проблемные вопросы, в частности и те, которые косвенно или напрямую связаны с нашим участком. В итоге полученная информация помогает в корректировке и правильной постановке производственного процесса на участ-

ке. Положительный момент также в том, что владеешь всей ситуацией в СУ, видишь всю картину текущего дня. И можешь отвечать на вопросы, которые задают рабочие, ведь без широкого информирования, без понимания перспектив работы не будет мотивации людей, а значит, полной отдачи от них».

## СЕРГЕЙ САВЧЕНКО, НАЧАЛЬНИК УЧАСТКА ИСКУССТВЕННЫХ СООРУЖЕНИЙ:

«Совещания, прежде всего, дают стимул. Александр Васильевич умеет указать на проблемные моменты в нашей работе, мы видим динамику строительства в денежном эквиваленте, обсуждаем планы мероприятий не только ежедневные, но и долгосрочные. Когда происходит коррекция графика работы по тем или иным причинам, мы должны предусмотреть компенсационные мероприятия.

Наш участок был специально создан для ЦКАД-3 по причине большого количества труб, лотков, парапетного ограждения. В некотором роде это был эксперимент, чтобы какие-то виды работ не производились по остаточному принципу. Мы заинтересованы конкретно в строительстве искусственных сооружений, поэтому у нас есть полномочия планировать работу техники, требовать ее технического обеспечения от отдела главного механика. В итоге экспери-

мент удался: мы полностью продумали и проработали технологию и пошагово создали производственный процесс. Этим опытом мы делимся с другими строительными управлениями, в частности, с СУ-910».

Алексей Николаевич Еремеев, директор строительного управления, не скрывает, что доволен ходом дел на предприятии. Достигнутые результаты видят наверняка, а это формирует имидж СУ. Так, при верстке производственной программы на второе полугодие (с учетом нового крупного проекта «ЦКАД-4»), у СУ-925 – самая большая доля в бизнес-плане группы компаний – около 7 млрд рублей.

– Это огромная ответственность, но я думаю, что мы справимся, у нас для этого все есть, – говорит Еремеев. – Хотя надо помнить, что программа второго полугодия будет очень напряженной, нам ежемесячно нужно будет выполнять по 700 млн рублей.

Директор говорит, что до конца года они должны выйти на рентабельность в 15 % (кстати, самую высокую в группе компаний!), и к этому тоже есть все предпосылки. Самая главная роль в достижении этой цели отводится системе повышения эффективности и, конечно, сплоченной команде профессионалов СУ-925.



На предприятии за глаза А. В. Володина часто называют «лектором». А он, имея два высших образования (одно из них экономическое), без устали готов учить своих подчиненных и коллег (мастеров, прорабов, специалистов, рабочих) азам экономического/экономного подхода к производству, подсчетам и учетам! Для работы – польза на 100 %!

Однако Володин – не герой-одиночка, он твердо знает, что сила любого предприятия – в людях, в команде,

потому что производство – процесс коллективный.

– А наша команда работает как одно целое, поэтому и успехи, и победы есть, – с гордостью заявляет он.

Во вторник, 26 июня, во время очередного совещания, на котором удалось побывать, мы воочию убедились в том, как работает созданная в строительном управлении система повышения эффективности. В течение получаса были

ЦКАД-3, июнь 2018 г.





## ПЕРЕДИСЛОКАЦИЯ – ЭТО НОВЫЕ СТРАТЕГИЧЕСКИЕ ВОЗМОЖНОСТИ!

**Текст:** Алеся Ганьба, руководитель отдела по связям с общественностью, Юлия Маневич, PR-менеджер, представительство АО «ДСК «АВТОБАН» в г. Сургуте

**ВЫЖИВАЕТ НЕ САМЫЙ СИЛЬНЫЙ И НЕ САМЫЙ УМНЫЙ, А ТОТ, КТО ЛУЧШЕ ВСЕХ ПРИСПОСАБЛИВАЕТСЯ К ИЗМЕНЕНИЯМ.**

ЧАРЛЬЗ ДАРВИН

Строительное управление № 905, известное в кругу дорожников России, – одно из старейших предприятий компании «АВТОБАН». Оно было создано в 1965 году с целью строительства дорог к нефтяным месторождениям Тюменской области. Чуть позже освоение новых, более перспективных месторождений углеводородов, необходимость в строительстве дорог появилась в другой части региона, и СУ переехало из поселка Урай в город Нефтеюганск.

Со временем необходимость в автомобильных дорогах в ХМАО-Югре уменьшалась, и когда темпы строительства в дорожной отрасли региона снизились, власти округа выбрали новый вектор развития – строительство социально значимых объектов инфраструктуры: жилья, детских садов, школ. Дорожники утратили не просто объемы, они потеряли перспективу дальнейшего развития. А ведь законы экономики незыблемы – компания не может себе позволить ждать появления крупных и дорогих проектов, производство не должно останавливаться, а техника простаивать. Такая ситуация сложилась в СУ-905: коллектив более 900 человек,

свыше 370 единиц техники оказались фактически невостребованными на своей исторической территории, в ХМАО.

Поэтому настал момент, когда пришлось принять знаковое решение о передислокации предприятия – с тем, чтобы сохранить его технический потенциал и дать новый импульс развитию. Для переезда был выбран Нижний Новгород, т. к. этот регион – один из самых перспективных для дорожного строительства, там просматриваются заказы и хорошие объемы строительно-монтажных работ на сумму ни много ни мало 124 млрд рублей.

Кроме того, начиная с 2016 года центральный (нефтеюганский) офис предприятия оказался на тысячи километров удален от объектов СУ, находящихся в Башкирии, Ульяновской, Новгородской областях, в Подмосковье. Такой разброс кратно увеличивает себестоимость каждого построенного километра дороги за счет командировок, издержек транспортной логистики, удвоенных и утроенных накладных расходов и т. д. В современных гибких условиях, а также с учетом всеобщей оптимизации такой подход выглядит более чем устаревшим.

– Перед нами стоит очень важная задача – занять свою нишу в новом регионе. СУ-905 – достаточно мощное предприятие, которое способно справиться с поставленными целями и забрать себе эти заказы, – нисколько не сомневаясь, говорит директор управления Александр Михайлович Губарев.

Упускать такую возможность – непозволительная роскошь в то время, когда эко-

номическая депрессия ухудшила условия контрактов и финансирования строительства. В то же время «АВТОБАН» нашел для себя новую нишу, добился интенсивного расширения спектра деятельности и увеличения объемов работ. Эта планка высока, и чтобы ее удерживать, компании необходимо постоянно повышать эффективность каждого предприятия. На пути к этой цели переезд СУ-905 придется как нельзя кстати: во-первых, он поможет сократить высокие накладные расходы, во-вторых, даст возможность выхода на перспективный дорожно-строительный рынок.

История с передислокацией не нова для компании. Это будет уже третий случай подобного переезда по производственным и экономическим соображениям. Первопроходцем в 2014 году стало СУ-920, руководителем которого в то время также был Александр Губарев.

– Тогда коллектив из Мегиона переводили в подмосковный Подольск, и действительно всем было страшно, непонятно, туманно – как все будет происходить, как осуществится сам переезд. Но, как говорится, глаза боятся, а руки делают. Мы маленькими поэтапными шагами дошли до благополучного переезда в Подольск, – вспоминает директор.

На тот момент такой масштабный перевод предприятия из одного региона в другой был в диковинку, поэтому шла большая подготовительная, разъяснительная работа среди сотрудников. Ведь, прежде всего, смена местонахождения строительного управления – это переезд нескольких десятков людей, их семей, это изменение привычного уклада жизни, отрыв от «корней» пред-



приятия. Это и определенная смелость, настрой и мотивация, которую необходимо создать для коллектива.

Тогда в СУ-920 приехали и провели рабочее совещание с коллективом генеральный директор компании Алексей Андреев и его заместитель по управлению персоналом Ольга Семухина, которые подробно объяснили коллективу цель и условия переезда. Затем «на разведку» в Подольск отправилась начальник отдела соцобеспечения Наталья Фадеева. Она заранее узнала о городском жилом фонде, готовом к долгосрочной аренде, об уровне жизни населения, о бытовых моментах, касающихся медицины, школ и детских садов. Вернувшись, ничего не скрывая, Фадеева обо всем подробно рассказала коллегам. Большой объем объективной информации о новом месте помог снизить уровень тревожности сотрудников: люди, поняв перспективы, и убедившись, что на новом месте условия могут быть лучше, стали гораздо позитивнее смотреть на переезд. Прежняя паника отступила.

Следующим этапом для СУ-920 стал отбор кадров для переезда.

– Мы отправляли сотрудников в командировки в Подольск, чтобы они могли найти жилье, присмотреться к городу. Некоторые сразу после первой поездки возвращались с четким желанием переезжать, – делится подробностями Александр Губарев. – Другим требовалось чуть больше времени на раздумья. Были и сотрудники, которые, уже уволившись, передумали и согласились на переезд, послушав живые истории своих коллег о новых условиях жизни и



труда. Безусловно, компания приняла их обратно в штат и также помогла перебраться в Подольск.

– Когда уже несколько сотрудников переехали на новое место на постоянной основе и стали делиться впечатлениями с мегионцами, оставшиеся сотрудники буквально стали приходить и просить о переводе. Это было несколько неожиданно. Сарафанное радио – все же мощная штука! В общем, невзирая на сомнения и страхи, которых было предостаточно, мы с переездом справились успешно, и теперь люди на новом месте уже обжились, им все нравится и обратно возвращаться они не хотят, – резюмирует Александр Губарев.

В 2018 году непростой путь передислокации требуется повторить коллективу СУ-905. Чтобы развеять все слухи и сомнения людей и снизить беспокойство, а также откровенно, в диалоге, обсудить все нюансы, в середине июня в Нефтеюганске прошла встреча работников управления во главе с заместителем генерального директора по управлению персоналом Ольгой Семухиной и исполнительным директором производственной компании «АВТОБАН» Олегом Мартыненко.

– Для каждой семьи необходимо подобрать оптимальное решение. Если у вас хорошие перспективы в Нефтеюганске, и вы решите остаться – мы уважаем ваш выбор. Сегодня мы говорим открыто и очень честно, и ждем такого же честного отношения в ответ. Сотрудников, которые приняли решение не переезжать в Нижний Новгород, администрация просит продолжить работать в СУ-905, чтобы было время найти им замену на

новом месте и передать дела новому сотруднику. Просим всех: хорошо обдумайте свое решение. В СУ-920 было десять человек, кто принял твердое решение – не переезжать и уволился с предприятия. Однако спустя время эти люди написали заявления с просьбой принять их обратно. Мы им не отказали. Мы предлагаем вам шанс жить по-другому, в другом регионе, с другими возможностями, а переезд в крупный областной центр России – это переход на качественно другой уровень жизни и работы! – обратилась к сотрудникам СУ-905 Ольга Семухина.

Переезд на новое место жительства для многих людей – это масса раздумий, эмоций, чувств и переживаний. Одновременно это и новые возможности: более мягкий, по сравнению с северным, поволжский климат, близость к столице, культурная жизнь, которую дает город-миллионник (население Н. Новгорода – более 1 млн 200 тыс. человек).

В современном мире давно существует такое понятие, как трудовая миграция, когда люди меняют место жительства в поисках работы, делают это с верой в лучшее будущее, создавая и поддерживая финансовую стабильность для своей семьи. Словом, переезд из Нефтеюганска в Нижний Новгород – это целый проект, который немислим без подготовки как внутренней (в умах людей), так и внешней, связанной с сугубо материальными делами. Главное – у каждого есть право и время для выбора, возможность взвесить все за и против, и принять единственно верное для себя решение, не потеряв связь с родным СУ, которое стремится к новому витку развития.

В любом случае заслуги работников СУ-905 войдут в историю «АВТОБАНА» как неотъемлемая часть почти двадцатилетней деятельности компании. Руководство группы компаний выражает признательность всему коллективу предприятия за преданность и верность компании! Желаем СУ-905 легкого пути, быстрого обустройства и весомых заказов в Нижегородской области!





# КОРПОРАТИВНАЯ КУЛЬТУРА – ФУНДАМЕНТ ЭФФЕКТИВНОГО ПРОИЗВОДСТВА

Текст: Юлия Азбенова, специалист Учебного центра

Недаром говорят, что в бизнесе или производстве 1 человек + 1 человек – это больше чем 2. Два человека, работающих вместе над общей целью, сделают больше, чем сделали бы по отдельности. Добавляя людей в команду, владелец компании увеличивает ее эффективность – при условии, что у сотрудников есть понимание общей цели и текущих задач, а также общее соглашение о том, как вести дела. Эти два условия и есть то, из чего состоит корпоративная культура.

Корпоративная – имеющая отношение к корпорации, то есть компании как отдельной единицы бизнеса, отдельного юридического лица.

Культура – сложившийся порядок, нормы и обычаи. Другими словами, корпоративная культура – это порядок, нормы и обычаи, так или иначе сложившиеся внутри фирмы, компании, бизнес-сообщества. Она может быть простой и сложной. Допустим, в маленькой авторемонтной мастерской есть два правила: приходить на работу трезвым и вежливо общаться с клиентами. Это является упрощенным вариантом корпоративной культуры. В большой компании на много тысяч человек есть прописанный кодекс поведения с дресс-кодом и системой делового общения. И это тоже вариант корпоративной культуры.

## КОМПОНЕНТЫ КОРПОРАТИВНОЙ КУЛЬТУРЫ

Если следовать универсальному определению компании, как группы людей, работающих над достижением общей цели и взаимодействующих между собой, мы можем понять, какое отношение корпоративная культура имеет к производству и эффективности.

Чтобы армия побеждала, в ней должны быть четкая структура и дисциплина. Чтобы компания зарабатывала деньги,

нужно примерно то же самое, но, конечно, со скидкой на мирное время.

Четко проработанные и согласованные между собой компоненты корпоративной культуры должны служить одновременно цементом, укрепляющим структуру компании, и смазкой, делающей взаимодействие между людьми и подразделениями гладким, быстрым, эффективным.

Вот эти компоненты:

- цель и замысел компании,
- организующая схема,
- политики и инструкции,
- внешний имидж, включая PR (связи с общественностью), корпоративный стиль и внешний вид сотрудников,
- кодекс деловой этики – правила общения и взаимодействия, которые известны и с которыми все согласны.

Эти компоненты не образуются самопроизвольно. Кто-то, а именно руководители компании, продумывают цель и замысел, создают организующую схему, прописывают политики и устанавливают правила; дизайнеры и сотрудники PR создают внешний имидж – все это, взятое вместе, образует стройную рабочую систему.

## КОГДА КОРПОРАТИВНОЙ КУЛЬТУРЫ НЕТ

Что происходит, когда всего этого нет?

- Цель неизвестна, поэтому сотрудники занимаются тем, чем хотят.
- Структуры и системы подчинения внутри организации не существуют, поэтому в компании царит анархия. Трудно добиться согласия между руководителями и почти невозможно добиться исполнения от младших сотрудников.
- Никто не знает, как выполнять работу правильно, поэтому качество продукции очень низкое, доход маленький, а расходы огромны.
- Компания не имеет четкой идентификации на рынке и выглядит как «шарашкина контора», что подрывает доверие клиентов и потенциальных инвесторов.
- В компании процветают коррупция, подковерные игры, травля отдельных работников; лучше всего себя чувствуют в такой среде сотрудники с антисоциальными наклонностями, хорошие же работники будут из компании уходить.

Совершенно очевидно, что эффективность такой компании будет очень низкой, ее имидж на рынке – отрицательным, прибыли, мягко говоря, недостаточными.



## ЗАЧЕМ ЭТО НУЖНО РАБОТНИКУ?

Тем не менее, у большинства работников любой намеренности, корпоративную культуру, общий стиль и тому подобное вызывает раздражение. Возможно, это связано с воспоминаниями о пионерско-комсомольском прошлом или компаниях 1990-х годов, где владельцы старались кто во что горазд: придумывали флаги, гербы и гимны, заставляли сотрудников петь эти гимны по утрам и носить странную униформу, играть в нелепые командные игры, участвовать в психологических тренингах и так далее.

## КОРПОРАТИВНАЯ КУЛЬТУРА НЕ УСВАИВАЕТСЯ С ВОЗДУХОМ. НУЖНО ПОТРАТИТЬ ОПРЕДЕЛЕННОЕ ВРЕМЯ, ЧТОБЫ ИЗУЧИТЬ И УСВОИТЬ ЕЕ.

Все вышеперечисленное не является корпоративной культурой. Это всего лишь самодурство и произвол.

Повторюсь, корпоративная культура – это не бессмысленный декоративный придаток к компании, а то, что создает благоприятную деловую атмосферу, в

которой людям легко работать и достигать поставленных задач.

Давайте рассмотрим, что дает наличие осмысленной корпоративной культуры работникам.

1. Предсказуемое окружение, когда правила и требования известны и произвол руководства невозможен.
2. Деловую атмосферу, ориентированную на продуктивное сотрудничество.
3. Дружелюбное отношение между сотрудниками, когда человек принят в коллективе и может не опасаться травли, насмешек, интриг.
4. Повышение персональной эффективности благодаря тому, что можно спокойно работать над выполнением поставленных задач, ни на что не отвлекаясь.
5. Если человек планирует делать карьеру, то его адаптированность к имеющимся в компании правилам и способность играть по ним дает ему дополнительный шанс быстро подняться по карьерной лестнице.

## ЧТО ЭТО ДАЕТ РУКОВОДИТЕЛЮ?

- Свободу от необходимости самостоятельно изобретать требования и правила, чтобы затем руководить сотрудниками по этим правилам.

- Защиту от неисполнения, неподчинения и саботажа подчиненных, когда руководитель становится жертвой нерадивых сотрудников с неблагоприятными целями или антисоциальными наклонностями.

- Исполнение обязанностей подчиненными сотрудниками без приложения сверхъестественных усилий и неусыпного контроля со стороны руководителя.

- Менее трудоемкую адаптацию новых сотрудников: новичков воспитывает коллектив, нет необходимости объяснять правила работы в компании «на пальцах».

- Придает работе в коллективе системность: задает ритм и стиль руководства и исполнения.

## КАК ВО ВСЕМ ЭТОМ РАЗОБРАТЬСЯ?

Как бы ни хотелось, корпоративная культура и ее компоненты не усваиваются с воздухом. Как руководство затрачивает свое время на создание этой культуры, так и работникам нужно потратить некоторое время, чтобы изучить и усвоить ее, и не просто как кучку разрозненных сведений, а как целостную систему. Тогда он сможет осмысленно использовать эти данные и получать всю пользу от работы системы.





# ЧЕЛОВЕК ДЕЛА, ЧЕЛОВЕК СЛОВА

Текст: Наталия Кулакова

Часто бывает так, что не человек выбирает профессию, а она сама находит его. Наш сегодняшний собеседник – Александр Васильевич Володин, инженер СУ-925 – изначально пошел по другому пути, но дорожное строительство оказалось настойчивее и прочно вошло в его жизнь много лет назад, да так и осталось там по сей день.



– Я родился в городе Богородицке Тульской области, чуть позже переехал в Тулу, где до сих пор живу с женой и двумя дочками. Родители видели меня врачом (хирургом), но я окончил техникум электронных приборов по специальности «Электромонтер», а затем поступил в Московский экономический институт на направление «Экономика», – погружается в воспоминания А. Володин. – Эти профессии далеки от дорожного строительства, но параллельно с учебой в вузе я стал работать в «Мостоотряде-99» на строительстве третьего транспортного кольца.

**– Интересный поворот! Как прошло освоение нового ремесла?**

– Я воспринимал это как временное занятие и, окончив вуз, уехал домой и встал на биржу труда. Поскольку у меня был небольшой опыт работы в строительстве, то мне предложили место начальника ремонтно-строительного участка при большом заводе. Что и говорить, учиться пришлось многому, но благодаря поддержке и помощи коллег я достаточно быстро втянулся в работу.

**– Но на этот раз судьба развела вас с дорогой?**

– Да, я решил начать свой бизнес: купил два станка для изготовления кирпичей и стал вникать в то, что такое себестоимость, рынок сбыта и прочее. Тут очень пригодились экономическое образование, но в итоге с предпринимательством не сложилось – думаю, свою роль сыграл возраст, ведь мне было всего 23 года.

Но от судьбы не уйдешь, и вскоре я вновь попал на дорогу: приятель работал на

АБЗ, он-то мне и предложил должность мастера в дорожно-строительной организации «Магистраль».

**– Никак дорожное строительство вас не отпускало!**

– Да, с того времени я и веду отсчет своей карьеры в дорожной отрасли. Меня сразу поставили работать на асфальт – опыта в этом нет, не знаю ничего! Затем перевели на земляные работы – это для меня тоже было в новинку, стал потихоньку вникать, изучать премудрости, постепенно все стало получаться благодаря наставлению начальника участка В. Н. Прокудина. Но сложилось так, что в компании сменилось руководство и сотрудников стали сокращать. Тогда же я попал на строительство крупного объекта «Обход г. Богородицка», где директором был Игорь Александрович Гаер. Классный специалист, считаю, что он мне дал дорогу в жизнь! Я работал мастером вплоть до ухода И. А. Гаера с должности. Я не разделял политику нового руководства, поэтому настала пора снова менять работу.

**– Так вы попали в «АВТОБАН»?**

– Да. Какое-то время я работал на строительстве высотных домов в Москве, а затем услышал про строительство обхода Ельца. Захотелось узнать об этом объекте из первых уст – так я познакомился с Валентином Григорьевичем Малявским и Андреем Павловичем Гамаюновым. Меня спросили, могу ли я работать нивелиром, есть ли опыт, и в итоге отвезли на участок, чтобы проверить мои способности. Так я оказался в Воронежском филиале.

**– И с тех пор с дороги не уходили?**

– Да, как пришел туда, так и остался (смеется). Начиная с должности мастера – мне доверили небольшой участок на обходе Ельца, затем два года я отдал липецкой развязке – сделали из нее, скажу без ложной скромности, картинку. В 2010 году меня назначили на должность прораба, а за год до этого я понял, что без

профильного образования не обойтись – получил его в Воронежском государственном архитектурно-строительном университете. За годы работы было сделано немало: мы закончили строительство обхода Ельца, построили обход Яркино, поработали в Краснодарском крае и Горячем Ключе.

**– Как вы выросли до должности главного инженера?**

– В один прекрасный день А. П. Гамаюнов позвонил мне и позвал в «увлекательное путешествие» (смеется). Мы приехали в Новгородскую область, на 6-й этап М-11, где на пустыре в 20 га планировалось построить базу, а на месте непролазного леса – дорогу. Такие планы меня шокировали, но все же я согласился уехать туда на три месяца. Спустя месяц меня перевели из прорабов в начальники участка, и в этом качестве я вместе с командой работал на выторфовке, на земляном полотне и трубах. Когда наша команда закончила свою часть работы, то руководитель проекта А. Н. Еремеев предложил мне стать его заместителем. А. П. Гамаюнов меня отпустил, хоть и был недоволен тем, что я уйду. В силу определенных обстоятельств 7-й этап М-11 не воплотился в жизнь, но нами была проделана огромная работа, и расставаться с проектом было очень жалко. Я принял решение вернуться в Воронежский филиал.

**– С радостью вернулись в родные стены?**

– Меня приняли в качестве заместителя главного инженера – это немного другая специфика, но я – производственник, прошедший всю школу. В мои обязанности входило взаимодействие с субподрядчиками, проектным институтом, контроль проектно-сметной документации и другая текущая работа. И с 2017 года я занимаю должность главного инженера.

**– Вам комфортно на этом месте?**

– Да, я чувствую себя в своей тарелке, но обучение никто не отменял, т. к. все меня-

ется очень динамично, появляется много нового. Моя должностная инструкция подразумевает работу с проектно-сметной и исполнительной документацией. Но на самом деле обязанностей гораздо больше – я не могу спокойно работать, пока не проеду утром и вечером по участку, не проверю, как идут дела. Я должен владеть информацией по каждому пикету: сколько там задействовано людей и техники. Твердо убежден, что проектировщики должны не в кабинетах сидеть, а находиться на объекте.

**– Традиционный вопрос нашей рубрики: какими качествами обязательно должен обладать дорожник?**

– С профессиональной точки зрения, каждый строитель обязан знать геодезию, свободно читать чертежи, знать производительность вмененной техники. Также мое требование к коллективу – любой человек на объекте должен понимать свое сменное задание и точный темп. Что касается человеческих качеств, то дорожнику надо обладать большой выдержкой и терпением, особенно к другим людям.

**– Что бы вы ответили молодому человеку, который спросил совета, идти или нет ему в дорожную отрасль?**

– Я бы сказал, что необходимо реально оценивать свои силы. Если готов постоянно учиться и развиваться, выполнять тяжелую работу в любых погодных условиях, считаться с мнением коллег и быть немного психологом, то ответ только утвердительный. Дорожник – это человек труда, и его работа не только физически, но и морально очень энергозатратна. Но нас мотивирует то, что мы все работаем на результат, который един для всех – на качественную дорогу. Честно говоря, это греет душу в самые непростые моменты – осознание того, что венец твоего труда увидят не только дети, но и внуки и правнуки. Для этого и живем.



ЕСЛИ ТЫ ГОТОВ ПОСТОЯННО УЧИТЬСЯ И РАЗВИВАТЬСЯ, ВЫПОЛНЯТЬ ТЯЖЕЛУЮ РАБОТУ В ЛЮБЫХ ПОГОДНЫХ УСЛОВИЯХ, СЧИТАТЬСЯ С МНЕНИЕМ КОЛЛЕГ И БЫТЬ НЕМНОГО ПСИХОЛОГОМ, ТО СМОЖЕШЬ СТАТЬ ДОРОЖНИКОМ.



# НЕ МОЛОДОЙ, А ПЕРСПЕКТИВНЫЙ

Текст: Наталия Кулакова

При построении карьеры кто-то полагается на знакомства, кто-то – на удачу, а наш сегодняшний герой считывал только на свои силы. Два высших образования, уважение среди коллег и хорошая должность, и все это – в 26 (!) лет. В чем секрет такого успешного продвижения по карьерной лестнице узнаем из первых уст – у заместителя директора по технологии и качеству СУ-925 Ивана Кирилловского.



## – Иван, выбор профессии – как он происходил?

– Наверное, как и у всех 17-летних подростков – неосознанно. В этом возрасте сложно определиться с будущей профессией, я выбрал вуз, потому что меня привлек его внешний вид (смеется). Я окончил школу в Бийске Алтайского края, а поступать отправился в Новосибирск. Сибирский государственный университет путей сообщения находится в шикарном здании: памятник архитектуры, паркет, колонны – это просто завораживало. В общем, я поступил туда на специальность «Строительство мостов и тоннелей». Честно говоря, я планировал связать свою жизнь с дорожным строительством, но меня от этой затеи отговорили: после мостов можно уйти на дорогу, а вот после дороги строить мосты уже не получится. Я учился хорошо, параллельно получил еще одно высшее образование в сфере управления персоналом, но в будущем работать по профессии не планировал.

## – И как так получилось, что вы все же пришли на дорогу?

– Мое мнение кардинально изменила практика. Тогда активно строились олимпийские объекты в Сочи, и мы со стройотрядом работали там на тоннелях. А уже на 4-м курсе я принимал участие в строительстве станций метрополитена «Лермонтовский проспект» и коллекторных тоннелей вблизи метро «Авиамоторная» в Москве. Когда ты постоянно занят, чувствуешь себя полезным, ведь ты не просто смотришь со стороны, а своими руками что-то созда-



АЛЕКСЕЙ ЕРЕМЕЕВ,  
директор СУ-925:

«Иван Кирилловский – самый молодой заместитель директора по технологии и качеству в компании «АВТОБАН». Еще когда он приезжал на собеседование, было сразу заметно, что в нем есть то, чего нет у других. Он очень перспективный, исполнительный, по-хорошему дерзкий и пробивной. Таких молодых и активных специалистов нам не хватало, за полгода работы он сделал немало, в том числе навел порядок в лаборатории. Думаю, что у него большое будущее. Как говорится, не молодой, а перспективный».

ешь – это непередаваемо. Тогда-то я и понял, что вуз выбрал верно и нахожусь на правильном пути.

## – Как начинался ваш путь по карьерной лестнице?

– После вуза я три года проработал в техническом надзоре, при «Новосибирскавтодоре»: был инженером, затем старшим, а потом и ведущим инженером. Потом меня отправили в Уральский филиал компании в Челябинск – туда я приехал в должности главного инженера.

## – За счет чего произошел такой быстрый рост?

– В Новосибирске я работал на большом важном объекте, находился в центре событий, всегда был в курсе дел и не боялся отвечать за свою работу перед проверяющими. Наверное, благодаря знаниям и ответственности я и заслужил доверие. В Челябинске я проработал год, проделав за это время огромную работу: мы собрали персонал,

осуществили капитальный ремонт 50 км дороги, примерно столько же километров дороги отремонтировали, плюс 200 км находились у нас на содержании. Фактически я был вторым лицом на предприятии, но постоянно работать в авральном режиме невозможно – я понял, что нужно что-то менять.

## – Как вы пришли в «АВТОБАН»?

– Общаясь с ребятами, которые работали со мной в «Новосибирскавтодоре», узнал, что они работают на ЦКАДе, и тоже решил отправить резюме. В итоге меня пригласили на собеседование, и с 22 января 2018 года я – часть компании «АВТОБАН».

## – Что нового принесла вам должность заместителя директора по технологии и качеству?

– Могу сказать, что мне в новинку была и сама политика компании. В «АВТОБАНе» совершенно другой подход к работе, в коллективе очень благоприятная атмосфера, которая позволяет чувствовать себя частью большой команды, а не единоличным игроком. Кроме того, здесь практикуется более детальная проработка определенных моментов. Каких-то сложностей в профессиональном плане не было: помимо прочего, я знаю и лабораторную службу, поскольку возглавлял пост в Новосибирске. Кстати, по старым связям удалось переманить к нам грамотного начальника лаборатории. Новым для меня оказалась корпоративная интегрированная система менеджмента, до этого о ней не слышал. Считаю, что коллектив меня принял, мне здесь очень комфортно, стараюсь развиваться, учиться, завести знакомства и привносить что-то новое в «АВТОБАН».

## – Ваша работа связана с выездом на объект?

– Обязательно. Без выездов, без дороги я не могу, просто сидеть в кабинете нельзя, нужно иметь диалог со всеми участниками стройки. Ежедневно я уча-

ствую в планерке с начальником участка и мастерами.

## – ЦКАД-3 – это ваш самый крупный проект?

– Да, и очень приятно видеть такие масштабные стройки и интересные конструктивы. Мы обеспечены двумя заводами, которые бесперебойно дают разные смеси и покрывают наши потребности. Зимой большой объем работы проделала служба снабжения, которая завезла все инертные материалы, которыми мы активно пользуемся. Также много сделала лаборатория для входного контроля, это был хороший задел. В мои обязанности входит лабораторное сопровождение, весь входной контроль материалов, приемочный контроль материалов, операционный контроль всех конструктивных слоев на дороге, разработка совместно с ПТО технологических регламентов и карт, ведение корпоративной интегрированной системы менеджмента на предприятии, соблюдение цели, политики, общение со стройконтролем, частично – с заказчиком по вопросам качества, сдачи и т. п.

## – Можете сказать, что вы на своем месте?

– Да. Я активно развиваюсь, мне это нравится. Мне по душе работа на результат. Конечно, дорожная отрасль непростая, и чтобы здесь остаться надолго, нужно иметь твердый характер, порядочность, уметь слушать других и находить конструктивное решение в диалоге. Одним словом, быть отчаянным трудогилом (смеется).

## – Вам всего 26, а вы уже достигли таких карьерных высот. Есть ли о чем мечтать и куда расти?

– Мой девиз – границы существуют только в голове. Уверен, расти есть куда, например, хочу получить еще одно образование – экономическое. Пока стараюсь быть полезным на своем месте, а время расставит все по своим местам.





# НЕРЕШАЕМЫХ ПРОБЛЕМ НЕ БЫВАЕТ!

**Текст:** Алеся Ганьба, руководитель отдела по связям с общественностью представительства АО «ДСК «АВТОБАН» в г. Сургуте

В общественной приемной депутата Алексея Андреева подведены итоги работы с начала календарного года. За этот период в приемную парламентария обратились 1287 человек. При содействии депутата удалось решить 744 частных проблемы жителей. Сотрудниками фонда «МЫ ВМЕСТЕ» проведено 212 мероприятий в Нижневартовске, Мегионе и Сургуте, а также в Советском районе ХМАО-Югры.

Сообща, при условии объединения усилий, команде Алексея Андреева под силу решить задачи любой сложности!



## ТРАДИЦИОННЫЕ ЗАПРОСЫ

Как и прежде, для югорчан актуальна юридическая поддержка. Диапазон запросов населения довольно широк – это и подготовка различного рода исков, заявлений и ходатайств, разъяснения по юридическим процедурам, консультации о порядке предоставления жилья, получении гражданства и т. д.

Получение звания «Ветеран труда» – одна из наиболее актуальных проблем среди жителей. На сегодняшний день процесс подготовки и подачи документов для получения заветного удосто-

верения перерос в самостоятельное направление деятельности общественных приемных. Вот уже на протяжении семи лет депутат Алексей Андреев и его помощники оказывают правовую поддержку жителям округа и помогают им доказывать право на получение заслуженных льгот за добросовестный труд.

Продолжилась комплексная работа по обучению югорчан пользованию порталом «Госуслуги», которая началась еще в ноябре прошлого года по инициативе исполнительного директора фонда развития города «МЫ ВМЕСТЕ» Сергея Благорова.



Нам доверяют, к нам обращаются за помощью.



О нашей деятельности знают в Югре, знают, что мы сможем оказать помощь.

## НАМ ГОВОРЯТ СПАСИБО!

Также актуальным является запрос на помощь в улучшении жилищно-бытовых условий. Так, в марте текущего года по запросу жительницы Мегиона Людмилы Гринько, при содействии специалистов фонда «МЫ ВМЕСТЕ», был заменен вышедший из строя водонагреватель. Супруги Гринько имеют ограничения по состоянию здоровья и не смогли бы заменить водонагревательный прибор самостоятельно, без посторонней помощи.

«Мы, семья инвалидов-колясочников, хотим поблагодарить Алексея Владимировича Андреева, Анну Анатольевну Гринича (помощник Алексея

Андреева в Мегионе – прим. ред.) и спонсора за приобретение водонагревателя! Для нас это очень большая помощь! Желаем всем вам и вашим родным крепкого здоровья и многие лета на добрые дела! С уважением, Николай и Людмила», – такими словами супруги выразили благодарность в социальных сетях.

«Главная цель моей депутатской работы и всей моей команды – помогать людям, повышая качество жизни и стремясь к стабильности в избирательном округе через выявление проблем, оказание помощи в поиске решений и содействие в решении проблем», – комментирует Алексей Андреев.





8-этажное жилое здание – один из социальных объектов, построенных АО «ДСК «АВТОБАН» в Мегионе.

## КОНТРОЛИРУЕМ РЕШЕНИЕ СИСТЕМНЫХ ПРОБЛЕМ И УЛУЧШАЕМ ОБЛИК ГОРОДОВ ЮГРЫ

Создание комфортной городской среды – актуальная задача для большинства городов и поселков автономного округа. Работа в рамках югорского «Марафона благоустройства» ведется в различных направлениях:

- в Мегионе на финишную прямую «вышло» строительство проспекта Победы и моста через реку Сайму. Объект для города стратегический. После открытия путепровод разгрузит действующие в городе магистрали, движение на которых в часы пик сильно замедляется. За два года работы над масштабным проектом строители буквально преобразили весь внешний облик города: появились новые тротуары, гранитные бордюры, спуски к реке, освещение, светофо-

ры, газоны. Закончить строительство объекта должны к концу июля, что опережает утвержденный график строительных работ на два месяца;

- меньше года остается до открытия в Мегионе спортивного комплекса с универсальным залом и плоскостными сооружениями. Строящийся центр станет первым специализированным спортобъектом, где горожане и профессиональные спортсмены смогут заниматься игровыми и гимнастическими видами спорта;

- завершается строительство на территории мегионского кладбища часовни в честь Собора Архистратига Божия Михаила и прочих Небесных сил бесплотных;

- в поселке Высоком идет строительство школы на 300 мест с бассейном. Сегодня строителями выполняется начальный этап работ. Отличительная особенность здания – наличие универсальной безбарьерной среды. Все мероприятия идут по графику. Плановый ввод в эксплуатацию – четвертый квартал 2019 года. С вводом школы появится возможность организовать образовательный процесс в одну смену.

Реализация данных проектов стала возможной благодаря усилиям компании АО «ДСК «АВТОБАН» и генерального директора А.В. Андреева.



Участница акции «Твори добро»

## РАБОТА ФОНДА «МЫ ВМЕСТЕ»

Фонд развития города «МЫ ВМЕСТЕ», учредителем которого является депутат Алексей Андреев, проводит традиционные социальные мероприятия. Так, на регулярной основе проводятся акции «Твори добро» по оказанию благотворительной помощи жителям и семьям, оказавшимся в трудной жизненной ситуации; ведется организация мероприятий для детей, находящихся на стационарном лечении в окружной клинической детской больнице (ОКДБ) Нижневартовска; специалисты и волонтеры фонда принимают участие в спортивно-оздоровительных мероприятиях, летних акциях, работе пришкольных детских лагерей. Всего за минувшие полгода фонд принял участие в 212 мероприятиях на территории Югры.



Субботник на реке Сайме.



Преобразившийся берег реки и установленные лавочки с урнами.

В 2018 году фонд реализует сразу два президентских гранта. На один из них обустроена зона отдыха для мегионцев на берегу реки Саймы: фонду развития города «МЫ ВМЕСТЕ» была выделена сумма в размере 495 тысяч рублей из Фонда президентских грантов. На сегодняшний день все запланированные в рамках проекта мероприятия реализованы: проведен ряд массовых субботников, конкурс на лучший проект ландшафтного дизайна берега реки, вдоль береговой линии установлены яркие урны и лавочки для комфортного отдыха жителей и гостей города.

Второй проект, реализуемый за счет фонда президентских грантов, – «К вершинам ГТО!». Благодаря ему в 32-м

микрорайоне г. Нижневартовска появится новый турниковый комплекс.

Часть своих проектов (конкурс на звание суперотличника «Ай-Пять», конкурс грантов для социально ориентированных инициатив «50 полезных дел») фонд «МЫ ВМЕСТЕ» реализует на территории Советского района Югры – именно там с января этого года «АВТОБАН» ведет строительство трассы «Уньюган – Коммунистический». Эта автомобильная дорога обеспечит надежное сообщение между районами ХМАО и ЯНАО, а также сократит путь для автомобилистов между поселениями Октябрьского и Белоярского районов более чем на 200 километров, что позволит значительно экономить время, топливо и деньги на ремонт автотранспорта.







## ЗАЧЕМ ВЗРОСЛЫЕ ПИШУТ ОТЧЕТЫ?

Текст: Наталия Кулакова

Мой дорогой друг! Наверное, ты не раз замечал, что иногда твои родители (сотрудники компании «АВТОБАН») бывают заняты на работе дольше обычного, и у вас не получается вместе проводить время так долго, как тебе того хотелось бы. Обычно это случается потому, что наступило время отчетов – квартальных, полугодовых, годовых. Зачем же взрослые пишут отчеты? Для чего они нужны?

Что такое отчет? Это документ, который описывает проделанную за определенный период работу (одного сотрудника, отдела, или целой службы) и ее результаты. То есть ведется статистический (выраженный в цифрах) и аналитический (выводы из фактов и событий) учет всего сделанного, а это просто необходимо для успешного развития любого бизнеса. Чтобы понять, куда движется компания сейчас и к чему придет в будущем, нужно собрать информацию, разложить ее по полочкам и сделать выводы.

По мере роста компании увеличивается и количество данных, которые подлежат обработке, и в один прекрасный день руководитель понимает, что с таким валом цифр и наименований в одиночку ему не справиться. Вот тогда и появляется на сцене Его Величество Отчет.

Каким же целям должны служить отчеты и что зачастую происходит в действительности?

Во-первых, отчет нужен для того, чтобы получить картину, так сказать, «крупными мазками», не отвлекаясь на мелкие детали. Это очень удобно для оценки ситуации и ее прогнозирования и, кроме того, существенно экономит рабочее время руководителя.

Во-вторых, чтобы выбрать угол зрения. Это означает, что в отчете должна содержаться оценка тенденций, структура расходов, динамика выполнения производственной программы компании и т. д.

Как правило, руководители практически любого уровня стараются работать не с большими объемами первичной информации, а со сводными данными, запрашиваемыми у подчиненных. Отчеты низовых звеньев продвигаются вверх из отдела в отдел и наконец попадают на стол руководителя.

Что же может получить генеральный директор предприятия после многочисленных обобщений, округлений и допущений? Некий документ, не более того. Для того чтобы итоговый отчет мог называться источником достоверной информации, необходимо:

- иметь жесткий, желательно автоматизированный регламент (то есть строгое следование правилам и формам) его составления. Должны быть созданы такие условия, при которых вводимая информация никак не будет зависеть от сотрудника, который составляет отчет;

- поместить в отдельные пункты результативные (аналитические) данные отчета и мнение (рекомендации) специалиста, составившего отчет;
- сделать любой пункт отчета доступным для детализации (вплоть до первичных данных).

Реально существует только один способ выполнить все вышеназванные условия – создать в компании общее информационное пространство, дающее возможность получать перекрестные отчеты из первичных данных и, соответственно, оценивать их полноту и достоверность.

На практике форматы отчетов варьируются в неограниченных пределах. В результате руководители вместо объективных данных часто получают субъективную интерпретацию (вольное изложение фактов) с непредсказуемым уровнем достоверности. Чтобы этого не произошло, в нашей компании принят единый формат отчетов, который дает полную и достоверную картину происходящего на объектах компании.

Итак, выполнение каких условий необходимо обеспечить при составлении отчета, чтобы он был составлен правильно и давал объективное представление о деятельности сотрудника/отдела/службы или компании в целом?

Нужен полноценный контроль достоверности (правдивости). Все данные (тонны, километры, пикетажи и прочее) необходимо проверить. Проверять эти данные нужно на любом этапе обобщения, тогда опасность искажения и умолчания исчезнет и будет понятно, откуда возникают те или иные цифры и прогнозы.

Зная алгоритм (правила) обработки, руководитель всегда сможет проверить фактический материал отчета и составить собственное суждение о положении дел в компании.

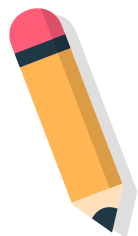
Возможно, информация, которую я сегодня написал, оказалась для тебя слишком сложной. Давай упростим ее понимание! Для этого сделай домашнее задание.

### ДОМАШНЕЕ ЗАДАНИЕ

Попробуй составить отчет об одном дне своих каникул. Сколько и какие дела ты сделал? Сколько потратил времени на каждое из них? Постарайся детально разобрать каждое дело, например, если ты мыл посуду, то сколько тарелок/кружек/ложек и пр. вымыл? Этот мини-отчет ты сможешь показать своим родителям – он станет доказательством того, как ты провел день, что сделал полезного для себя и своей семьи. Когда ты научишься составлять такой простой ежедневный отчет, можно перейти к отчету за неделю, а затем – за месяц и все летние каникулы. Тогда 1 сентября у тебя не будет проблем с ответом на вопрос «Как ты провел лето?».

В наших статьях мы стараемся рассказывать тебе о жизни нашей компании и работе твоих родителей, чтобы ты понимал, что компания – это крупная организация, деятельность которой масштабна и многогранна, а строительство дорог сопровождается большим объемом документальной работы. Эта документация должна письменно подтвердить все строительные работы предприятия, которые только после будут оплачены заказчиком – вот насколько важна и необходима эта документальная деятельность, в том числе отчетная!

Твой Автобанчик.





## РЕЦЕПТ СЧАСТЛИВОЙ ЖИЗНИ МАКСИМА ЛАЛЕТИНА

Текст: Людмила Ковалевич,  
Мария Фомкина, журналист представительства в г. Сургуте

Наверное, инженером нужно родиться. Образование может только развить то, что дала природа, добавить технических, технологических и академических знаний. К такому выводу приходишь, знакомясь с людьми, которых на Руси издавна звали умельцами, потому что обладают они мастерством создавать что-то своими руками. Один из таких мастеров работает в нашей компании. Это начальник технического отдела Ханты-Мансийского филиала Максим Лалетин.

Максим Лалетин родом из Кемерово. В 1999 году окончил Кузбасский государственный технический университет по специальности «промышленное и гражданское строительство», сразу пошел работать по профессии. Начал с мастера. А через десять лет, обретя опыт, оказался в «АВТОБАНе», сразу заняв должность руководителя отдела. Директор предприятия Сергей Алексеев и коллеги по работе отмечают профессионализм, большую самоотдачу, компетентность, пунктуальность М. С. Лалетина. За свой труд он награжден золотым нагрудным значком и благодарственным письмом от компании.

По характеру Максим Сергеевич очень кропотливый, скрупулезный человек, исключительно ответственно относится к оформлению документов. Эта черта здорово помогает ему и в увлечении моделированием. А еще можно сказать, что это занятие сродни реальному строительному делу, а значит, Лалетин строитель вдвойне.



### МАКСИМ ЛАЛЕТИН:

«Одним из самых трудоемких проектов могу назвать собранную мной модель колокольни Зашиверского острога, по образцу колоколен Якутии XVIII века. Это была очень интересная и непростая работа, которая принесла истинное творческое наслаждение, дала почувствовать себя архитектором, строителем».

Любовь эта давняя, с самого детства. Началось все с кружка «Умелые руки» при Дворце пионеров, с бумажных моделей. Потом в ход пошли пластиковые наборы, из которых тоже можно было собрать модели.

Максим Сергеевич вспоминает:

– Моделирование для мальчишек в СССР было просто повальным увлечением. Меня нынешняя молодежь и не поймет, но во времена моей юности в магазинах выбора особенного не было, в том числе и моделей. Привозили в один город партию самолетов, в другой город – партию танков, в третий – машины. И как быть, если ты уже эту модель собрал и еще раз ее собирать уже не интересно? Поэтому обменивались моделями по почте с другими мальчишками.

Когда новую партию завозили – сразу шел и покупал по 3–4 коробки, чтобы потом их обменять. Так и выходили из ситуации. А 2–3 обмена сделаешь – вот тебе и целая коллекция. Я не коллекционировал, мне просто собирать нравится, сам процесс, а вот коллекционеры были готовы за модель большие деньги платить.

Сейчас, конечно, уже такого нет, сейчас все в изобилии – на любой вкус. А у М. Лалетина столько моделей, что и целой компанией не пересобрать. Но времени на это нет. «Вот выйду на пенсию, и буду собирать. Хотя у меня там коробок в запасе столько, что и на пять пенсий хватит», – шутит Максим Сергеевич.

Однако его как истинного умельца детали, лежащие без пользы в коробках, не устраивают. Ему надо, чтобы их пустили



в дело, чтобы кому-то это принесло радость и желание творить. По этой причине несколько лет назад Лалетин пришел в центр гражданско-патриотического воспитания «Патриот» на выставку моделей. Познакомился с директором центра, который рассказал про секцию моделирования, про талантливых и увлеченных ребят, показал модели, которые ученики делают. Инженера это так впечатлило, что он передал студии 50–60 коробок своих моделей. Вот эта черта – передать свой опыт, помочь, чем возможно, поддержать юных начинающих мастеров свойственна умелым, рукастым людям.

Лалетина радует, что его давнее увлечение моделированием до сих пор интересно молодежи.

– Сейчас есть целые форумы для моделистов (это люди, увлеченные моде-



особый: сначала эскиз, рисунок будущей модели, затем технические расчеты параметров, склеивание бумажного макета, выбор и подготовка материалов. И только затем мастер приступает собственно к действию – «строительству». И тут М. С. Лалетину подвластны любые материалы – работает ли он с пластиком, деревом, картоном, металлом...

Конечно, ушло в прошлое «добывание» этих самых материалов, их изготовление, тем самым облегчился труд моделистов, но осталось главное – увлеченность этим мастерством, желание созидать, обязательно делать что-то своими руками.

– Это хобби на всю жизнь, – уверен Максим Лалетин. – Оно и успокаивает, и помогает сконцентрироваться, в то же время расслабляет и дает возможность абстрагироваться от всего того, что происходит в суете будней. Я считаю, что усердно трудиться, заниматься спортом и иметь какое-то любимое хобби – вот и рецепт хорошего настроения и самочувствия. Ну и, конечно, чтобы с родными и близкими все было хорошо и благополучно.

Однако главным остается не публичность моделей, а именно рабочий процесс, который начинается с идеи, ее обдумывания, обмозговывания, и перерастает в долгий творческий период создания. В этом смысле интересы Лалетина разносторонни – от макета самолета, автомата, корабля до «строительства» зданий. И тут подход уже





## ЮБИЛЕЙНЫЙ ДЕНЬ РОЖДЕНИЯ

В июле советнику генерального директора АО «ДСК» Автобан» Назиму Рашидовичу Исмайлову исполнилось 60 лет. Коллеги по работе выражают ему свое глубокое уважение и от души поздравляют с днем рождения!

### Уважаемый Назим Рашидович!

В честь Вашего 60-летия позвольте выразить Вам свое глубокое уважение и благодарность за Ваш труд на благо компании «АВТОБАН». Вы относитесь к той небольшой когорте людей, которых я называю своими соратниками – вместе мы прошли нелегкий путь к расцвету и могуществу компании. В том, что «АВТОБАН» сегодня занимает лидерские позиции в отрасли, есть и Ваша немалая заслуга.

Высокий профессионализм, верный анализ ситуаций, точный расчет, мудрость и принципиальность, которые Вы всегда проявляли в своей работе, помогли создать в компании мощный, современный парк техники, затем провести его перевооружение и обновление. Благодаря в том числе и Вашим советам и действиям компания является надежным и стабильным предприятием на протяжении без малого двадцати лет.

60 – уникальный возраст, которому подвластны философские размышления, видение перспектив и прекрасное понимание любых жизненных ситуаций. Я высоко ценю Ваши заслуги, и уверен в нашем дальнейшем плодотворном сотрудничестве, которое продолжается уже более 10 лет.

Пусть у Вас все будет хорошо дома и на работе, пусть каждый день приносит только позитивные эмоции, а здоровье никогда не подводит!

*Алексей Андреев,  
генеральный директор АО «ДСК «АВТОБАН»*

Плотно общаться и работать с Назимом Рашидовичем я начал в 2012 году, став главным инженером Московского филиала (сейчас СУ-910). До этого слышал о нем много хорошего, начиная с проекта «Обход Ельца».

Назим Рашидович, безусловно, обладает уникальными качествами: он профессионал своего дела, умеет слушать собеседника, дает правильные советы, он рассудителен, анализирует и рассуждает с экономической точки зрения. Это человек, который досконально знает производство, имея огромный опыт работы. Назим Рашидович никогда не откажет в совете, помощи в любом направлении производственной деятельности. Причем его советы всегда основаны на точных расчетах и отличном знании нюансов.

Он выдержан, тактичен, культурен, пунктуален.

#### Уважаемый Назим Рашидович!

От коллектива производственной компании «АВТОБАН» и от себя лично поздравляю Вас с мудрой датой, желаю крепкого здоровья, осуществления всех планов, уважения окружающих и спокойствия. Оставайтесь таким, какой Вы есть!

*Олег Мартыненко,  
исполнительный директор  
производственной компании «АВТОБАН»*

#### Многоуважаемый Назим Рашидович!

От имени технической службы компании «АВТОБАН» и от себя лично сердечно поздравляю Вас с 60-летием.

За многие годы совместной работы мы знаем Вас как человека высокой эрудиции, настоящего профессионала и гуру, всегда стремящегося делать настоящее дело, которому Вы посвящаете свою жизнь – строить дороги; человека с большой буквы, с которым приятно общаться по любым рабочим и жизненным вопросам; человека, который всегда готов оказать помощь и поддержку как в производственных, так и жизненных делах.

От всей души желаем крепкого здоровья на долгие годы, благополучия, внутренней гармонии, успехов и удачи во всех Ваших делах и начинаниях, а также осуществления всех мечтаний и планов!

*Юрий Башков,  
заместитель генерального директора  
по механизации и транспорту*



## Уважаемый Назим Рашидович!

Примите самые теплые и искренние поздравления от коллектива Автотранспортного филиала АО «ДСК «АВТОБАН» по случаю знаменательной даты – 60-летия со дня рождения!

Высокий профессиональный уровень, решительность в достижении поставленных целей, чувство ответственности, требовательность в сочетании с чутким и внимательным отношением к людям снискали Вам глубокое уважение и заслуженный авторитет среди коллег и друзей.

В этот особый день примите от нас пожелания благополучия, уверенности в своих силах, пусть каждый миг жизни будет неповторим, значим и удачлив, а жизненные трудности не сломят Ваш стойкий характер.

Искренне желаем Вам сохранить на долгие годы энергию, молодость души, активных лет жизни, крепкого здоровья, счастья, благополучия Вам, Вашим родным и близким.

*С уважением,  
коллектив АТФ*

## Счастья на долгие годы!

С Назимом Рашидовичем я познакомилась более десяти лет назад. С тех пор нас связывает не только работа, но и теплые дружеские отношения. Работать с Назимом Рашидовичем легко, он, имея 30-летний опыт в дорожной отрасли, хорошо разбирается в производстве, поэтому с ним можно посоветоваться по любым рабочим вопросам. Назим Рашидович – очень образованный человек, с ним можно общаться на самые разные темы. Его основной чертой характера является справедливость, честное отношение к работе, уважение к коллегам и прямота в суждениях. Назим Рашидович – человек интеллигентный, выдержанный, надежный, но в принципиальных вопросах он умеет проявить необходимую жесткость и высокую требовательность. Мне за долгие годы совместной работы часто от него доставалось, но, честно говоря, за дело. Скажу больше – его замечания здорово помогают принимать верные и, главное, справедливые решения.

Он человек активный и легкий на подъем, всегда готовый прийти на помощь, подсказать и поддержать. А еще с ним рядом весело и очень интересно, у него потрясающее чувство юмора – тонкое и в то же время хулиганистое, это помогает в жизни и работе. С ним я с удовольствием участвую в корпоративных мероприятиях, мы можем вместе пойти в театр или на концерт. Он обладает необыкновенным восточным шармом, с женщинами ведет себя как настоящий джентльмен, поэтому чувствуешь себя рядом с ним очень защищенной.

Я глубоко уважаю и люблю этого человека и от всего сердца желаю ему счастья на долгие годы, самого прекрасного, что есть в этом мире: ароматов лета, полета бабочки, морского прибоя и солнечного тепла, женских улыбок и океан здоровья!

*Ольга Семухина,  
заместитель генерального директора  
по управлению персоналом*

## Молодости душе, блеска глазам!

Юбилей – это время принимать теплые поздравления от родных, друзей и коллег. 60 лет – это не только опыт и года, но еще и уважение, заслуги и мудрость.

С огромным удовольствием на правах коллеги и друга хочу поздравить Вас, Назим Рашидович, с юбилеем.

Есть такие понятия, над которыми не властно время, – долг, профессионализм, ответственность, дух созидания. И все это применимо к Вам. Еще неподвластно годам уважение.

Примите мои искренние пожелания оставаться тем, кем Вы были для меня все эти годы – человеком, чьими мудрыми советами можно и нужно пользоваться, за которым хочется идти, и с которым хочется работать.

Желаю Вам всегда быть в гармонии с собой, в благополучии и счастье с любимым человеком, в умиротворении в минуты отдыха. Здоровья телу, молодости душе, блеска глазам.

*С огромным уважением, Наталья Ширяева,  
заместитель начальника УМТО  
по договорной и аналитической работе*

## Долгих лет жизни и удачи в делах!

С Назимом Рашидовичем Исмаиловым я познакомился благодаря совместной работе в компании «АВТОБАН» в 2004 году. В этот период он занимал должность заместителя исполнительного директора по механизации и транспорту, обеспечивая комплектование дорожно-строительной техникой и автотранспортом строящихся объектов компании.

Будучи профессионалом высокого уровня, благодаря своим знаниям, эрудиции и компетентности Назим Рашидович обеспечил на долгие годы эффективную техническую политику компании. Ведь техническая оснащенность строительного процесса – одна из важнейших составляющих в выполнении задач компании по строительству автодорог.

Отличительная черта Назима Рашидовича – умение построить и поддерживать дружеские и в то же время деловые отношения с окружающими людьми. При всем его добром, мягком характере он умеет оставаться принципиальным и требовательным, отстаивает свои позиции в решении профессиональных и производственных вопросов. В коллективе компании, в кругу друзей Назим Рашидович пользуется заслуженным уважением и общепризнанным непрекращаемым авторитетом.

### Уважаемый Назим Рашидович!

Примите мои самые теплые, сердечные и искренние поздравления в честь Вашего юбилея! От всей души желаю Вам крепкого здоровья, счастья, благополучия, хорошего настроения. Долгих Вам лет жизни и удачи в делах!

*Виктор Чеклоуков,  
главный специалист по охране труда  
и промышленной безопасности*





АВТОТРАНСПОРТНЫЙ ФИЛИАЛ

Коллектив филиала поздравляет водителей **Дмитрия Николаевича Афонюшкина**, **Сергея Владимировича Донченко** и диспетчера **Светлану Васильевну Моклякову** (ее стаж работы в компании – 7 лет) с 50-летием. Водителей **Николая Алексеевича Удовиченко** (стаж работы в компании 16 лет) и **Петра Александровича Юрова** (стаж работы в компании 18 лет) – с 60-летним юбилеем.

Уважаемые юбиляры! Немало пройдено лет, но еще много их впереди. В спорте есть такое понятие, как «промежуточный финиш». Желаем, чтобы этот день рождения стал для вас одним из множества промежуточных стартов, каждый из которых будет вести к новым достижениям и победам. Пусть все, чего вы добились, станет крепкой основой для будущих свершений: пусть растет ваша семья, складывается карьера, жизнь радует приятными сюрпризами. Пусть хватит сил и энергии на воплощение всего, о чем мечталось и чего пожелается в будущем.

СТРОИТЕЛЬНОЕ УПРАВЛЕНИЕ № 910

Коллектив ООО «СУ-910» поздравляет с 50-летием **Романа Георгиевича Андреева**, электрогазосварщика, а с 55-летием – **Павла Викторовича Жердева**, стропальщика.

Дорогие наши юбиляры! Верьте в собственные силы, постоянно двигайтесь вперед. И пусть удача сопутствует вам не только в карьере, но и в личной жизни, пусть ваш дом будет полной чашей, пусть в нем будет покой и благополучие, а любимые люди всегда будут рядом.

СТРОИТЕЛЬНОЕ УПРАВЛЕНИЕ № 925

В июле 55-летний юбилей отмечает асфальтобетонщик **Сергей Андреевич Третьяков** (стаж работы в компании 17 лет), 60 лет исполняется машинисту бульдозера **Геннадия Васильевичу Луговому**, стаж которого насчитывает 18 лет!

Уважаемые коллеги! Примите самые искренние поздравления с днем рождения! Мы выражаем огромную благодарность за добросовестный и честный труд, за отменную работу, за старания и усердие! Пусть энтузиазм и целеустремленность только растут, здоровье будет крепким, а во всех делах сопутствует удача!

СТРОИТЕЛЬНОЕ УПРАВЛЕНИЕ № 911

Поздравляем с 60-летним юбилеем машиниста бульдозера **Олега Ивановича Коломицева**, с 50-летним юбилеем – водителя автомобиля **Игоря Владимировича Часовского** и машиниста экскаватора **Игоря Александровича Пестича**!

Дорогие юбиляры! Примите самые искренние поздравления с этими знаменательными датами! Хочется пожелать здоровья вам и вашим близким, уверенности в завтрашнем дне, оптимизма и энергии на много-много лет вперед. Счастья, любви, гармонии, материального благополучия!

СТРОИТЕЛЬНОЕ УПРАВЛЕНИЕ № 967

Коллектив управления от всей души поздравляет с 60-летним юбилеем машиниста бульдозера **Михаила Михайловича Шипицына** и машиниста укладчика асфальтобетона **Дилариса Нурмухаматовича Талипова**, с 55-летним юбилеем – машиниста катка **Ивана Егоровича Горкунова**.

Дорогие юбиляры! Вы трудитесь в нашем коллективе уже много лет, своим трудолюбием и высоким профессионализмом заслужили признательность и глубокое уважение коллег. Примите теплые поздравления и искренние пожелания крепкого здоровья, счастья, радости, удачи, семейного благополучия, хорошего настроения на долгие годы. Мы хотим сказать вам дружное спасибо за то, что вы делаете для нашего управления!

СТРОИТЕЛЬНОЕ УПРАВЛЕНИЕ № 926

Коллектив строительного управления поздравляет с 50-летним юбилеем главного энергетика **Владислава Васильевича Филиппова**.

Уважаемый Владислав Васильевич! Вы трудитесь в нашем коллективе уже много лет и своим профессионализмом и трудолюбием заслужили признательность и глубокое уважение среди коллег. Примите теплые сердечные поздравления и искренние пожелания крепкого здоровья, счастья, радости, удачи, хорошего настроения на долгие годы. Успехов и оптимизма Вам на работе, взаимопонимания в кругу семьи.

СТРОИТЕЛЬНОЕ УПРАВЛЕНИЕ № 909

В июле 65-летний юбилей отмечает токарь **Сергей Владимирович Гладышев**!

Сергей Владимирович на нашем предприятии проработал токарем более 7 лет. И все это время коллеги знают его как добросовестного, исполнительного работника, настоящего труженика, грамотного специалиста, в совершенстве знающего свое дело, общительного и доброжелательного человека. Он – хороший товарищ, который в любую минуту готов прийти на помощь.

Коллектив ОАО «СУ-909» от всей души поздравляет его с этой замечательной датой и желает крепкого здоровья, счастья, успехов, благополучия во всех сферах жизни!

ООО «СПФ «СТРОМОС»

Июль на предприятии оказался богат на юбиляров. Коллектив поздравляет с 65-летием бетонщика **Рафика Самигуллиовича Хайруллина**, с 60-летним юбилеем – монтажника ЖБК **Александра Федоровича Гряднева**, с 55-летием – водителя **Сергея Николаевича Бовырина** и монтажника ЖБК **Валерия Геннадьевича Семенова**, с 50-летием – электромонтажника **Сергея Васильевича Пешкумова**.

Профессии наших юбиляров требуют высокой квалификации. Это вечно кочующие от объекта к объекту специалисты, которые обеспечивают предприятию бесперебойную систему функционирования. От них зависит, в каком состоянии будут находиться будущие мосты и путепроводы.

Коллеги, с юбилеем, с днем рождения! Пусть сбываются мечты, умножаются возможности, успешно идут все дела и хватает сил и энергии для новых свершений! Крепкого здоровья, позитивного настроения, веры в себя и в успех, мира и достатка в семье.

ПОЗДРАВЛЯЕМ  
СЧАСТЛИВЫХ РОДИТЕЛЕЙ!

СУ-967:

Андрея Михайловича Кулягина, производителя работ – дочь **Дарья**, 18.05.2018.

Александра Анатольевича Денискина, машиниста катка – сын **Роман**, 18.06.2018.

СТРОИТЕЛЬНОЕ УПРАВЛЕНИЕ № 920

В июле празднует свое 50-летие **Александр Николаевич Устинов**, заместитель главного инженера, и **Алексей Рашидович Лаишев**, водитель автомобиля, 55-летие – **Александр Николаевич Карташов**, машинист экскаватора и **Виктор Федорович Тюкавин**, геодезист, 60 лет исполняется **Юрию Заурбековичу Тараеву**, варщику асфальтовой массы.

Уважаемые именинники! Коллектив управления от всей души поздравляет вас с юбилеем и желает всего самого наилучшего. Пусть осуществляются все мечты и желания. Успехов в трудовой деятельности, карьерного роста, счастья и позитивного настроения.

Уважаемый  
**Александр Николаевич Устинов!**

От руководства и коллектива ОАО «Строительное управление 920» примите искренние поздравления в день Вашего 50-летнего юбилея!

С уважением, руководство и коллектив  
ОАО «СУ-920».

СТРОИТЕЛЬНОЕ УПРАВЛЕНИЕ № 905

Коллектив управления сердечно поздравляет июльских юбиляров, которые много лет трудятся в нашей нелегкой, но интересной отрасли. Это сотрудники, обладающие исключительной работоспособностью, высоким чувством долга и ответственностью.

С 50-летием поздравляем кухонную рабочую **Гульфию Идиятовну Ишкинину**, с 55-летием – машиниста катка **Рустама Мухарямовича Гафарова**, машиниста бульдозера **Александра Григорьевича Ряпосова**, с 60-летием – водителя **Станислава Иннокентьевича Еронова**, водителя погрузчика **Адиба Амировича Ахмадеева**, дорожного рабочего **Александра Петровича Савченко**.

Уважаемые коллеги! Желаем вам и вашим близким здоровья, успехов, благополучия, мира и добра! Пусть ваша жизнь состоит только из приятных моментов, рядом будут надежные друзья и любящие родные. Пусть энергия не иссякает, мечты сбываются, а работа приносит удовольствие и удовлетворение!



# 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 читатели!

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,
- в ответе укажите 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](http://www.avtoban.ru)**

Электронная почта: **[doverie@avtoban.ru](mailto:doverie@avtoban.ru)**

**Адрес для направления письменных обращений:**

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

---

**ВНИМАНИЕ! КОНФИДЕНЦИАЛЬНОСТЬ ПРЕДОСТАВЛЯЕМОЙ  
ИНФОРМАЦИИ ГАРАНТИРУЕТСЯ**