

# АВТОБАН

КОРПОРАТИВНЫЙ ЖУРНАЛ АО «ДСК «АВТОБАН»

апрель – май, №4–5, 2018



ТЕМА НОМЕРА:

## «ПОБЕЖДАТЬ! ДУМАТЬ ПО-НОВОМУ!»



**Служба материально-технического обеспечения:** «Эффективность нашей работы заключается в том, чтобы обеспечить объекты строительства в нужное время и по минимальной цене материалами требуемого качества. Учитывая материалоемкость дорожного строительства, мы прекрасно понимаем, что от нашей работы в целом зависит экономический успех всей компании».



**Служба социального развития:** «Основополагающими принципами нашей работы были и остаются выполнение требований законодательства о социальной защите сотрудников; обеспечение социальной защищенности сотрудников в соответствии с правилами и требованиями, установленными в компании, единый корпоративный подход к социальным программам».



**СУ-920:** «Выездные совещания, объезды дают хороший эффект. Идет двойной контроль строительства: инспекционный (плановый) и операционный (практически ежедневный). Результат уже виден – по итогам первого квартала СУ-920 стало лидером в Группе компаний».



МАЙ, ПОБЕДА, АВТОБАН!

**Замысел компании:**

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

**Корпоративный информационно-аналитический вестник АО «ДСК «АВТОБАН»**  
№ 4-5, апрель – май, 2018 год.

Заказчик: управляющая компания АО «ДСК «АВТОБАН».

**Над номером работали:**

Руководитель проекта –  
Сергей Благородов

Главный редактор –  
Член Союза журналистов России  
Людмила Ковалевич

Дизайн –  
Ксения Букреева

Корректор –  
Наталия Кулакова

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

L.Kovalevich@avtoban.ru

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

Мы благодарим всех, кто помогал готовить этот номер:  
И.И. Валиуллину, Н.Н. Когутенко,  
А.А. Налобина, С.А. Пополитову,  
а также авторов статей.

Подписано в печать: 15 мая 2017 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

**6 НОВОСТИ****11 БЛИЦ-ОПРОС****14 ГЛАВНАЯ ТЕМА****38 КОМПАНИЯ****50 ЛЮДИ****54 КАЧЕСТВО ЖИЗНИ****58 ПОЗДРАВИМ ВМЕСТЕ!****СТР. 14****ИСКУССТВО БЫТЬ ИГРОКОМ СТРОИТЕЛЬНОГО РЫНКА**



## Дорогие друзья!

Именно так мне хочется обратиться к вам в День Великой Победы. Это самая значимая, самая объединяющая дата для россиян, которую мы отмечаем уже 73 года. И это повод вспомнить наших близких, родных, отдавших жизни за наше мирное будущее.

Эта дата снова напоминает нам о ратных и профессиональных подвигах воинов-дорожников. Их вклад в победу уникален и ценен. Во время войны на территории СССР были разрушены 91 тыс. км автомобильных дорог, 90 тыс. мостов и других искусственных сооружений общей протяженностью более 930 тыс. км. В ходе дорожного обеспечения операций Великой Отечественной войны дорожниками было восстановлено, отремонтировано и вновь построено около 100 тыс. км автомобильных дорог, свыше 1 млн м мостов, заготовлено и подвезено для строительства дорог более 30 млн кубометров песка, камня и лесоматериалов. Дорожные войска участвовали на всех фронтах во всех операциях Великой Отечественной войны. За образцовое выполнение заданий командование 59 частей дорожных войск было награждено орденами. Более 21 тысячи воинов-дорожников награждены орденами и медалями.

А сколько пришлось восстанавливать дорог и мостов в послевоенные годы! И вновь строители сделали невозможное – за короткий срок воссоздали транспортную сеть страны, и начали строить новые автомобильные дороги.

Преклоняем колена перед павшими, низкий поклон тем, кто обеспечивал трудовой фронт, ковал победу в тылу. Склоняем головы перед всеми, кто выжил и до сих пор приходит на парад Победы – они служат примером стойкости и патриотизма для потомков.

Поздравляю с 9 Мая, сердечно желаю мира, добра, созидания, долгих счастливых лет! С Победой!

Алексей Андреев,  
генеральный директор АО «ДСК «АВТОБАН»



# С ДНЕМ РОЖДЕНИЯ, УВАЖАЕМЫЙ АЛЕКСАНДР ИСАКОВИЧ!

9 мая – день рождения одного из основателей компании «АВТОБАН», ее идейного вдохновителя, Героя Социалистического Труда, заслуженного строителя РСФСР, доктора технических наук, действительного члена академии транспорта РФ Александра Исааковича Каспарова.

Уважаемый Александр Исаакович!

Идут годы, меняется страна, появляются новые поколения дорожников, которые учатся на Вашем примере служению своей профессии, верности раз и навсегда выбранному пути. Доказательством Вашего высокого призвания являются сотни километров дорог, построенных с Вашим участием в разных уголках России и за рубежом. По ним до сих ездят люди, с благодарностью принимая в дар результат большого и тяжелого труда.

У Вас есть чему поучиться, помимо профессиональных компетенций. Ваши отличительные черты – высочайшая порядочность, обязательность, уверенность в результате и оптимизм. Вы – пример четкости и компетентности в вопросах производства. Вы не кривили душой и не проявляли к окружающим несправедливости и равнодушия. Вы остаётесь человеком большой душевной широты, благородства, чуткого и доброго отношения к людям. Эти черты присущи только по-настоящему сильным и талантливым людям с красивым, богатым внутренним миром.

Поздравляем Вас с днем рождения и с Днем Победы! Живите долго, будьте бодры и счастливы!

С уважением, Коллектив Группы компаний «АВТОБАН».







# ПОДПИСАН ГЛАВНЫЙ ФИНАНСОВЫЙ ДОКУМЕНТ ЦКАД-4

9 апреля состоялось финансовое закрытие проекта по строительству и эксплуатации четвертого пускового комплекса Центральной кольцевой автомобильной дороги (ЦКАД) Московской области. По инициативе ДСК «АВТОБАН» и Российского фонда прямых инвестиций (РФПИ) синдикат банков, сформированный из Сбербанка, Газпромбанка и Евразийского банка развития (ЕАБР), намеревается предоставить финансирование ООО «Юго-Восточная магистраль» (ООО «ЮВМ») на общую сумму 31,6 млрд рублей сроком на 15 лет.

Проект по строительству и эксплуатации платного участка автодороги в Московской области реализуется в рамках концессионного соглашения между ООО «ЮВМ» и Государственной компанией «Российские автомобильные дороги», заключенного в июне 2017 года. Начало строительства автомобильной дороги запланировано на апрель 2018 года.



## НА ЦКАД-4 НАЧАТЫ РАБОТЫ

По словам исполнительного директора проекта Игоря Полынцева, на объекте уже идут работы по подготовке территории строительства. Распределены зоны ответственности между строительными управлениями, первыми начнут стройку СУ-910 и СУ-905, чуть позже к ним присоединятся все остальные наши предприятия-участники – те же, что и на ЦКАД-3. Проект разворачивается по всем направлениям: готовится рабочая документация, выбраны карьеры, начато обустройство подъездных дорог, привлечение субподрядных организаций. До конца мая появятся вахтовые городки. Штаб строительства расположился в городском поселении Раменское.

Месторасположение ПК 4 – Ногинский, Павловско-Посадский, Воскресенский и Раменский районы, Электросталь и Домодедово. Протяженность – 96,5 км. Категория дороги – IA. Расчетная скорость движения – 140 км/ч. Общая стоимость строительства в рамках соглашения (в ценах соответствующих лет с учетом НДС) – 76,5 млрд руб. Государственное финансирование – до 62 %. Тип контракта – Концессионное соглашение по схеме контракта жизненного цикла (с платой концедента). Срок действия соглашения – 30 лет.



## НА ЦКАД-3 ИДЕТ УКЛАДКА АСФАЛЬТОБЕТОНА

16 апреля на участке строительства СУ-925 (ЦКАД-3) уложены первые метры асфальтобетонной смеси верхнего слоя основания. Тем самым начался сезон асфальтоукладочных работ. Директор предприятия Алексей Еремеев подчеркнул, что они стали первыми, кто начал асфальтоукладку. Напомним, что за сезон на ЦКАД-3 планируется выпустить и уложить 900 000 тонн а/б смеси.

Поздравляем автобановцев с началом работ по укладке асфальтобетона! Желаем выполнения и перевыполнения плана!



## У СУ-910 ПОЯВИЛСЯ НОВЫЙ ОБЪЕКТ

На новом объекте предприятия – «Капитальный ремонт федеральной трассы М-7 «Волга», км 83+400 – км 94+052» получили рабочую документацию. Сейчас на согласовании находится схема организации рабочего движения, у которой есть определенные тонкости в связи с ЧМ по футболу.

На «Строительстве и реконструкции 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» идет отсыпка земляного полотна и устройство песчано-подстилающего слоя. В планах на этот год – ввести в эксплуатацию ПК 14 – ПК 86 с транспортной развязкой. 25 апреля на ЦКАД-3 предприятие начало укладку крупнозернистого асфальтобетона типа Б марки 1.





## СУ-905 ДОСТРАИВАЕТ СПАД-6

На автодороге М-11 «Москва – Санкт-Петербург», 6 этап идет укладка асфальтобетона на разделительной полосе и укрепительные работы. Объемы небольшие, но предполагающие много ручных работ. Задача – завершить объект до середины мая и открыть движение.

На объекте «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» идет подготовка основания и запуска АБЗ, который назначен на 25 апреля. Строители будут осуществлять устройство толстого и обычного асфальтобетона.

На вводном объекте в Ульяновской области (с. Новоспасское), км 814–835 а/д М-5 «Урал» ведется строительство труб, устройство земполотна и щебеночного основания. На 20 апреля намечен пробный запуск АБЗ, а на 21–22 апреля – укладка а/б смеси. В эти же сроки СУ начнет асфальтоукладочные работы на своем участке ЦКАД-3.

Информацию предоставил заместитель директора по производству СУ-905 В.Н. Шендрек.

## СУ-911 ЗАВЕРШАЕТ СПАД-1

На СПАД-1 идут завершающие работы по подготовке к передаче щебеночного основания генподрядчику (ТСМ), который завершит объект асфальтоукладочными работами на верхнем слое покрытия. Срок сдачи подготовительных работ – 30 апреля, но СУ-911 останется на этом объекте еще на месяц, т. к. по-

лучило дополнительные объемы по транспортной развязке на ПК 669 (пересечение Обуховского и Пятницкого шоссе). Здесь дорожникам предстоит подготовить полотно под укладку верхнего слоя асфальтобетона, а также устроить ливневую канализацию и установить бортовой камень. Также на всем протяжении 6-километрового участка строители выполняют планировку откосов и обустройство прилегающей территории.

... И ЗАХОДИТ НА НОВЫЙ ОБЪЕКТ



На проекте «Реконструкция автомобильной дороги М-8 «Холмогоры» – на участке МКАД – Пушкино км 29 – км 35 в Московской области (обход Пушкино)» идет устройство выемки, насыпи земполотна, вырубка кустарников и деревьев под участок строительства, организация схемы дорожного движения, демонтаж шумозащитных экранов для устройства сопряжения, обустройство вахтового городка. «Мостострой-11» ведет работы по устройству разворотной эстакады, бетонирование стоек. Производится забивка свай на Красноармейском шоссе, а также временный вынос сетей и коммуникаций под строительство эстакад. Реконструкция участка продлится до осени 2020 года.

Информация получена от заместителя директора по производству СУ-911 Н.Н. Калядина и руководителя проекта Д.В. Павленко.



## СУ-909 ТРУДИТСЯ В ХМАО

На «Строительстве автомобильной дороги пгт. Коммунистический – п. Уньюган» полным ходом идут земляные работы и заготовка строительных материалов.

У предприятия появился новый объект – «Ремонт и капитальный ремонт автодороги Р-404 Тюмень – Тобольск – Ханты-Мансийск, км 932–939 и км 892–903». Здесь строительство только разворачивается, идет подготовка к сезону – расконсервация АБЗ и грунтосмесительной установки, а также перебазировка из г. Нижневартовска вахтового поселка. Напомним, что в прошлом году СУ-909 завершило на а/д Р-404 строительство 30-ти километрового участка. Два новых участка дорожники введут в эксплуатацию уже в текущем сезоне.

Кроме того, продолжается содержание городских улиц в г. Нижневартовске: завершается зимнее и начинается летнее.

## СУ-926 ОСВАИВАЕТ КОМИ

Самый крупный объект предприятия – строительство 45 км автомобильной дороги 4 категории «Сыктывкар – Ухта – Усинск – Нарьян-Мар на участке пос. Ираель – пос. Рыбница». В настоящее время здесь идет интенсивная заготовка инертных материалов, т. к. погодные условия не позволяют приступать к летним работам. Дневная температура воздуха колеблется от 0 до -5.

Похожая ситуация на «Строительстве автомобильной дороги пгт. Коммунистический – п. Уньюган», где пока стоит климатическая зима, и тоже идет заготовка материалов к сезону. Протяженность участка, который строит тюменское предприятие, составляет 27 км. В этом году 17 из них должны быть выполнены в асфальтобетонном покрытии. Пока приводится в порядок геометрия выемок земполотна, масштабные работы не ведутся. Ориентировочное начало сезона на обеих территориях – 20 мая. Для сравнения: в 2017 году в Коми первую укладку асфальтобетона провели 1 июня.

На объекте «Капитальный ремонт автомобильной дороги «Югорск – Советский – Верхний Казым – Надым (до границы ХМАО) на участке Андра – Верхний Казым – Надым до границы ХМАО км 496 – км 511» идет разборка и рекультивация объездной дороги.

## СУ-967: В РАБОТЕ ТРИ БОЛЬШИХ ОБЪЕКТА

На «Реконструкции автомобильной дороги 1Р 351 Екатеринбург – Тюмень на участке км 148+900 – км 168+000 (Камышлов – граница Тюменской области), Свердловская область» трудится 80 человек. Идет подготовка дорожной одежды и монтаж АБЗ, который планируется завершить к 26 апреля и дать первый асфальтобетон. За сезон предстоит провести земляные работы, разработку выемки, отсыпку земполотна, устройство дорожной одежды в виде подстилающего слоя из песка, прослойки из геосетки, щебеночного основания и трех слоев асфальтобетона. К концу года должны быть готовы 11,5 км дороги.

На объекте «Реконструкция автомобильной дороги 1Р 242 Пермь – Екатеринбург на участке г. Пермь – грани-

ца Свердловской области участок км 13+815 – км 33+415 в Пермском крае (2-й пусковой комплекс)» приступили к дорожной одежде – планировке подстилающего слоя, доведению до отметок, укладке геосинтетического материала (дорнита марки 200), устройству щебеночного основания под асфальтобетон. 21 апреля дорожники должны приступить к укладке асфальтобетона. Сдвинулась с места давняя проблема этого участка – субподрядчики приступают к переустройству газопровода. Завершение работ по строительству – 1 августа 2018 года.

Строительство автомобильной дороги г. Тюмень – п. Нижняя Тавда – п. Междуреченский – г. Урай – г. Нягань – п. Приобье на участке г. Тюмень – п. Нижняя Тавда – п. Междуреченский, II очередь, VIII пусковой комплекс Куминский – Тынкуль переживает период распутицы, поэтому масштабных работ не ведется. Необходима двухнедельная пауза, чтобы спал уровень паводковых вод, подсохла земля. После этого дорожники продолжат отсыпку земляного полотна.



## У СУ-920 УВЕЛИЧЕНА ПРОИЗВОДСТВЕННАЯ ПРОГРАММА

«Строительство автомобильной дороги А-141 Орел – Брянск до магистрали «Украина» на участке км 18+102 – км 27+024 (обход Нарышкино) в Орловской области» развернется в мае. На сегодняшний день активно ведутся работы по заготовке инертных материалов для приготовления асфальтобетонных смесей. На май запланированы земляные работы в количестве свыше 41 тысячи м<sup>3</sup>; устройство подстилающего слоя из песка в количестве 35,6 тысяч м<sup>3</sup>; выпуск асфальтобетонной смеси в объеме 3000 тонн. Сдача объекта в эксплуатацию планируется в сентябре 2018 года.

«Строительство Центральной кольцевой автомобильной дороги Московской области (с последующей эксплуатацией на платной основе). Пусковой комплекс № 3, объект строительства № 1 (участок ПК 9+00 – ПК 257+50). СУ-920 – единственное управление, для которого на данном проекте запланировано увеличение производственной программы на почти на 1 млрд рублей по таким конструктивным элементам, как устройство насыпи из грунта карьера, устройство асфальтобетонного покрытия, устройство парапетного ограждения, устройство водоотвода.

## УЧАСТИЕ В ЯРМАРКЕ ВАКАНСИЙ



5 апреля 2018 года состоялась ежегодная Ярмарка вакансий для студентов и выпускников Московского автомобильно-дорожного государственного технического университета (МАДИ). АО «ДСК «АВТОБАН» представляли инженер управления контроля производством Владислав Андреев и менеджер по работе с молодыми специалистами Анна Каспарова.

В этом уже ставшем традиционным мероприятии приняли участие компании, ориентированные на привлечение студентов для прохождения практики, а также выпускников и молодых

специалистов, нацеленных на самореализацию и серьезно подходящих к построению своей карьеры. Большинство участников – это крупные компании, являющиеся лидерами своего сегмента.

МАДИ – один из немногих вузов, подготовливающих высококвалифицированных специалистов в области дорожного строительства. Сотрудники «АВТОБАНА» ответили на все интересующие студентов и выпускников вопросы, касающиеся прохождения практики и условий трудоустройства. Участники ярмарки показали высокую заинтересованность стать частью нашей слаженной команды.

## ЖУРНАЛ «АВТОБАН» ПОЛУЧИЛ МЕЖДУНАРОДНОЕ ПРИЗНАНИЕ



Журнал «АВТОБАН» занял второе место на международном конкурсе «Пресс-служба года-2017» в номинации «Лучшее печатное корпоративное СМИ». Торжественная церемония награждения состоялась 20 апреля 2018 г. в Институте мировых цивилизаций. Зал был полон – за призовые места боролись пресс-службы Москвы, Санкт-Петербурга, Екатеринбурга, Казани, Новосибирска, Томска и десятков других городов и регионов России и ближнего зарубежья. В состав жюри вошли звезды PR всех направлений в сфере коммуникаций – Тимур Асланов (главный редактор журнала «Пресс-служба»), Владимир Делов (доцент факультета политологии МГУ им. Ломоносова), Влад Титов (руководитель «Лаборатории Социальных Медиа») и многие другие.

Работа для жюри оказалась непростой – нужно было выбрать победителей из 550 проектов в 15 номинациях.

В номинации «Лучшее печатное корпоративное СМИ» состязались 83 журнала, альманаха, брошюры, газеты и портала. Номинировались издания крупнейших государственных корпораций и частных компаний, университетов и медицинских центров, районов и мобильных приложений. После многодневной работы лучшими корпоративными СМИ экспертами жюри были признаны журналы «АВТОБАН», «Будни кубанских энергетиков» (ПАО Кубаньэнерго) и «Я бухгалтер» (АО «ПФ «СКБ Контур»).



## ПРОБЛЕМАМ ГОВОРИМ НЕТ!

*Согласно пословице, не ошибается тот, кто ничего не делает. Однако понимание и осознание, в чем ошибка и каким способом ее можно исправить – показатель профессионального и заинтересованного отношения к делу. Молодые специалисты компании отвечают на вопрос о том, с какими ошибками они столкнулись в своей работе и какие пути решения нашли.*



**ИГОРЬ ДЕМЕНЕВ**, МАСТЕР СМР ООО «СУ-911»:

– По моему мнению, существует проблема того, что отделы в филиале (линия, ПТО, геодезия, механики) не совсем корректно взаимодействуют между собой, порой складывается впечатление, что мы делаем не одно общее дело (строим дорогу), а каждый преследует лишь свои интересы (лишь бы день прошел, число сменилось). Нет понимания того, насколько важным делом мы занимаемся. Лишь только грамотная и слаженная работа, своевременное информирование отделений дает желаемый результат и конечный продукт.

Меры устранения данной проблемы: на местах на своем уровне широко информировать, доводить до сведения всех работников в формальной и неформальной обстановках, насколько важно отложенное взаимодействие отделений и каждого сотрудника по-отдельности.

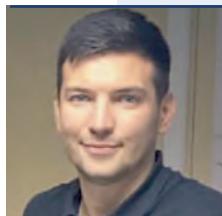


**МАКСИМ МИХЕЕВ**, НАЧАЛЬНИК УЧАСТКА ТЕХНИЧЕСКОГО ОБЕСПЕЧЕНИЯ И РЕМОНТА ОАО «СУ-920»:

– На сегодняшний день одной из главных проблем, с которой приходится сталкиваться, является недостаток квалифицированных кадров на местах производства работ.

В моем случае это недостаток квалифицированных механизаторов. Это произошло как по причине естественной текучести кадров, так и ввиду оттока специалистов в погоне за более выгодными предложениями на рынке труда. Однако с повышением заработной платы с начала 2018 года ситуация начала меняться в лучшую сторону. На сегодняшний день мы наблюдаем возвращение квалифицированных сотрудников, ранее трудившихся в нашем коллективе.

Также одним из вариантов решения проблемы отсутствия узконаправленных специалистов я считаю обучение и воспитание молодежи. Все больше и больше наше предприятие наблюдает приток молодых соискателей (в возрасте до 25 лет) на рабочие специальности. Руководство СУ в лице директора Н.Н. Когутенко очень хорошо относится к вопросу наставничества внутри трудового коллектива, и это способствует работе по притоку и обучению молодежи.



**АРТЕМ КУВАЛДИН**, ИНЖЕНЕР ПТО ООО «СУ-925»:

– Профессиональная деятельность инженера ПТО очень многогранна, и не столкнуться с какими-либо трудностями просто невозможно. В нашей сфере любой незначительный на первый взгляд нюанс может оказаться на результате. Чаще всего «проседает» человеческий фактор, например, при оформлении актов освидетельствования скрытых работ. Этот документ содержит очень много информации и набирается вручную, существует большой риск допустить ошибку. Мы в коллективе стараемся свести к минимуму данную проблему.

В целом профессия инженера ПТО мне нравится, и в дальнейшем я готов связать свою жизнь с этой специальностью.

# ИЗ ЧЕГО СОСТОИТ ИСПОЛНИТЕЛЬНАЯ ДОКУМЕНТАЦИЯ

Исполнительная документация представляет собой текстовые и графические материалы, отражающие фактическое исполнение проектных решений и фактическое положение объекта строительства, и их элементов в процессе строительства. Исполнительная документация ведется лицом, непосредственно осуществляющим строительство. После завершения процесса формирования пакет исполнительной документации передается заказчику для проверки и отслеживания строгого соблюдения требований рабочей документации.

К исполнительной производственно-технической документации, составляемой в процессе выполнения и сдачи работ, относятся:

- Акты освидетельствования геодезической разбивочной основы объекта капитального строительства;
- Акты разбивки осей объекта строительства на местности;

- Акты освидетельствования скрытых работ;
- Акты освидетельствования строительных конструкций;
- Акты освидетельствования участков сетей инженерно-технического обеспечения;

- Рабочая документация на строительство, реконструкцию, капитальный ремонт объекта капитального строительства.

Исполнительная документация составляется на основании фактически выполненных строительно-монтажных работ и утвержденной в производство работ рабочей документации.

А также:

- а) исполнительные геодезические схемы;
- б) исполнительные схемы и профили участков сетей инженерно-технического обеспечения;

в) акты испытания и опробования технических устройств;

г) результаты экспертиз, обследований, лабораторных и иных испытаний выполненных работ, проведенных в процессе строительного контроля;

д) документы, подтверждающие проведение контроля за качеством применяемых строительных материалов (изделий);

е) иные документы, отражающие фактическое исполнение проектных решений (общий журнал работ, специальные журналы работ, журналы входного и операционного контроля).



# ХОЖДЕНИЕ ПО ПРОВОЛОКЕ, ИЛИ ИСКУССТВО БЫТЬ ИГРОКОМ СТРОИТЕЛЬНОГО РЫНКА



Любой участник дорожного строительства автоматически принимает условия деятельности своей отрасли. Все ее проблемы, «болезни» не имеют исключений ни для одной организации. Такова реальность. Какие этапы развития пережила дорожная отрасль за свою историю? К какой общей ситуации мы подошли в 2018 году, как развиваться в этих непростых условиях и как влиять в лучшую сторону на исключение стоп-факторов? Об этом мы беседуем со старожилом отрасли, Председателем совета директоров АО «ДСК «АВТОБАН», действительным государственным советником Российской Федерации III класса Николаем Серегиным.

– Николай Петрович, Вы, как никто другой, осведомлены о тех исторически сложившихся хронических болячках, которые испытывает строительная отрасль нашей страны. Объясните, пожалуйста, что это за болезни и есть ли от них лекарство?

– От общества никуда не уйдешь, каждый из нас – это единица социума, его маленький кирпичик. По большому счету, болезни отрасли – это отражение болезней государства. Давайте рассуждать. Вот мы говорим о том, что бюджет государства наполняется не должным образом. А если бы наполнялся, то куда бы мы тратили эти деньги? В СССР бюджетные деньги шли на обеспечение бесплатного образования, медицины и, в том числе, на строительство дорог. В царской России был осуществлен такой масштабный проект, как строительство железной дороги Москва – Владивосток. Во времена СССР тоже занимались строительством дорог, в том числе автомобильных, однако известен курьезный случай: когда, освоив огромные целинные земли, собрали крупный урожай зерновых, но получили огромные трудности с его вывозом из казахстанских степей – не было дорог. Или возьмем освоение нефтяных месторождений Западной Сибири в середине 60-х годов 20 века. Были открыты богатейшие залежи газа, нефти, золота, редкие металлы, но взять их сразу не смогли, потребовалось почти 10 лет для того, чтобы построить хотя бы основные дороги к месторождениям. Это касается и ответвлений железных дорог и технологических автомобильных дорог.

– То есть строительство дорог всегда отставало от развития промышленности, сельского хозяйства...

– ...и от потребностей страны, от геологических открытий. Казалось бы, простая технологическая цепочка: открыли месторождение нефти – ставь вышку, бури, качай, грузи, увози, перегоняй, получай ГСМ, которого хронически не хватало стране. То же самое с газом. И пока не построили дороги, развития добывающей отрасли не происходило. И так буквально во всем: освоение Сибири – Западной и Восточной, освоение Северного морского пути, побережья Дальнего Востока. Потребность в путях сообщения была всегда, а развитие автоперевозок без автомобильных дорог просто немыслимо.

В конце 60-х – начале 70-х начинает развиваться автомобилестроение, и приходит понимание того, что при интегри-



рованной системе советской промышленности необходимо доставлять готовый продукт к потребителю на расстояния в пределах 500 километров, а для этого нужны автомобильные дороги. Страна была исключительно плановая, и было издано множество всяких указов о строительстве дорог. Например, указ 1958 года о том, чтобы каждое предприятие должно иметь задание по строительству дороги. И это работало, дороги строились, указ действовал до 1991 года. В этот процесс были включены все, кто мог внести какую-то лепту, в зависимости от своей мощности и возможностей. К примеру, мелиораторы давали бульдозеры, автоколонны – автомобильный транспорт и т. п.

**– Можно сказать, что в те годы дорожное строительство переживало приятный для себя период?**

– Во всяком случае, оно было в поле зрения государства. Страна изменилась, и в 1991 году появляются Дорожные фонды. Эти фонды формировались на региональном и федеральном уровнях исключительно для строительства дорог общего пользования. Это был большой шаг, потому что деньги имели целевое назначение и не могли тратиться никуда, кроме строительства автомобильных дорог. Сколько регион собрал – столько и вложил в свои дороги. Это дало определенный импульс отрасли, но не хватало машин и механизмов, специальной дорожно-строительной техники, технологии строительства устаревали. Например, по типу дорожных одежд все дороги делились на жесткий (цементобетонные) и нежесткий тип (асфальтобетонные). И тут тоже были проблемы – цемента не хватало. Для строительства качественных высококатегорийных дорог не годилась отечественная техника, поэтому кто мог пошли на правильный шаг – стали закупать импортную технику. Это дало владение не только повышенными мощностями, производительностью, но и новыми технологиями. Таким образом, развитию дорожного строительства все время что-то мешало: то нет денег, то не развиты технологии, то не хватает материалов, а пришло время, стало не хватать и профессиональных инженерных и рабочих кадров.

**– В итоге, с чем мы подошли к текущему моменту?**

– Отрасль все время что-то преодолевала, решала какие-то проблемы. Сравнительно недавно появилась установка о введении повышенных гарантийных сроков. Нормативы были всегда, они были такими, какие позволяла техника и технологии и определяли срок службы земляного полотна, дорожной одежды, отдельного слоя покрытия, искусственных сооружений и т. д. Сейчас некоторые сроки повысили почти в 2 раза, не понимая того, что из одного и того же материала невозможно построить разные дороги с разным сроком службы. А материалы, которыми мы пользуемся при строительстве, остались ровно те же, что и 20–30 лет назад. То есть все сроки заданы произвольно. Ведь этим за-



**НИКОЛАЙ СЕРЕГИН:**

«БЫТЬ УЧАСТНИКОМ ДОРОЖНО-СТРОИТЕЛЬНОГО РЫНКА – ЭТО КАК ХОДИТЬ ПО ПРОВОЛОКЕ. КТО-ТО НЕ ВЫДЕРЖИВАЕТ БАЛАНСА И СРЫВАЕТСЯ. КТО-ТО, БЛАГОДАРЯ СВОЕМУ МАСТЕРСТВУ И УМЕНИЮ, ГОДАМИ ДЕРЖИТСЯ».

дачу долговечности и качества дорог не решишь. Намерения благие, только они ничем не подкреплены. Прежде всего необходимо создать новую нормативную базу. Например, увеличить прочность дорожной одежды можно, но это кратко увеличит стоимость материалов, потому что потребуется больше трудозатрат на выпуск этого материала. А в смете строительства цена прежняя!

**– Важным показателем любого бизнеса является финансовая сторона. Какова она сегодня для подрядчика, производителя ценного конечного продукта?**

– Тот продукт, который мы представляем, имеет объективную стоимость, и если эта стоимость заказчиком будет оплачена, то, наверное, стоит этим заниматься. Если эта стоимость будет подвергнута урезанию со стороны заказчика экспертизы, то теряется весь смысл строительства, а на сегодняшний день это именно так и есть. В советское время строителю была гарантирована рентабельность в 8,5 %. При этом было понимание, что если снизить накладные расходы, то это еще прибавит 0,5 % рентабельности. Сейчас ситуация на рынке нестабильна, цены поставщиков «от лукавого», и даже если мы будем вытягиваться на конструктивах, экономить на накладных, то мы все равно с трудом уложимся в рентабельность 5–6 %.

**– Но это же разоряет, выкидывает с рынка потенциальных участников строительства...**

– Так и есть. И в любом случае, если мы будем иметь рентабельность ниже номинала, мы не сможем модернизировать свой парк техники, внедрить новые технологии, и через 3–4 года работы в такой ситуации наступает конвульсия. Изнашивается техника, и предприятие становится неконкурентоспособно. Что, собственно говоря, сейчас и происходит в дорожно-строительном секторе. Что подорвало компании, которые строили инфраструктуру в Сочи к Олимпиаде? Работа без проектной документации, по принципу – строй быстрее, потом разберемся. И когда потом стали делать расчеты, то отказались в долгах.



**– И на фоне этого «АВТОБАН» остается игроком рынка.  
Каково это?**

– У компаний есть только один момент, который они сами могут регулировать и направлять в свою пользу, – это организация труда. Повышать организацию труда можно за счет внутренних резервов: хорошей техники, правильного и своевременного ее обслуживания, перераспределения технических ресурсов, увеличения количества рабочих смен, новых технологий, четкой трудовой дисциплины, профессиональных кадров и т. д. Это субъективный фактор. Объективный фактор – это цены, которые отражают реальную стоимость материалов и работ, и они должны попасть в смету. Это зависит только от заказчика, нас, подрядчиков, сюда не пускают.

Качество материалов. Мы можем только принять или не принять материалы. Глобально влиять на их качество может только государство. Если качество битума оставляет желать лучшего, то и качество, и срок службы верхнего слоя дорожной одежды также будет не лучшим. Поэтому подрядчики находятся в полной зависимости от всех этих (и многих других) объективных факторов. Сюда же отнесите отсутствие нормативной базы. Все время говорят об огромной территории России, о ее многочисленных климатических зонах.

Давайте сравнивать: в Германии 9 дорожно-климатических зон, и для каждой разработаны разные конструктивы дорог. У нас 5 дорожно-климатических зон, но до сих пор по ним не разработаны нормативы. И это задача государственных институтов, которые, кстати, в СССР были и все эти нормы существовали. У нас, как у подрядчиков, задача – построить качественный объект и заработать прибыль.

Быть участником дорожно-строительного рынка очень сложно. И то, что «АВТОБАН» работает, находит возможности для развития, новые формы участия на рынке строительства, наполняет на перспективу портфель заказов, выполняет свои обязательства перед заказчиками, да еще и сроки строительства сокращает – это дорогостоящее и достойно уважения. А те мелкие и средние стоп-факторы, которые возникают у нас на пути, – преодолимы. Наша сильная сторона – тщательная подготовка к изменениям на рынке строительства. Мы умеем работать качественно, у нас закуплена хорошая техника, мы обучаем свой персонал и постоянно повышаем его компетентность. Не хватает только соответствия в вопросе цена – качество – рентабельность, и проблем у нас точно бы поубавилось на 3/4!





# ОЛЕГ МАРТЫНЕНКО: «ГЛАВНАЯ МОТИВАЦИЯ – СТАБИЛЬНОСТЬ И УВЕРЕННОСТЬ»

Текст: Наталия Кулакова



*В любом деле выигрывает тот, кто не закрывает глаза на проблемы. Наоборот, четко оценивая ситуацию, выделяет стоп-факторы, ищет причины их появления и возможности устранения. Такая тактика – самая правильная, ее используют лидеры, победители. С исполнительным директором производственной компании «АВТОБАН» Олегом Мартыненко состоялась беседа на тему проблемных зон дорожно-строительной компании и предложений по их ликвидации.*

– Олег Олегович, когда люди честно говорят о том, что тормозит их дело, они демонстрируют свою силу. Поясню – в тот момент они, как правило, уже знают решение. Вот и Вы с профессиональной точки зрения можете оценить, что сегодня является для ПК «АВТОБАН» сдерживающим фактором.

– Начало года для строителей всегда является непростым – с этим, я думаю, согласятся многие мои коллеги. На эту ситуацию всегда сильно влияет так называемая «незавершенка» – недостроенные по разным причинам объекты. Часто в таких случаях компания вкладывает собственные средства в строительство, надеясь получить их обратно, сдав объект заказчику. Однако это не всегда срабатывает, и ждать возврата своих денег приходится годами.

Также для ПК «АВТОБАН» стал непростым момент, отголоски которого сказываются до сих пор – это переход строительных управлений в ООО. Перестроение – это сложно, и должно пройти время, чтобы все встало на свои места и четко заработало по новой формуле. Поэтому люди почувствовали некое изменение состояния компании, которое от непонимания ситуации вызывает тревогу и беспокойство.

– Предлагаю сосредоточиться на технических и производственных факторах, негативно влияющих на компанию. Так, утяжеляет ситуацию низкое качество исполнительной документации и наша полная зависимость от нее – и это значительное сдерживание для производства?

– Да, подрядчик никогда не работает в изоляции, он зависит от многих вещей. Сначала от качества инженерного проекта, который, казалось бы, прошел госэкспертизу, его нам выдал заказчик, и на его основании мы разрабатываем рабочую документацию. Но в 100 % случаев она никогда не совпадает с тем, что есть в реале. Свежий пример: объект М-8 «Холмогоры» км 29-35 – это сырой инженерный проект, где почти до 50 % увеличены те коммуникации, которые не были предусмотрены. Плановые положения сетей не совпадают даже с существующими. Из-за этого мы не можем быстро разработать рабочую документацию. А пока мы не покажем всю сеть коммуникаций,

**ОЛЕГ МАРТЫНЕНКО:**

«ЧТО КАСАЕТСЯ ФИНАНСИРОВАНИЯ, ТО В ЭТОМ ВОПРОСЕ НЕОБХОДИМО ДАТЬ БОЛЬШЕ ПОЛНОМОЧИЙ ДИРЕКТОРАМ СТРОИТЕЛЬНЫХ УПРАВЛЕНИЙ. ДИРЕКТОР ДОЛЖЕН ВЕСТИ ПЕРЕГОВОРЫ С КОНТРАГЕНТАМИ О ПРОИЗВОДСТВЕ РАБОТ, БЫТЬ ХОЗЯИНОМ СВОЕГО СЛОВА, ЕМУ ДОЛЖНЫ ВЕРИТЬ».

мы не можем сделать планировку территории, и далее – дать материалы, утвержденные всеми исполнительными органами для выкупа земель. И до тех пор, пока мы это все не сделаем, мы полноценно не можем развить строительно-монтажные работы. Из-за этого происходит отставание графика, штрафы.

– **В чем причина низкого качества исполнительной документации?**

– В этом вопросе большую роль играет человеческий фактор, потому что и к утверждению, и к проверке рабочей документации все подходят со своим аршином и требованиями, будь то заказчик или стройконтроль. Каждый требует, чтобы запятая была именно такой толщины и именно такой длины.

Я утрирую, но суть такова. Требования к исполнительной документации очень ужесточились, нам приходится ее делать на уровне проектного института. Для подрядчика выход один – как можно больше набирать специалистов ПТО и геодезии, причем универсальных, с опытом работы и в проектном институте, и на линии, чтобы они выпускали ту исполнительную документацию, которая удовлетворяет требованиям заказчика. Но таких людей очень сложно найти, их единицы, и это проблема.

И тут все взаимосвязано. Чтобы выполнить исполнительную документацию, нужно иметь утвержденную РД. Когда мы делаем ее по сигнальным чертежам, при утверждении РД при более точных подсчетах меняются объемы, и эта исполнительная документация уйдет в корзину, нам придется ее переделывать. А при утвержденной рабочей документации, как это положено, мы сразу бы делали и исполнительную, и сдавали строительно-му контролю, и подтверждали объемы, и сдавали их заказчику. Но это тот идеал, которого не существует ни на одном объекте.

– **То есть сейчас нам приходится постоянно переделывать исполнительную документацию по требованию заказчика?**

– Да, переделывать по оформлению, кроме этого, вносятся какие-то изменения в акты работ согласно рабочей документации. И после этого приходится опять отправлять скорректированную рабочую документацию в институт, чтобы все проверить. Регламенты рассмотрения у заказчиков, у госкомпаний, у ФКУ разные, и все это в итоге тянет неделя за неделей, и мы, строители, уходим в большую незавершенку.





**– А пока она не сдана, мы не получаем финансирования?**

– Да, пока не сдана исполнительная документация, пока не утверждена рабочая документация, пока не утверждены сопоставительные ведомости или сметы, мы не можем рассчитывать на то, что получим деньги за выполненные работы. Сроки ожидания могут разниться от недели до года, это зависит от заказчика, от строительного контроля, проектного института, от сотрудников одного из строительных управлений, от управления проекта, инжиниринговой компании. Если какое-то звено подводит, это будет продолжаться вечно. А от этого зависит финансовое положение компании.

**– Вы озвучили проблемные моменты с документацией, с чем сталкиваются строители из раза в раз. Как их исключить?**

– Сейчас заказчик вешает на генподрядчика все, вплоть до подготовительных работ, оформления документов по выкупу земель и т. д. Идеально, чтобы инженерный проект готовила одна организация и делала его сразу под рабочую документацию, чтобы мы только расписали детали, а укрупненка была неизменна. Тогда можно было бы вести работы и по инженерному проекту, пока готовится рабочая документация, и не отставать по срокам.

**– Мы с Вами вернулись к началу разговора о зависимости подрядчика. И так работает каждая отраслевая компания, потому что мы следуем законодательным процедурам. Что может улучшить ситуацию?**

– Во-первых, не надо экономить на профессионалах, тех, кто занимается именно исполнительной документацией, мы больше потеряем из-за растягивания сроков и штрафов. Мы должны привлекать в компанию тех, кто на высоком уровне готовит исполнительную документацию, удерживать этих профессионалов, платить им достойные деньги. Чтобы эти люди работали в поте лица, были бы компетентны во взаимодействии и с институтом, и с заказчиком, и со стройконтролем, и умели доводить документацию до конечной подписи заказчика.

**– Таких людей можно «воспитать» в компании или лучше привлекать извне?**

– Такие специалисты есть в нашей компании, только их очень мало. Ведь необходимо уметь очень многое: и акты работ оформить, и ведомости объемов сделать, и геодезическую съемку, и ведомость отметок. Все это ложится на плечи максимум четырех человек – двух геодезистов и двух инженеров ПТО (как сейчас). Хотя на объект требуется как минимум 6–7 таких профессионалов (это в норме). Поэтому надо искать на рынке труда недостающие кадры и предлагать им конкурентную зарплату. Поверьте, это оккупится сторицей.

Вообще нужно говорить об общем уровне снижения профессионализма в строительной и проектной отрасли, что непосредственно сказывается на самом процессе производства работ и т. д., и т. п. – на всем том, о чём я уже сказал выше.

Сейчас же фактическое положение дел такое: вся рабочая документация, поступающая в ПК, такого качества, что я не могу ее отдать в стройконтроль на проверку, а тем более отправить заказчику. Поэтому мы вносим свои замечания, отправляем ее обратно в институт. Проектировщики соглашаются с ошибками, но на их исправление уходит время, а значит, деньги, плюс идет оплата процентов по кредитам. Получается, что из-за некомпетентности задерживается производство и портится имидж компаний.

**– Нам нужно очень тщательно выбирать институты, их профессиональный уровень, компетентность, способность проектировать рабочую документацию. Эта проблема актуальна как никогда. Только тогда мы будем понимать, как и что мы строим, а значит, сможем и планировать?**

– Как можно составлять бизнес-план по сырому инженерному проекту, в котором всего 20–30 % совпадений? На объекте М-8 «Холмогоры» разрабатываем рабочую документацию, и уже видим, что будут очень большие изменения в затратах. А ведь заказчик никогда не даст больше, чем указано в контракте, и нам придется оптимизировать проект. И в вопросе улучшения инженерных решений, чтобы они были эффективными и менее затратными, и при этом были соблюдены все нормативы, качество и сроки, мы должны иметь компетентные головы и наших строителей, и проектных институтов. Это должен быть сильный tandem.

**– Давайте подведем итоги нашего разговора. Как минимизировать/убрать помехи, мешающие производству?**

– Резюмирую. При выборе проектного института нужно тщательно советоваться со всеми участниками процесса. При работе с заказчиком не бояться вести диалоги. У нас появилось много новых молодых сотрудников, которые компетентны, но при этом у них есть боязнь общения с внешней средой. Кабинетные работники не общаются с внешними, они не мобильны, не универсальны, а они должны коммуницировать и с нижестоящими, и с вышестоящими органами, участвовать во всех проверках, отстаивать точку зрения компании. Сейчас главная мотивация сейчас для всех нас – это уверенность и спокойствие, создание стабильности. Если мы хотим сохранить и преумножить компанию, мы должны друг к другу относиться с уважением, нужно создать такую ауру, чтобы внешний негатив от нас отскакивал.





# УВИДЕТЬ ПРОБЛЕМУ – ЗНАЧИТ ЕЕ РЕШИТЬ

Видение проблем у каждого свое, в зависимости от направления деятельности и актуальных задач. Сотрудники компании дают свои комментарии по тем проблемным вопросам, которые возникли в их работе, а также рассказывают о том, каким образом их нужно решать. Масштабы бывают разные, но главное, что объединяет наших спикеров, – желание разрешить ситуацию и сделать это как можно эффективнее.



**ИГОРЬ ПОЛЫНЦЕВ,**  
ГЛАВНЫЙ ИНЖЕНЕР УК:

– Главной проблемой часто называют финансирование/недофинансирование – ресурсной части, транспорта, субподрядчиков и пр., с которым связаны все остальные проблемы. Своевременное же финансирование влечет за собой своевременное выполнение производственных задач, своевременное закрытие документации. Так, за первый квартал производственная программа выполнена в компании на 75 %. При этом собственными силами наши строительные управления свои квартальные планы выполнили, назад тянут субподрядные организации, которых примерно три десятка. Эти предприятия на данном этапе осуществляют строительство мостовых сооружений, перенос коммуникаций. Взять, в частности, мостовиков. Сейчас на рынке уже практически нет тех надежных организаций, которые готовы строить на одном уровне с нами. Говоря откровенно – выбор небольшой, и производственные мощности этих подрядчиков невелики, и финансовое обеспечение не «дотягивает» и, соответственно, ресурсами они располагают не в полном объеме.

Что можно сделать в этой ситуации? Успешно подписывать акты выполненных работ, получать денежные средства, направлять их на обеспечение субподряда. Этот процесс тормозила оптимизация проекта ЦКАД-3, которая только недавно завершилась, и после этого процесс подписания исполнительной документации пошел. Однако документооборот все равно проходит медленно, и все это в итоге негативно сказывается на финансировании данного проекта. На сегодняшний день он для Группы компаний «АВТОБАН» – самый крупный. А значит, наибольшую часть финансирования мы получаем именно от его реализации.

В вопросе о проблемах я вижу некий замкнутый круг: нет денег, чтобы закупить технико-материальные ресурсы для строительства – нет вовремя подготовленной и подписанной документации – из-за этого мы не получаем деньги для дальнейшего строительства. Если бы все участники строительства вовремя и качественно выполняли свои задачи – работы, документацию, которую бы также оперативно подписывали, а затем так же быстро оплачивали выполненные работы – это исключило/минимизировало бы проблемы и дало рост эффективности. Это мое глубокое убеждение.

Конечно, не бывает производства совсем без проблем. Вопрос в том, больше их или меньше. Сейчас, в силу общего экономического спада, ситуация усугубилась, и проблемных моментов стало больше. Например, если сравнивать рентабельность объектов в 2009–2010 годах, то сейчас она стала ниже в 2–3 раза. Так, при строительстве Обхода Ельца и Яркино рентабельность составляла 25 %. А ведь это основной показатель для строителя, дающий ему прибыль, из которой он развивает, обновляет производство и ресурсы, вкладывается в новые технологии и т. д. Безусловно, в такой ситуации сейчас находятся все участники строительного рынка, и мы не исключение, у всех проблемы одни и те же. Тем не менее, наша компания не останавливает свое движение, преодолевает возникающие временные трудности.



**СЕРГЕЙ ПИНЯГИН,**  
ЗАМЕСТИТЕЛЬ ГЕНЕРАЛЬНОГО  
ДИРЕКТОРА ПО ПОСТРОЕНИЮ  
ОРГАНИЗАЦИИ:



– Хочу остановиться на одной ситуации, с которой я порой сталкиваюсь в компании. Она заключается в следующем: некоторые руководители и сотрудники видят проблему в том, что их предложения по расходам и счета долго рассматриваются, не утверждаются и не оплачиваются. Отсюда – якобы проблема с финансированием. Однако у этого вопроса есть другая сторона, и она заключается в качестве проработки тех предложений, которые подаются на подпись руководству с целью их дальнейшего финансирования. Руководитель не должен слепо соглашаться, подписывать и оплачивать предложения своих сотрудников, а должен проанализировать, оптимально ли такое решение, нет ли у него более подходящей и эффективной альтернативы? Удачно ли оно с точки зрения цены, качества и того, что предлагает рынок. Сейчас, когда идет процесс



оптимизации и повышения эффективности нашей деятельности, очень важно, чтобы все наши решения были продуманы, взвешены, и мы относились к каждой копейке, потраченной компанией, как к своей личной. Надо четко понимать, что не может быть эффективности без экономии и оптимизации.

Поэтому сегодня руководитель, получая предложения или счет на оплату, проверяет, существуют ли на рынке предложения по более низкой цене. Тем самым он просто-напросто перепроверяет качество работы исполнителя в отношении цен. И если находит (а так случается нередко) меньшие по стоимости предложения, то расстраивается, потому что его сотрудники плохо/некачественно/не до конца выполнили свою работу и не нашли для компании минимальные по стоимости варианты. На подобную проверку уходит время, и еще больше уходит, когда найдена цена ниже и предложение возвращается сотруднику на доработку.

Помимо цен, руководитель хочет видеть, что сотрудник проработал вопрос, изучил все альтернативные решения и предлагает лучшее из всех возможных, учитывая текущую ситуацию, задачи и цели: например, в отношении машин и механизмов – варианты других марок, возможно, не импортного, а отечественного производства. Если вопрос хорошо проработан, то подается предложение в виде анализа нескольких вариантов, с описанием плюсов и минусов каждого. И тогда не тратится лишнее время руководителя, который, в противном случае, вынужден самостоятельно заниматься проработкой вопроса, и на это тоже уходит много времени.

В итоге складывается впечатление, что счета не оплачиваются, так как проблема с финансированием, а на самом деле счета даже не доходят до финансово-экономической службы, т. к. они еще не до конца были проработаны ответственными исполнителями. Это важно понимать, важно знать, чтобы ускорить решение по финансированию своего направления. Поэтому руководителю нужно показывать альтернативные варианты поставщиков, аналоги по качеству, цене, анализ и вывод, почему предлагается именно такой вариант. В таком случае решения будут приниматься быстрее.



**БОРИС САЗОНКИН,**  
ДИРЕКТОР СУ-910:

– На сегодняшний день на нашем предприятии остро встает вопрос кадрового голода. Его причины – в масштабном расширении наших производственных объемов. В апреле у строительного управления появились два новых объекта – это ЦКАД-4 (мы – одни из участников этого проекта, наравне с четырьмя другими предприятиями Группы компаний), а также «Капитальный ремонт федеральной автомобильной дороги М-7, второй этап, км 83

– км 94». В связи с этим штатное расписание для линейных ИТР должно увеличиться примерно в 2 раза. Провести набор необходимо в короткие сроки, поэтому мы составляем новую «штатку», чтобы ее утвердить в управляющей компании, и начать поиск и набор сотрудников. Например, только линейных мастеров нужно привлечь 12 человек, а помимо этого – инженеров лаборатории, геодезистов и т. д. Этот вопрос мы решаем следующим образом: часть сотрудников продвинем вверх по карьере – из тех, кто имеет профильное образование и стаж работы в компании; часть пригласим из тех, кто когда-то работал в нашей компании, уволился, но теперь готов снова вернуться на новых условиях; часть привлечем из молодых специалистов и, возможно, из других наших подразделений. Хотелось бы найти кадры внутри Группы компаний, потому что сторонний специалист – это, во-первых, всегда кот в мешке, а во-вторых, у «АВТОБАНА» есть своя специфика, к которой нужно привыкнуть и понимать ее, а «свой» сотрудник может сразу, без проволочек, втянуться в работу. Таким образом, насколько возможно, мы хотим решить кадровый вопрос своими силами и с опережением, потому что, по-хорошему, люди должны начать работать уже с 1 мая. И время очень дорого, потому что годовая производственная программа СУ-910 увеличилась почти до 7 млрд рублей – таких цифр еще не было за всю историю нашего предприятия, и это ко многому обязывает весь наш коллектив.



**СЕРГЕЙ ЛИХАЧЕВ,**  
ЗАМЕСТИТЕЛЬ ГЛАВНОГО  
ИНЖЕНЕРА ПО ПРОИЗВОДСТВУ:

– В декабре 2017 года на нашем участке ЦКАД-3 появилась задача – всего за 4 дня запустить новую столовую. При этом своей столовой у СУ-925 не было уже 7 лет, а у меня такого опыта (открытия столовой с нуля) не было вообще никогда. Однако задача руководством поставлена, нужно выполнять. Работа шла в бешеном ритме, но оно того стоило – за это время были найдены кухонные работники, повар, заведующая. Мы договорились о поставках продуктов, составили меню, оформили все документы – нам очень здорово помогали специалисты из других подразделений. Таким образом, столовая начала работать, было организовано питание для сотрудников на объекте, заключены договоры поставки за безналичный расчет. С того момента в столовой многое поменялось к лучшему, мы постоянно совершенствуем этот сервис. Введен расчет по электронным картам, оформлен специальный обеденный зал для гостей предприятия. Улучшается меню, качество приготовления пищи. Столовая получает только положительные отзывы от работников – и это самая важная оценка нашей работы.





# УМТО: УМЕНИЕ РЕШАТЬ ПРОБЛЕМЫ И ДОБИВАТЬСЯ ЭФФЕКТИВНОСТИ

Текст: Наталья Кулакова

Материально-техническое обеспечение – одно из ключевых направлений в любой производственной/строительной компании. От поставки материалов напрямую зависит успех/неуспех предприятия. О нюансах службы, ее структурной позиции, проблемных моментах и эффективности мы разговариваем с начальником управления материально-технического обеспечения УК Владленом Филипповым и его заместителем по договорной и аналитической работе Натальей Ширяевой. Разговор получился о наболевшем.

**– Вашей службе чуть более года. С чем связано появление такой централизованной структуры?**

**Н.Ш.:** – В рамках единой корпоративной политики для достижения стратегических задач всей структуры – повышения профессионализма и эффективности закупок, их открытости и прозрачности генеральным директором принято решение о централизации службы, и оно не подлежит обсуждению, а должно быть выполнено безусловно.

Централизация закупочной деятельности обеспечивает снижение цен на материалы за счет укрупнения закупок у поставщиков, аккумулирование денежных ресурсов, больший контроль за расходованием средств, увеличение эффективности процесса управления закупками, четкий контроль закупок, контроль подготовки и развития компетенций и профессионализма сотрудников. И результат работы 2017 года доказывает состоятельность такой централизации.

Начиная с 2016 года мы проводили серьезную переговорную работу по улучшению условий оплаты и добились отсрочки по платежам в 30 дней практически от всех поставщиков, и достижению этого способствовала централизация службы. Поставщики, понимая, что гарантом в данном случае выступает очень крупная компания, легче шли на уступки. И мы могли бы достичь и большего, если бы платили ровно в тот срок, который обещали.

Генеральный директор неоднократно ставил задачу перед руководителями службы материально-технического обеспе-

чения об установлении повышенной ответственности за нарушение сроков поставки продукции на объекты строительства. В минувшем году мы внедрили типовую форму договора, которая предполагает достаточно жесткие условия в части выполнения поставщиком сроков поставки. Это было сделано, исходя из понимания того, что один день простоя строительного управления по причине отсутствия материалов обойдется компании гораздо дороже, чем финансовые потери поставщика из-за несвоевременной оплаты с нашей стороны. Заключение таких договоров потребовало серьезных усилий с нашей стороны, приходилось долго в переговорном процессе объяснять поставщикам нашу позицию, убеждать в необходимости работать на наших условиях. В результате мы выполнили требование генерального директора, добились заключения договоров (за исключением монопольных поставщиков) в нашей редакции.

**– В строительных управлениях часто сетуют на то, что централизация службы МТО слишком сильна, что они на местах могли бы сделать гораздо больше.**

**Н.Ш.:** – Конфликт интересов при организации централизованного обеспечения – отдельная большая тема, и практически всегда имеет место.

Действительно, у централизованной формы снабжения есть и недостатки. Одним из них является увеличение объемов бумажной работы, растянутое по времени согласование, передача информации. Также, если возникает потребность в срочной поставке, согласование и внесение изменений в план поставок занимает продолжительное время, что приводит к снижению оперативности поставок.

И все же из вышесказанного очевидно, что в рамках нашей компании плюсов централизации закупочной деятельности гораздо больше, чем минусов. А совершенствование закупочной деятельности в дальнейшем позволит в значительной степени снизить отрицательные моменты и даже убрать их совсем.

Кроме того, в настоящее время в компании используется комбинированная форма организации поставок, т. е. применяются и децентрализованные поставки. Практически все местные



Н.Ю. Ширяева.

материалы – пески, грунты, гравийные щебни и пр. отданы на децентрализованный закуп, что предполагает довольно большой объем работы ОМТО строительных управлений.

Что касается других материалов, то, как правило, строительным управлениям предлагают поставку материалов на условиях предоплаты. В результате есть риск: деньги заплачены, а материал не получен. Это те факторы, которые могут не то что обнулить выгоду, но привести к убыткам. Но если СУ предлагают нам какие-то материалы дешевле, на более выгодных условиях, а также когда есть необходимость срочной поставки, мы всегда принимаем это. Стремимся построить работу и взаимодействие с СУ таким образом, чтобы получить наилучший результат, отвечающий интересам компании.

**В.Ф.:** – Касаясь разговора о строительных управлениях – местные материалы отдаём им на самостоятельный закуп. То есть, если есть местные карьеры, которые находятся под боем, то СУ работают с поставщиками по прямым договорам. Но в любом случае мы рассматриваем аналитические заключения и согласовываем заключение договоров.

**– Материалы – это важнейшая часть себестоимости объекта. Их стоимость порой варьируется от 45 до 60 %. В какой период наиболее выгодно закупать материалы?**

**В.Ф.:** – В крупных дорожных организациях давно заведено, что основные дорожно-строительные материалы (в основном речь идет об инертных материалах) завозятся зимой и ранней весной, потому что в этот период на них нет ажиотажного спроса, ж/д тарифы и стоимость вагонов, стоимость перевозки ниже, чем летом. Рынок диктует свои условия, в летний

период увеличение цены может достигать 50 %. Кроме того, в период низкого строительного сезона есть возможность выбора материала, качество которого соответствует требованиям заказчика. В условиях летнего дефицита материалов и подвижного состава, во избежание простоев на производстве вынуждены везти более дорогой материал, который есть в наличии.

**– Как поступаем мы? Когда начинаем закупать материалы?**

**В.Ф.:** – Что касается инертных материалов, мы стараемся не прекращать поставки после окончания строительного сезона, но это зависит прежде всего от финансовых возможностей нашего предприятия, а также от возможности строительных управлений продолжать приемку материалов. Иногда ограничения связаны с недостатком площадей для хранения материалов. Закупаем материалы в рамках финансирования. Помимо этого, есть и текущие дополнительные заявки.

**– Как возникают текущие заявки? Казалось бы, есть производственная программа, все объемы распределены по объектам?**

**Н.Ш.:** – План бывает весьма далек от реальности, это связано с тем, что меняется производственная программа с учетом возможности финансирования объектов, проектная документация. Не исключены и ошибки в расчетах потребности, поэтому работаем по конкретным заявкам от СУ.



В.В. Филиппов.



Добыча в карьере.



**В.Ф.:** – Существует форма 3, в которой без конкретики отражается планируемый объем и номенклатура необходимых для строительства объекта материалов, и распределен график закупки помесячно и поквартально. Но в процессе ведения работ на объектах регулярно возникает необходимость внесения корректировок в график, объемы и номенклатуру поставляемых материалов, поэтому в подтверждение/изменение формы 3 на поставку материала на текущий момент приходит заявка. Заявка – более конкретный документ, потому что в общей форме не прописываются многие требования к материалам, а в заявках уточняется что, сколько, какого качества, в какой срок и пр. необходимо.

– **Сколько процентов это прибавляет к объему изначально запланированных закупок?**

**Н.Ш.:** – Как правило, убавляет. Обычно инженерно-технические специалисты СУ совместно с сотрудниками производственных компаний, чтобы не допустить снижения запланированного уровня рентабельности, стараются найти и применить новые технические и технологические решения, которые позволяют достичь экономии основных ДСМ и сократить объем поставок.

– **Вы сказали, что заготовка материалов зависит от бюджета компании. Можем ли мы обойтись без зимней заготовки материалов, ведь обычно это предполагает использование кредитных ресурсов?**

**Н.Ш.:** – При планировании поставок мы, безусловно, учитываем долю кредитных средств в общей стоимости материалов, прекрасно понимая, что закупать лучше на деньги, полученные от заказчика. Однако выполнить производственную программу без риска оказаться в пик строительного сезона без материала можно только при условии его получения в осенне-зимний период. И самым главным аргументом в пользу этого является не столько повышение цены в разгар строительного сезона, что, конечно, тоже немаловажно, сколько отсутствие свободных объемов материалов у производителей и жесточайший дефицит подвижного состава. Плюс риск проведения плановых и внеплановых ремонтов железнодорожных путей, с чем мы неоднократно сталкиваемся в процессе организации поставок на объекты строительства.

Таким образом, с одной стороны, заготовка материалов приводит к дополнительным финансовым затратам на дополнительное перемещение на места хранения, хранение, оплату процентов по кредитам и пр., и снижает эффективность закупочной деятельности.

С другой стороны, гарантированное наличие материалов на объектах обеспечивает безусловное выполнение производственной программы, минимизирует риск увеличения сроков строительства и штрафные санкции заказчика.

Перечислю риски:

- сезонный дефицит (отсутствие) материалов требуемого качества, в т. ч. остановка карьеров из-за поломок оборудования;
- сезонный дефицит (отсутствие) подвижного состава;
- пропускная способность, дефицит ж/д тупиков (перевалок);
- сезонное повышение цен (ориентировочно до 50 %);
- плановые/внеплановые ремонты ж/д и автодорог;
- весовой контроль на а/дорогах;
- сезонное перекрытие а/дорог.



Таким образом, все вопросы о необходимости заготовки материалов до наступления строительного сезона отпадают сами собой, и остается лишь один – в каком объеме позволят это сделать финансовые возможности компании.

#### **– Как происходит выбор поставщиков?**

**В.Ф.:** – Поставщики выбираются на конкурсной основе путем запроса и анализа коммерческих предложений в соответствии с положением о закупочной деятельности, утвержденным генеральным директором. В процессе деятельности компании наработана база данных поставщиков и производителей материалов для дорожного строительства, т. е. имеется пул поставщиков, которых мы знаем, с кем работаем, и тех, с кем прежде не сотрудничали. Полученные коммерческие предложения анализируем и составляем аналитическое заключение, в котором поставщики ранжируются по критериям оценки – цена, условия оплаты, срок поставки, надежность и т. д. С теми, кто предложил лучшие цены и условия, проводим переговоры по вопросам снижения цены и увеличения сроков оплаты. Результаты выбора поставщика по представлению утверждает первый заместитель генерального директора по производству, и после этого заключаем договор поставки или оформляем спецификации к уже действующему договору.

Согласно положению о закупочной деятельности нашей компании поставщиков должно быть не менее трех, за исключением случаев, когда поставщик является монополистом либо на данной территории, либо вообще нужный материал изготавливается только он один.

#### **– Еще один немаловажный фактор – доставка материалов на объект. Каким образом формируется эта логистика?**

**В.Ф.:** – Мы вплотную работаем с железной дорогой, у нас есть перечень практически всех интересующих нас в каждом конкретном регионе железнодорожных тупиков, поэтому мы выбираем наиболее оптимальное предложение, но договоры по перевалкам заключают строительные управления, чтобы обеспечить контроль поставок на местах приемки. Мы занимаемся организацией поставок, выбором наилучшего предложения по цене, качеству и условиям поставки, а СУ осуществляют приемку по количеству и качеству в соответствии с условиями договора, обеспечивают входной контроль качества, работают в непосредственном контакте с перевалкой. Мы ищем поставщиков, согласовываем перевалки, чтобы они были в рабочем состоянии и оборудованы средствами весового контроля, желательно на закрытой территории, с охраной, чтобы это не было в чистом поле и исключало возможность хищений дорогостоящих материалов.

#### **– Общая задача компании в текущем году – повышение эффективности работы. Какие меры увеличения эф-**

**фективности поставок вы намерены принять или уже приняли?**

**Н.Ш.:** – Над повышением эффективности мы работаем не только в этом году, но и во все предыдущие, для службы это всегда было, есть и будет главной задачей. Эффективность нашей работы заключается в том, чтобы обеспечить объекты строительства в нужное время и по минимальной цене материалами требуемого качества. Учитывая материалоемкость дорожного строительства, мы прекрасно понимаем, что от нашей работы в целом зависит экономический успех всей компании.

**– Хотелось бы увидеть статистические данные, насколько прошлый год был эффективнее предыдущего.**

**В.Ф.:** – Сравнивать статистику разных лет в части эффективности не совсем корректно, потому что стоимость материалов на 60–70 % зависит от транспортной составляющей, а логистика поставок 2016 и 2017 гг. очень разнится.

Щебень для компаний.





**Н.Ш.:** – ...но можно говорить о фактических ценах закупа, в сравнении с плановыми (план под факт) в 2016 г. и в 2017 г.

В 2016 году общая сумма закупа по бизнес-плану составляла более 10 млрд рублей (6,4 млрд руб. – ОАО «ХМДС», 3,8 млрд руб. – ПК «АВТОБАН»). По Группе компаний за счет закупки материалов по более низкой цене, чем была запланирована по бизнес-плану, мы получили экономию в сумме 549 млн руб., в т. ч. ПК «АВТОБАН» – 106 млн руб., ОАО «ХМДС» – 443 млн руб. Таких показателей удалось добиться по следующим причинам:

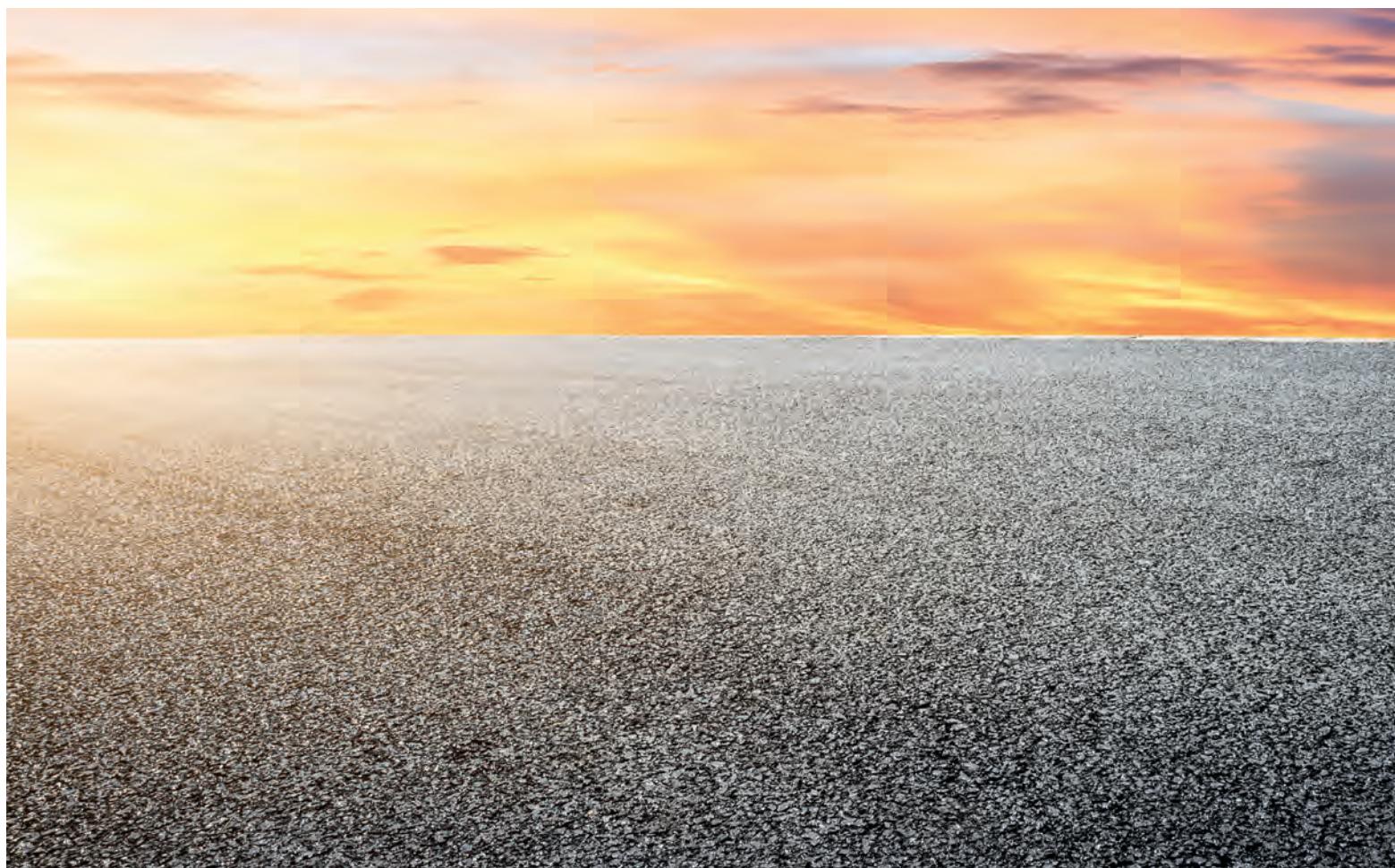
- усилиями нашей службы был заключен договор на поставку битумных материалов с ООО «Газпромнефть-БМ» на условиях фиксации выгодной для Группы компаний «АВТОБАН» цены на весь строительный сезон;
- увеличили объем прямых договоров с производителями ДСМ, снизив процент поставщиков-посредников.

В 2017 году общая сумма закупа по бизнес-плану составляла 10,8 млрд руб. Экономия за счет снижения цены от запланированных по Группе компаний «АВТОБАН» составила 420,3 млн руб. Из них 116,6 млн руб. – экономия только за счет покуп-

ки битумных материалов по ценам гораздо ниже рыночных. В процессе переговоров с «Газпромнефть-БМ» нам удалось добиться еще более выгодных условий контракта. И если в 2016 году мы не рискнули «положить яйца в одну корзину», т. е. весь объем закупки отдать ООО «ГПН-БМ», и какую-то часть объема закупали у других производителей, то в 2017 году все битумные материалы мы купили только у одного поставщика по фиксированной на весь год цене и на все объекты строительства компании. В условиях значительного роста цен на битумные материалы это позволило получить серьезную экономию денежных средств только за счет реализации этого контракта.

**В.Ф.:** – В прошлом году мы осуществили закупки битумных материалов в объеме 74 000 тонн на сумму 1,043 млрд руб., экономия денежных средств составила 10,1 %. Это один из примеров эффективности. В этом году также надеемся договориться о цене на лучших условиях – идут переговоры и с Газпромом, и с Лукойлом.

**– Какие проблемные места в работе службы вы можете назвать? Что можно было бы улучшить?**





**В.Ф.**: – В процессе выполнения своих должностных обязанностей руководитель службы непосредственно контактирует с поставщиками и производителями по вопросам поставок и оплаты за поставленные материалы. Стороны приходят к согласию, обязаны выполнять взаимные договоренности – поставщик – в части качества и сроков поставки материалов, а покупатель – в части соблюдения сроков оплаты материалов. И естественно, что в процессе совместной работы все вопросы по соблюдению сроков оплаты поставщик в первую очередь задает руководителю УМТО. Поэтому, кроме ответственности, руководитель службы должен быть наделен и полномочиями решать вопросы оплаты поставщикам самостоятельно. Детальное знание возможностей поставщиков позволяет руководителю найти оптимальные решения для организации поставок в условиях дефицита денежных средств.

**Н.Ш.**: – С моей точки зрения, для оперативной организации снабжения начальник управления должен иметь большую самостоятельность в принятии решений. При нынешней системе длительный процесс согласования всех документов, сопровождающих поставки и организации поставок, снижает эффектив-

ность работы. Теряется скорость, маневренность и возможность оперативного решения вопросов обеспечения объектов.

Предложения по улучшению работы управления отражены и в наших служебных записках, и во внутренних нормативных документах. Чтобы выполнить задачу, успешно начать и закончить какой-то проект, необходимо наделить ответственное лицо не только ответственностью, но и полномочиями. Об этом нам неоднократно читали лекции и на корпоративных курсах обучения. Кроме того, отсутствие установленного и утвержденного порядка финансирования поставок значительно тормозит выполнение плана закупок. Ну и то, что УМТО не укомплектовано сотрудниками в полном объеме, негативно сказывается на результатах работы управления.

Решение этих вопросов значительно увеличило бы эффективность работы нашего подразделения по полноценному обеспечению объектов ДСМ.

Когда создавалось наше подразделение, решение, согласование организационных, текущих вопросов и работа по обеспечению объектов происходили одновременно. В процессе формирования коллектива шла взаимная притирка, люди приходили и уходили по разным причинам – одних не устраивал объем работы, других требования руководителей и т. д. Конечно, случались и ситуации недопонимания, но я считаю, что это рабочий процесс становления любого коллектива.

Несмотря на нерешенные проблемные вопросы, в целом управление успешно справилось с задачей по обеспечению объектов строительства в 2017 г. и получило высокую оценку генерального директора компании на итоговом производственном совещании. Безусловно, мы достигли бы большей эффективности поставок при условии их стабильного финансирования, полной укомплектованности сотрудниками, больших полномочий руководителя управления. Но эти негативные факторы не дают нам повод для уныния, а позволяют принять меры к их устранению и совершенствованию деятельности.

Это не похвала самих себя, просто когда люди не знают кухню нашей работы, то видят одни недостатки. А ведь у нас на ходу неоднократно менялся порядок оформления первичных документов, сопровождающих поставки материалов, неоправданно длительное время шло согласование нормативных документов, типовых договоров службами по направлениям, менялась и структура управления, медленно продвигался прием на работу сотрудников и т. д.

**В.Ф.**: – На подходе новый строительный сезон, и мы предпримем все меры, чтобы не подвести строительные управления, обеспечить объекты материалами в срок. Планируем при поддержке руководства компании развитие службы, расширение номенклатуры централизованных поставок, в общем, в будущее смотрим с оптимизмом.





# ЕКАТЕРИНА СТЕПАНЧЕНКО: «ЧТОБЫ СОТРУДНИКАМ БЫЛО КОМФОРТНО»

Текст: Наталия Кулакова



В 2017 году в Группе компаний создано управление по социальному развитию. О результатах его работы за прошедший период, о новых социальных стандартах Группы компаний «АВТОБАН», о принципах, на которых они базируются, мы беседуем с ведущим менеджером по социальному развитию Екатериной Степанченко.

**– Екатерина, на каких принципах строится деятельность управления социального развития «АВТОБАНА»?**

– Основополагающими принципами нашей работы были и остаются выполнение требований законодательства о социальной защите сотрудников; обеспечение социальной защищенности сотрудников в соответствии с правилами и требованиями, установленными в компании, единый корпоративный подход к социальным программам. В зоне особого внимания традиционно находятся работники, которые работают вахтовым методом. А также направленность социальных программ на повышение лояльности и продуктивности сотрудников. Все единые принципы и правила, обеспечивающие проведение эффективной социальной политики компании, отражаются в концепции. Концепция социального развития Группы компаний «АВТОБАН» является базой для разработки регламентирующих документов в области социального развития.

**– Если говорить в целом, какие изменения в части социальных льгот и гарантий компании произошли в этом году?**

– Одна из непростых задач в области социального развития, которая стояла перед управляющей компанией, – это разработка и внедрение положения по социальным льготам и гарантиям. Этим положением мы утвердили нормативную базу и стандартизировали социальную политику компании. Если ранее у нас были разные методики расчета социальных выплат, то сейчас они единые во всех филиалах, управляемых обществах ГК «АВТОБАН».

**– Итак, существовавший ранее коллективный договор утратил силу, вместо него работают нормативные акты. Сохранены ли в них те гарантии, которые были в колдоговоре?**

– В соответствии с приказом № 265-1 от 21 июля 2017 о переработке и актуализации локально-нормативных актов, регулирующих условия труда работников, была создана рабочая группа, в состав которой вошли:

О.Д. Семухина – заместитель генерального директора по управлению персоналом;

О.Ю. Дзейко – заместитель директора по экономике и финансам;

Ю.В. Лазарева – главный бухгалтер;

С.В. Насонова – главный юрисконсульт;

М.А. Сухова – начальник отдела экономики строительных управлений;

Н.Е. Грищенко – ведущий экономист;

П.Н. Федоров – начальник управления оценки и развития персонала;

И.А. Максутова – начальник управления подбора персонала и кадрового делопроизводства;

С.Ю. Евдокимова – заместитель начальника управления КИСМ;

Е.С. Степанченко – ведущий менеджер по социальному развитию;

А.В. Пушкарь – ведущий специалист по построению организации.



Рабочей группой был разработан перечень локально-нормативных актов:

№ П/П	НАИМЕНОВАНИЕ ЛОКАЛЬНО-НОРМАТИВНЫХ АКТОВ, РЕГУЛИРУЮЩИХ УСЛОВИЯ ТРУДА РАБОТНИКОВ
1.	Правила внутреннего трудового распорядка.
2.	Положение о вахтовом методе работы.
3.	Положение о негосударственном пенсионном обеспечении работников.
4.	Положение о компенсации процентов (субсидии) по ипотечному кредитованию.
5.	Положение о компенсации процентов (субсидии) по потребительскому кредитованию.
6.	Положение о порядке и условиях предоставления путевок на санаторно-курортное лечение в ЛОЦ «Дорожник».
7.	Положение о порядке организации и проведения медицинских осмотров (обследований) работников предприятия.
8.	Положение о бесплатной выдаче работникам, занятым на работах с вредными условиями труда, молока или других равноценных пищевых продуктов.
9.	Положение об обеспечении работников предприятия средствами индивидуальной защиты.
10.	Положение о ненормированном рабочем дне.
11.	Положение о системе оплаты труда и материальном стимулировании работников .
12.	Положение по социальным льготам и гарантиям.
13.	Положение о предоставлении дополнительного отпуска работникам, занятым на работах с вредными и опасными условиями труда.
14.	Положение о наградах.
15.	Положение по организации обучения.
16.	Глоссарий (словарь терминов, сокращений и обозначений) к комплекту локально-нормативных актов предприятия, относящихся к условиям и оплате труда работников.

Работа была проделана просто колossalная. Группа работала более семи месяцев. Изучала изменения в законодательстве, в нормативных требованиях, учитывала организационные изменения, произошедшие в компании, – все это было сведено в единую базу данных. Затем с учетом всех изменений были разработаны новые нормативные документы – локальные нормативные акты, охватывающие все области деятельности компании.

Говоря сегодня о размере социального пакета, нужно отметить, что компания, несмотря на все сложности, сумела в полном объеме сохранить все социальные льготы и гарантии для сотрудников и членов их семей.

**– Перечислите базовые, ключевые льготы. Оцените общее состояние социального пакета компании?**

Базовые льготы разбиты на несколько блоков:

НАИМЕНОВАНИЕ БЛОКА	СОСТАВ КОМПЕНСАЦИИ И ЛЬГОТ
Здоровье	<ul style="list-style-type: none"><li>– ДМС;</li><li>– Предоставление льготных путевок сотрудника в ЛОЦ «Дорожник» в соответствии с Положением;</li><li>– Вакцинация, медицинские осмотры;</li><li>– Возмещение работнику при повреждении здоровья вследствие несчастного случая расходов на медицинскую, социальную и профессиональную реабилитацию.</li></ul>
Улучшение условий труда	<ul style="list-style-type: none"><li>– Доставка работников, работающих вахтовым методом работы, до места работы от пункта сбора.</li></ul>



Жилье	– Аренда жилья; – Предоставление ведомственного жилья; – Предоставление мест в общежитиях; – Компенсация сумм начисляемой процентной ставки по ипотечным кредитам.
<b>ЗАБОТА О ЧЛЕНАХ СЕМЬИ:</b>	
1. Материальная помощь при рождении ребенка	30 000 руб.
2. Единовременная помощь многодетным семьям, имеющим 3-х и более детей: к началу учебного года и Международному дню защиты детей	15 000 руб.
3. Детские новогодние подарки	В соответствии с Положением по социальным льготам и гарантиям.
4. Предоставление путевок в ЛОЦ «Дорожник» членам семьи	В соответствии с Положением о порядке предоставлении путевок в ЛОЦ «Дорожник».
5. Дополнительные гарантии для молодых специалистов	– Оплата подъемных; – Предоставление условий для проживания.
<b>ПОМОЩЬ В ОСОБЫХ СЛУЧАЯХ:</b>	
1. Пособие в связи со смертью работника семьи умершего	100 000 руб.
2. Компенсация расходов в случае гибели работника на производстве	Отправление груза 200, организация захоронения.
3. Материальная помощь работникам в связи со смертью близких родственников	30 000 руб.
4. Отпуск с сохранением заработной платы по случаю смерти близких родственников	По ходатайству руководителя.
5. Материальная помощь работникам, пострадавшим в результате стихийных бедствий	По ходатайству руководителя.
6. Материальная помощь работникам, попавшим в тяжелую жизненную ситуацию, связанную с тяжелой болезнью	Когда суммарный семейный доход на одного члена семьи ниже установленного прожиточного минимума.
<b>ПЕНСИОННОЕ ОБЕСПЕЧЕНИЕ И ЗАБОТА О ПЕНСИОНЕРАХ:</b>	
1. Включение работников в корпоративную систему НПО	В соответствии с положением о негосударственном пенсионном обеспечении.
2. Материальная помощь работникам при увольнении в связи с выходом на пенсию	В соответствии с положением по социальным льготам и гарантиям.
3. Материальная помощь ко Дню пожилого человека	5 000 руб.
4. Материальная помощь участникам ВОВ ко Дню Победы	5 000 руб.
5. Предоставление путевок в ЛОЦ «Дорожник»	Бесплатно.
<b>КОМПЕНСАЦИИ И ЛЬГОТЫ:</b>	
1. Материальная помощь	
– К юбилеям	15 000 руб.
– При вступлении в брак	15 000 руб.
– Работникам, отслужившим срок службы в рядах ВС России и вернувшимся на работу на предприятие	15 000 руб.



## 2. Отпуск с сохранением заработной платы:

– В День знаний работникам, воспитывающим школьников младших классов	1 день.
– При переезде на новое место жительство	2 дня.
– При проводах в ряды Российской Армии	1 день.
– При вступлении в брак	3 дня.
– При рождении или усыновлении ребенка	3 дня.
– Ежемесячное пособие работникам, находящимся в отпуске по уходу за ребенком в возрасте от полутора до трех лет	1 МРОТ.
– Компенсация части суммы начисляемой процентной ставки по потребительским кредитам	В соответствии с Положением о компенсации процентов (субсидии) по потребительскому кредитованию.

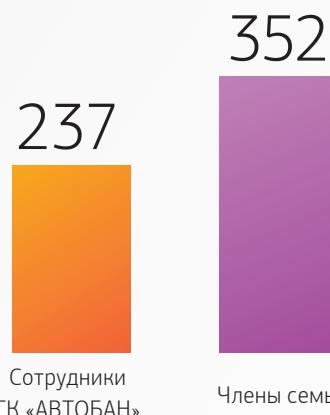
– Считаю главным достижением то, что мы сохранили в полном объеме прежние социальные гарантии и сделали нормативную базу единой.

**– В преддверии летнего оздоровительного сезона и отпусков расскажите о такой льготе, как предоставление путевок в ЛОЦ «Дорожник». Что нового?**

– Статистика предыдущего, 2017 года (график 1), показывает, каким большим спросом пользуется наш лечебно-оздоровительный центр «Дорожник».

Правила предоставления путевок в ЛОЦ претерпели положительные изменения – в связи с утверждением нового Положения стали более лояльными для работников, детей и членов семьи.

## КОЛИЧЕСТВО СОТРУДНИКОВ И ЧЛЕНОВ СЕМЬИ, ОТДЫХАЮЩИХ В ООО «ЛОЦ «ДОРОЖНИК»



СТАЖ РАБОТЫ НА ПРЕДПРИЯТИИ	РАБОТНИК ПРЕДПРИЯТИЯ	ДЕТИ	ЧЛЕНЫ СЕМЬИ
1–2 года	50 %	Бесплатно до 7 лет 10 % – от 7 до 15 лет 15 % – от 15 до 24 лет	–
2–3 года	30 %	Бесплатно до 7 лет 10 % – от 7 до 15 лет 15 % – от 15 до 24 лет	50 % один раз в два года
3–5 лет	25 %	Бесплатно до 7 лет 10 % – от 7 до 15 лет 15 % – от 15 до 24 лет	50 % каждый год
5–10 лет	15 %	Бесплатно до 7 лет 10 % – от 7 до 15 лет 15 % – от 15 до 24 лет	15 % каждый год
Свыше 10 лет	Бесплатно	Бесплатно	5 % каждый год



Если говорить о порядке предоставления, то в первую очередь мы стараемся предоставить путевки для сотрудников, работающих на линии, поскольку они привязаны к вахте, к производственному заданию, к графику сезоности. Затем уже рассматриваем заявки других категорий работников.

– **Насколько сотрудники информированы о льготах, которые им полагаются?**

– У нас есть портал, где выложены все утвержденные локально-нормативные акты, регулирующие условия труда работников. Если говорить о линейных объектах, то там в обязательном порядке есть информационные щиты, где размещается вся необходимая информация. Очень хорошо работают еженедельные рассылки, люди многое узнают из них. Кроме того, социальные службы появляются и развиваются в каждом строительном управлении. Специалисты ОСО также информируют людей о льготах и гарантиях, все разъясняется в полной мере.

– **Есть ли какие-то проблемы у управления социального развития, получаете ли вы претензии от людей?**

– У нас есть телефон доверия, на который поступают жалобы сотрудников. Большинство вопросов касается организации питания, проживания в вахтовых поселках. Кстати, каждая поступающая жалоба обрабатывается,дается ответ в устной либо письменной форме. Чтобы улучшить питание, мы его стандартизировали, внедрили электронную систему учета за питанием (безналичный расчет по картам) во всех строительных управлениях. Если раньше сотрудники питались по спискам, по ведомостям, талонам, то сейчас внедрен электронный оборот, работает система 1С. Разработанное положение об организации горячего питания, целью которого является описание технологического процесса организации горячего питания на дорожно-строительных участках, очень многое облегчит в работе столовых. Для компании установят единые требования к оперативному планированию, бухгалтерскому учету и отчетности, финансовой дисциплине, кадровому обеспечению, организационным мероприятиям, соблюдению технологии приготовления пищи. Для работников – обеспечение рациональным и сбалансированным горячим питанием, гарантирование качества питания, снижение риска профессиональных заболеваний, улучшение социально-психологического климата в трудовых коллективах. В соответствии с вышеуказанным во всех вахтовых городках будет приблизительно одинаковый ассортимент блюд и единый подход к организации самого питания на объекте. Сейчас и поставки продуктов питания приведены к единой системе практически на всех объектах строительства. Что касается условий проживания, то они тоже постепенно улучшаются. На ЦКАД-3 появились новые модульные полностью благоустроенные общежития – более просторные, комфортные для жизни. У СУ-925 на объек-

те в Останкино – большая столовая, пропускная способность которой составляет 400 человек за вахту. В вахтовом городке в Жилино также стоят новые общежития, новые модульные кухни. Могу сказать, что на начало 2018 года обращений и жалоб стало меньше, за последние 2–3 месяца не было ни одного звонка, сейчас отзывы только положительные.

– **Можем ли мы говорить о том, что служба социального развития держит руку на пульсе происходящего и все быстрее идет навстречу линейным работникам?**

– Безусловно. Контроль над соблюдением организации питания, проживания на вахтовых городках осуществляется в соответствии с утвержденным графиком проверок на предмет соответствия требований Положения о временном вахтовом поселке. С помощью инспекций вахтовых городков проверяются условия питания, проживания, медицинского обслуживания. По результатам каждой проверки составляется предписание, а также контроль выполнения предписаний. Таким образом, качество жизни людей в период вахтовой работы находится под нашим неусыпным вниманием, и мы намерены его улучшать.

– **Каковы перспективы дальнейшего улучшения социальной комфортности сотрудников компании?**

– Социальные льготы охватывают более 5 тысяч сотрудников плюс членов их семей. В 2017 году на обеспечение соцпакета Группы компаний было потрачено свыше 114 млн рублей.

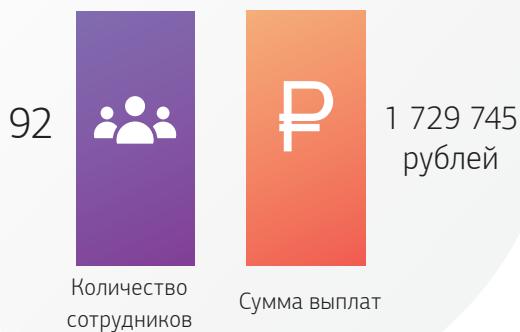
ДОЛЯ СТАТЕЙ ЗАТРАТ  
ПО СОЦИАЛЬНЫМ ЛЬГОТАМ И ГАРАНТИЯМ, %



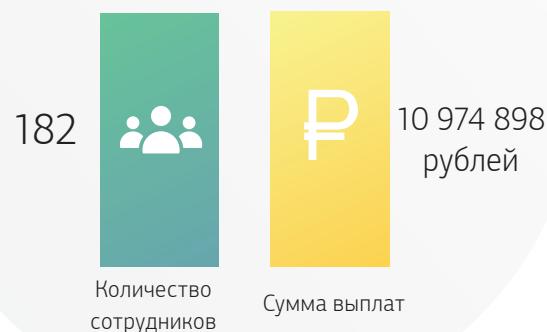


На компенсацию суммы начисляемой процентной ставки по ипотечным и потребительским кредитам:

**КОМПЕНСАЦИЯ %  
ПО ПОТРЕБИТЕЛЬСКОМУ КРЕДИТОВАНИЮ  
ПО ГК «АВТОБАН»**

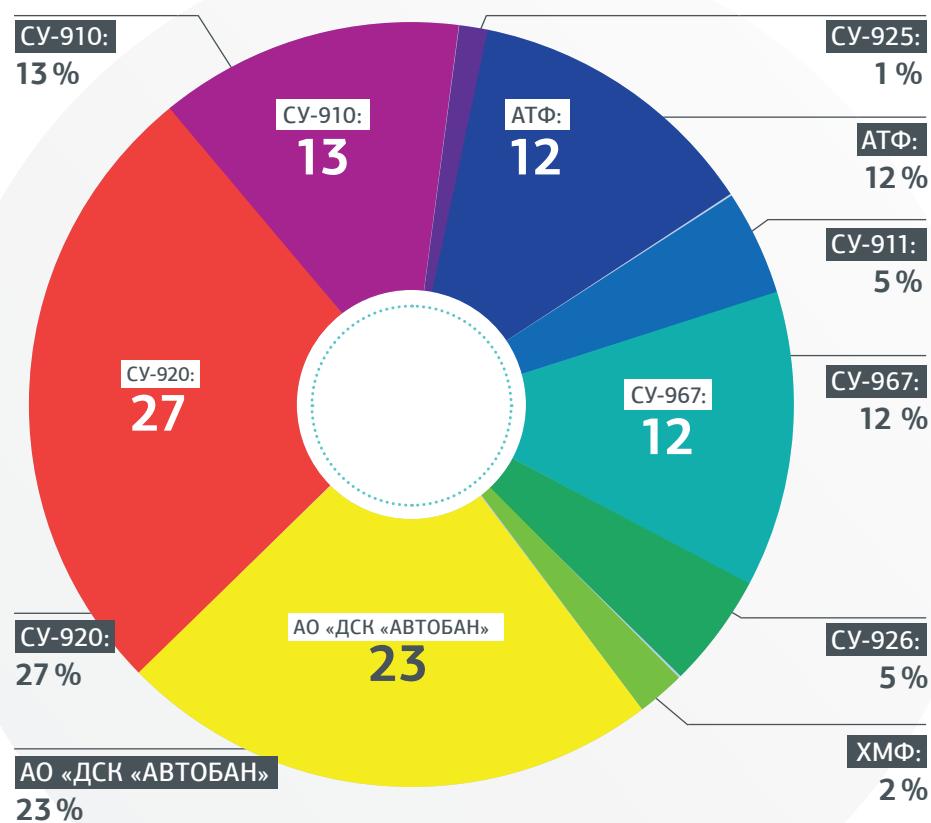


**КОМПЕНСАЦИЯ %  
ПО ИПОТЕЧНОМУ КРЕДИТОВАНИЮ  
ПО ГК «АВТОБАН»**



Негосударственное пенсионное обеспечение:

**ЕЖЕМЕСЯЧНЫЕ ВЗНОСЫ В НПФ «БЛАГОСОСТОЯНИЕ» ОТ ФОТ, %**



Общее количество пенсионеров компании, получающих корпоративную негосударственную пенсию, составляет 338 человек.

На сегодняшний день, говоря об улучшении социальной комфортности работников, мы понимаем, что запустили новый механизм – нормативные акты. Особо хочу подчеркнуть, что все положения проработаны с учетом жалоб, замечаний со стороны рабочих, учитывают пожелания и предложения наших сотрудников. Также перед нами стоит задача поддерживать все социальные гарантии в рабочем состоянии, чтобы сотрудникам было комфортно, и мы получали от них высокую производительность труда.





# ОПЕРАТИВНЫЙ КОНТРОЛЬ – СТРОИТЬ БЫСТРЕЕ И КАЧЕСТВЕННЕЕ

Текст: Людмила Ковалевич

Уже несколько месяцев в строительном управлении 920 действует новый проект, который позволяет оперативно решать все возникающие проблемы прямо на объекте. Об этом начинании мы рассказывали в мартовском номере, а уже в апреле решили посмотреть, каким образом это происходит, и главное – что полезного приносит предприятию. Благодаря такому подходу СУ-920 стало лидером в Группе компаний по итогам квартала, выполнив план на 147 %.

**К**аждый вторник рано утром из Подольска на ЦКАД-3 отправляется делегация руководителей предприятия разных направлений деятельности: контроль качества, финансы и бухгалтерия, управление персоналом, социальное обеспечение, охрана труда, служба механиков, материально-техническое обеспечение. В программе – обезд всех участков, где ведутся работы (их три), живое общение с линейными сотрудниками и рабочими, затем осмотр состояния вахтового городка в с. Никольском, и ровно в 14.00 – совещание в прорабской с детальным обсуждением увиденного и услышанного. В этот раз, 3 апреля, поездку возглавлял главный инженер Максим Громоздин.

– Видеть проблему из кабинета – это одно, – рассуждает Максим Викторович, – а вот услышать ее из первоисточника, сразу же, незамедлительно вникнуть и разобраться – это совсем другое. Строительство – это очень объемное мероприятие, во время которого всегда возникает много вопросов, причем оперативного характера. Поэтому логично их решать непосредственно на объекте, все увидев своими глазами. Наши выездные мероприятия «заточены» под выполнение производственной программы, и к этому вопросу мы подходим пошагово, стремимся к выполнению, а лучше перевыполнению бизнес-плана каждую декаду, месяц, квартал и т. д.

Главная цель таких выездов – выявить, что мешает ходу строительства и быстро устраниить препятствие. Спрашиваем Громоздина о самой большой проблеме апреля.

– Вы ее сами видели, когда побывали на объекте и в вахтовом городке, – улыбается главный инженер, – это активное от-



Главный инженер М.В. Громоздин.

таивание снега, при которой намного сложнее проводить сезонные земляные работы. Текущие вопросы стройки никогда не остаются без внимания, ими в ежедневном режиме занимается и начальник участка Леонид Пронин, и руководитель проекта Александр Кошкин.

Кстати, Громоздин больше склонен к тому, чтобы называть проблемы «рабочими вопросами», без них в любом деле не обойтись. Но главное – в СУ знают, как их решить, и решают!

Начальник ОМТО Анатолий Вартик рассказывает, что сегодня они занимались вопросами по взаимодействию с СУ-911 (их городок расположен по соседству) по приемке, испытанию, выдаче дизельного топлива. Также проверили списание и одновременно наличие материалов, условия их хранения на базе, правильность и точность ведения документации. «Это те моменты, которые требуют обязательного внимания», – поясняет Анатолий. Он отмечает, что за неделю между этими инспекционными поездками проблемы не успевают появиться, только если небольшие недочеты, которые легко регулировать. «На сегодняшний все в порядке», – заверил Вартик.

Сразу отметим, что «лубочной» картинки, глянца, который готовят к приезду «начальства», здесь не возникает. Потому что, помимо плановых осмотров (вторник – внутренний объ-



Начальник ОСО Н.А. Фадеева.

езд, четверг – объезд с заказчиком), происходит внеплановое посещение объекта. Таким образом, идет двойной контроль строительства: инспекционный (плановый) и операционный (практически ежедневный). Именно поэтому «боевые» ИТР буквально живут на объекте, как делает это и сам главный инженер. «Объект серьезный, нужно все поставить на рельсы, чтобы все работало», – объясняет Максим Викторович.

Начальник отдела социального обеспечения Наталья Фадеева, как и все участники проверки, уже обошла вахтовый городок. Она считает, что здесь все объекты относятся к ее компетенции, потому что касаются быта – это и офис, и общежитие, и столовая.

– Моя задача – посмотреть, всего ли хватает для комфортного проживания, организации трехразового горячего питания наших работников, обеспечения стабильной работы вахтового офиса, – рассказывает Наталья Анатольевна. – Я

работаю с комендантом, со столовой, с людьми. Не хочется себя хвалить, но сегодня, кроме слов благодарности, я ничего другого не услышала. Например, подошел и поблагодарил один работник за быстрое получение материальной помощи. Вчера мы раздали путевки в ЛОЦ «Дорожник» для всех желающих там отдохнуть, а до этого людей интересовали вопросы их приобретения, оплаты и т. д.



Бригада поваров.



В столовой во время обеденного перерыва.



Модульное общежитие.



К слову, в корпоративный Анапский лечебно-оздоровительный центр на летний сезон 2018 года выкуплено путевок на 2 млн рублей, это примерно 50 штук. Фадеева говорит, что обычная средняя цифра – не более сорока, и то, что желающих стало больше, ее радует. Она связывает это с расширенными льготами, которые предоставляет Группа компаний своим работникам (об этом подробнее читайте в этом номере в интервью с Е. Степанченко).

Н.А. Фадеева отмечает, что изначально вахтовый поселок в Никольском был очень хорошо, продуманно спланирован, и теперь работникам удобно в нем жить, наверное, поэтому и нареканий почти нет. В городке два новых модульных благоустроенных общежития на 260 человек каждое, новая большая столовая, баня, офисные вагончики. Теплые, надувные ангары – РММ. Территория отсыпана, весной и летом появляются клумбы. Поэтому проблем в ведении своего хозяйства Фадеева не видит. Кроме того, в создании достойных бытовых условий заинтересованы все руководители предприятия, и потому начальник ОСО благодарит за помощь и считает, что хорошее состояние и обеспечение базы и отсутствие нареканий – это результаты совместной работы. Ближайшая социальная задача – расширить столовую, чтобы прием пищи занимал минимальное время – в летний сезон оно ценится особо дорого. Кстати, первая столовая, где была запущена и апробирована программа электронного расчета за питание, – как раз в СУ-920. Фадеева отмечает, что программа была создана инженером-программистом СУ-967 Анатолием Неугодниковым, и ни разу не дала сбоя, с первого дня работала отлично, за что ему большое спасибо! К теме электронного документооборота присоединяется Анатолий Вартик, который также отмечает пользу от корпоративного электронного облака, в котором отражаются нужные сведения по МТО.

**Ремарка автора.** Импонирует подход к любым проблемным ситуациям, который применяют в СУ: найти проблему – выявить причину – проработать решение – устранить раз и навсегда.

Обо всем этом мы успеваем переговорить до начала совещания. Но вот все участники – более десяти человек – собрались и обсуждение началось. Заместитель директора по качеству Ольга Сухарнова, заместитель руководителя проекта Александр Главач, начальник участка Леонид Пронин, начальник участка по техническому обеспечению и ремонту дорожно-строительных механизмов Максим Михеев, и. о. начальника АБЗ Игорь Кудрин, специалист ТО и БДД Никита Пасынков, специалист ОМТО Сергей Пургаев, начальник участка ЭАТС Василий Савчинский, комендант участка Анна Карташова, механик ДСМ Антон Шипицын, бухгалтер про проекту ЦКАД-3 Екатерина Чернова работают в режиме диалога, на ходу вникая в нюансы. Становится понятно, что на стройке мелочей не бывает – все так или иначе влияет на конечный результат, а значит, требует к себе внимания.

Оцените спектр вопросов: речь шла о новом приборе для определения состава топлива на наличие примесей и температуру замерзания, об устраниении замечаний службы охраны труда согласно предписанию, о приобретении пломбировщика для топливных емкостей (это к вопросу учета и контроля материалов), об охране на территории поселка, о поступлении мебели, постельного белья, моющих средств для общежития, об организации душевых, о выделении помещения под архив, о визе на чертежи и счета, о приемочной комиссии для АБЗ, о дозаторах для весовой, о септиках – и это только небольшая часть.

По ходу разговора Громоздин просит всех работать на опережение, не затягивать решение вопросов, сразу назначает ответственных по тому или иному моменту. Иногда объявляет «очную ставку», и тогда особо углубляется в какую-нибудь тему, требует подробностей. Параллельно идет проверка счетов, документов, распечатка деловых писем для ознакомления. Диалог очень живой, вопрос-ответ-решение. Так в обсуждении рождается оптимальный вариант.

Отдельная тема – люди, рабочие линейные кадры. Например, говорили о новом молодом грейдеристе, принятом недавно на работу, – кто станет его наставником, какой уровень профессиональной подготовки имеет, сколько времени уйдет на стажировку, в какой экипаж поставить?



Зам. директора по качеству О.В. Сухарнова.

Ольга Сухарнова, оценивая формат совещаний, отмечает, что они дают возможность мониторить состояние дел на строительстве, достижение производственных показателей, контроль расхода материалов. И все делается для того, чтобы повысить эффективность предприятия и компании.

После совещания продолжаем беседовать с главным инженером, который первым делом отмечает, что объезд дал возможность в онлайн режиме решить текущие дела.



Участники выездного совещания.

**– Вы много говорили о технике, производстве и пр. Но еще больше – о людях, причем очень конкретно.**

– И это правильно. В чем успех любого дела? Он в людях, потому что если не будет коллектива единомышленников, то невозможно будет ничего достичь. Поэтому в первую очередь внимание уделяется людям. На ЦКАД-3 я начинал руководителем проекта и коллектив создавался при мне, поэтому сейчас могу сказать, что, если мы работаем не как швейцарские часы, то очень близко к этому. Хочу отметить, что к нам пришло работать много молодежи – это и мастера, и механики, и механизаторы. Не скрою, есть среди них и отсев, но с теми, кто остаются, приятно и легко работать, делать из них специалистов под наши задачи. Некоторые за прошедший год уже добились определенных успехов. Особо ценно взаимопонимание в коллективе, когда тебя понимают с полуслова. И радует то, что здесь происходит воспитание и профессиональное становление молодого поколения строителей.

**– Выездные мероприятия в СУ-920 начались с конца лета 2017 года. Насколько это улучшило положение дел?**

– Кардинально улучшило. Мы начали применять эту систему на ЦКАДе, сейчас хотим перенести на все наши объекты. Особенно ценно то, что приезжают специалисты из головного офиса, потому из кабинета все видится по-другому. А вот когда видишь проблему «с земли», то потом проще понимать вопрос и принимать правильное решение.

С другой стороны, когда находишься на объекте постоянно, взгляд замыливается, а мы оцениваем происходящее, во-первых, свежим взглядом, во-вторых, комиссионно и критично. Это позволяет давать правильные стратегические установки.

**– По результатам сегодняшнего совещания можно сделать вывод о том, что с каждым разом шлифовка результатов все лучше, а глобальных проблем с каждым разом меньше?**

– Основные наши проблемы не оттого, что люди чего-то не делают или не умеют, а из-за недофинансирования, которое, безусловно, вскоре разрешится. Крупных проблем, конечно, нет. На линии сильный состав ИТР, они самиправляются с текущими ситуациями. Поэтому говорить о том, что мы приезжаем из офиса и наводим здесь порядок, нельзя. Положиться можно на всех без исключения. Очень сильный состав механизаторов, за плечами которых не одна построенная дорога. Коллектив у нас очень хороший, опытный!

**– То есть больших проблем потому и нет, что происходит постоянный оперативный контроль...**

– Да, это очень полезно. И участок чувствует внимание к себе, люди видят поддержку и помошь с нашей стороны. Поэтому наше мнение однозначно – такие контролирующие выезды помогают строить быстрее, качественнее, они создают диалог, коммуникацию между трассой и офисом, а в ответ я вижу старание лучше работать со стороны линейных работников.

**– А что спрашивают у Вас механизаторы при личном общении?**

– Людей интересуют и житейские и вопросы, и стратегические – как идут дела у «АВТОБАНА», есть ли у предприятия работа на перспективу? И отвечаешь: «Мужики, все будет хорошо, работайте спокойно». Без таких разговоров нельзя, они дают людям веру в будущее, в нашу компанию.





# ЭФФЕКТИВНОСТИ МОЖНО НАУЧИТЬ

Текст: Людмила Ковалевич

Это доказало масштабное апрельское корпоративное обучение в Группе компаний «АВТОБАН» (Москва, Сургут), охватившее 250 линейных инженерно-технических специалистов из всех строительных управлений. Слушатели представляли разные направления деятельности, связанные с производством работ, лабораторией, ПТО, механико-технической службой. Преподавательский состав состоял из опытных высококвалифицированных инженеров-дорожников, руководителей, ведущих специалистов – асов своего дела, которые с помощью примеров из практики, а также отлично-го знания теории помогли «студентам» обновить знания перед началом большого строительного сезона.

## АЛЕКСАНДР ЗАЙНЕТДИНОВ,

начальник управления регионального развития персонала:

– Первый пилотный проект корпоративного обучения, который зимой проходил на ЦКАД, имел узкую направленность. У нынешних семинаров более широкий формат как по тематике, так и по составу участников. Тема семинаров сфокусирована на взаимодействии на участках строительства, так как в процессе «пилотника» были выявлены проблемы именно в этом вопросе. Например, во взаимодействии между ПТО и линейными ИТР. Поэтому задача этой большой обучающей программы – организация взаимодействия участков для более эффективной работы. Мы серьезно поработали над качеством обучения, и к роли преподавателей привлекли наиболее опытных и квалифицированных специалистов нашей компании. Для многих из них – это первый опыт «учительства», но, несмотря на небольшие огрехи (а они случаются в любом новом деле), в целом все проходит хорошо и отзывы самые положительные.

Многие организационные вопросы пришлось решать оперативно, потому что изначально планировалось гораздо меньшее количество учащихся. Поэтому открыли учебные площадки в Останкино, Жилино и Алешино, и в три раза увеличили число преподавателей. Ключевыми коучами остаются М.А. Кириллов, Р.В. Хайруллин, П.Н. Носач, им приходится перемещаться между площадками, проводить семинары по два раза в день.

Мы ставили задачу – обновить профессиональные знания перед началом высокого сезона строительных работ. Считаю, что задача эта выполняется, занятия идут про графику. Учащиеся активны, заинтересованы, создана хорошая коммуникация, интерактив между «учителями» и «учениками». Уровень знаний, который я вижу, меня радует. Еще у нас была задача «перемешать» строительные управление между собой, чтобы шел обмен опытом, обсуждались проблемные вопросы, и это тоже важный элемент обучения, т. к. багаж знаний при этом только увеличивается.

Евгений Емцев, начальник ПТО СУ-925, впервые выступил в роли преподавателя и считает, что обучающие курсы – очень хорошее и нужное дело. Выявить уровень знаний, найти в нем пробелы и постараться их заполнить за короткий, но интенсивный период обучения – важнейшая задача перед строительным сезоном. «Особо важным считаю тему подготовки производства», – подчеркивает Емцев.

## МАКСИМ КАЛИНКИН,

мастер СУ-920, в компании работает 3 года:

– На корпоративном обучении я уже второй раз. Все понравилось. Считаю, что такие мероприятия сближают людей, происходит обмен опытом, обновление, повторение теоретических знаний, полученных в вузе. Это хорошая встряска для мозгов. Понравилось, что преподаватели – из числа сотрудников компании, они дают наставления, помогают разобраться в каких-то нюансах. Обстановка семинаров дружелюбная, уважительная. Такие семинары очень полезны и нужны, было бы хорошо проводить их чаще. Мне нравится, что в нашей компании есть такие условия для обучения, для сбора людей. Если сравнивать с тематикой январских семинаров, то она расширилась, углубилась, и видно, что разработана целая обучающая планомерная программа.

## КРИСТИНА ЛАРИНА, инженер ПТО СУ-920, в компании 1 год:

– Корпоративное обучение я прохожу впервые. Рассказывают вроде бы знакомые вещи, но более углубленно, с практическими примерами. Уже знаю, что из полученных знаний буду применять на практике, обязательно учитывать в работе. Помимо собственно обучения, идет общение с мастерами и прорабами, и это, конечно, приносит пользу для моей работы. Также семинар – хороший обмен опытом между разными организациями, от этого тоже получаешь полезные знания. Нравится детальный, пошаговый разбор каких-то ситуаций. А еще у меня есть предложение по тематике обучающих курсов. Сейчас, когда компания активно переходит на 1С, можно



более подробно рассмотреть эту программу, научить ее возможностям, дать какие-то полезные практические навыки.

**ВЛАДИСЛАВ СКАЛОЗУБОВ,**

начальник участка по ТО и ДСТ и АТ Техническому обслуживанию, ремонту дорожно-строительной техники и автотранспорту СУ-926:

– Обучение полезно как новичкам, так и опытным специалистам. Новички приобрели новые знания, а опытные сотрудники освежили имеющиеся. Мы не просто прошли обучение, мы встретились, пообщались, т. е. поделились своими проблемами, высказали свои предложения. Главное – живое общение не по телефону и почте, а лицом к лицу с коллегами.

Новичкам такое обучение особенно полезно. Я в компании «АВТОБАН» работаю пятый год, у нас в управлении коллектив достаточно молодой. И знания, которые получают линейные механики в институте, – это тот уровень, который в малой степени можно применить на практике. А здесь доступным языком рассказывают, что нужно делать от сих до сих. Человек, который приходит после института работать, действует сумбурно в каких-то аварийных ситуациях, и начинает теряться. То, что мы здесь собираемся, общаемся – это, в первую очередь, опыт для них. Обучение будет способствовать эффективности работы всего управления. Люди должны понимать, что они не одни, что мы работаем не каждый за себя, а мы делаем одно общее дело.

**МАКСИМ КИРИЛЛОВ,** начальник управления КИСМ, преподаватель корпоративного обучения:

– Первый результат – это понимание того, что обучение востребовано. Ребята говорят, что такая учеба нужна, полезна

и им нравится, они буквально впитывают то, что им рассказывают. Поэтому нужно работать над тем, чтобы такие мероприятия проводились на системной основе, чтобы программа совершенствовалась и дополнялась практическими занятиями. Именно тогда знания и навыки линейного персонала будут постоянно поддерживаться в актуальном состоянии и соответствовать внешним и внутренним требованиям.

Еще желательно подобные обучения проводить внутри каждого строительного предприятия на регулярной основе. Вот и сейчас, готовя цикл семинаров, мы организовали так, чтобы на семинарах встречались преподаватели и слушатели из одного СУ. Это сделано для того, чтобы те люди, которые планируют деятельность, ставят задачи и те люди, которые их исполняют, встретились лицом к лицу и улучшили взаимодействие и понимание между собой. Например, руководство СУ, ПТО и линейные ИТР, чтобы исполнители четко и однозначно понимали, что, как, с какой целью запланировано и какой результат от них ждут, осознали, удостоверились в достаточности запланированных ресурсов и приняли на себя ответственность за достижение результата. А те, кто планирует, должны увидеть жизнеспособность и выполнимость своих планов, соответствие запланированных ресурсов и технических возможностей реальному состоянию дел на конкретных объектах. Линейные сотрудники часто не понимают, почему в этом месяце у них именно такие планы, нормы выработки, почему они отличаются от предыдущего месяца, года. Люди в основном заточены под то, чтобы выполнить максимально физические объемы, а мы акцентировали внимание на получении запланированной прибыли в результате достижения запланированной себестоимости, выработки, фонда оплаты труда. Мы хотели показать, что цели организации и отдель-



но взятого работника совпадают: компания хочет заработать деньги (прибыль), и работник хочет получить за свой труд достойную зарплату. А для того, чтобы з/п была выше среднерыночной, нужно четко выполнять то, что запланировано, улучшать качество СМР, эффективно использовать ресурсы. Во время обучения мы разобрали подробно общую структуру себестоимости выполнения СМР на объекте, где и как можно экономить, эффективно использовать ресурсы.

Конечно, процесс обучения должен быть непрерывным. Например, летом планируется провести выездные практические мероприятия по устройству асфальтобетонного покрытия, по типу тех, что проводились раньше. Собраться на образцовом участке по устройству асфальтобетонной смеси и разобрать технологические приемы и операции, как их правильно выполнять на практике.

Еще у меня в планах – инициировать обучение в «Стромосе», т. к. на этом этапе они выпали из учебного процесса, специфика их работы потребовала разработки индивидуальной программы обучения, привлечения других преподавателей. Сейчас программа обучения и преподаватели понятны.

Я хочу поблагодарить всех преподавателей за активное участие в обучающей сессии, за их отклик и желание помочь в таком важном деле, как формирование компетент-

ного персонала. Для многих из них это был первый опыт, их смелость, их подготовка и ответственность к порученному делу достойны большого уважения. Сессия показала, что совместными усилиями заинтересованных сторон мы можем добиться многоного.

**ОЛЬГА СЕМУХИНА**, заместитель генерального директора по управлению персоналом:

– Я считаю, что то, что мы сейчас делаем в плане обучения персонала, – большое и нужное дело. Во-первых, мы взяли новую планку – подготовили и провели свое уникальное внутрифирменное обучение, которое получило положительные отзывы от всех его участников. Во-вторых, учебная программа дает простор для развития и совершенствования – это живой процесс, который предполагает изменения, корректировки, добавление регламентов, технологических карт и т. д. Для меня показателем эффективности наших обучающих внутрифирменных программ будет оценка компетентности сотрудников, их профессиональной эффективности, что будет отражено в списке резервистов, подготовленных к концу 2018 года. И это будет доказательством того, что эти сотрудники знают, умеют, могут и достигают. А для себя оценку результатов обучения я определяю так: если производственная программа компании будет выполнена на 100 %, значит, мы все сделали правильно! Безусловно, то, что столь масштабное обучение состоялось и охватило всю Группу компаний, – это громадный вклад всех руководителей компании, т. к. только наши совместные усилия могут дать положительный и нужный результат – повышение эффективности.

Итак, завершилась зимне-весенняя учебная сессия. На этом программа корпоративных занятий не исчерпана, скорее, она только начинается, и это обоядное стремление всех сторон-участников. Впереди весенняя сессия молодых специалистов, обучение службы материально-технического обеспечения, обучение лабораторной службы и много других интересных проектов.





Скоростная автомобильная дорога Москва – Санкт-Петербург, 6 этап.



# СОХРАНЯЯ ВЕРНОСТЬ ДЕЛУ

Текст: Людмила Ковалевич

75 лет – большой возраст даже для человеческой жизни, для предприятия – это исторический показатель. Показатель того, насколько оно востребовано, профессионально, конкурентно. Проектно-сметному бюро из г. Чебоксары уже три четверти века, о чем мы беседуем с бывшим директором Алексеем Егоровичем Щекиным и нынешним руководителем предприятия Ириной Ивановной Валиуллиной.

Проектная организация в Чебоксарах появилась благодаря созданию в 1942 году «Управления строительства военной дороги № 4 Гушосдора НКВД СССР (УСВД № 4). В составе этого УСВД № 4 был образован проектно-изыскательский отдел, в задачу которого входили работы по проектированию автодорог в пределах Чувашской АССР (Автономной Советской Социалистической республики).

В дальнейшем это управление (УСВД) несколько раз меняло название, при этом протяженность обслуживаемых автодорог увеличивалась, а проектно-изыскательский отдел продолжал работать, находясь в составе аппарата управления автодороги. И так продолжалось до начала 1995 года. На тот момент проектный отдел входил в состав Управления автомобильных дорог «Волга», а в 95-м приобретает самостоятельность.

Свою деятельность в проектной отрасли Алексей Егорович, инженер-дорожник по образованию, начал в 1962 году, когда его назначили заместителем начальника проектно-изыскательского отдела (ОАО «ПСБ»). 10 лет проработал в проектно-изыскательском отделе, затем поменял место работы, но вновь вернулся в ПСБ 1995 году, и остался до 2008 года. Принял он предприятие не в самом лучшем его состоянии, однако вскоре после приобретения ПСБ юридической самостоятельности последовали большие перемены.

В зоне внимания УСВД была дорога от г. Горького до г. Казани протяженностью 360 км.

– Дорога Горький – Казань – это часть Сибирского тракта, – рассказывает Алексей Егорович. – Еще одно название ее – Владимирский тракт, но я считаю правильным именно название «сибирский», потому что она шла от Москвы через Чебоксары, Казань, Уфу, Нижний Новгород до Сибири. Эта

дорога была многоплановой, многоцелевой: и внутрихозяйственной, и как тракт, по которому гнали ссыльных в Сибирь до периода постройки железной дороги.

– **Дорога всегда была одна и та же. А проекты различались?**

– Да, конечно. Дорога была одна, но условия и требования различны. Интенсивность, категория, наличие особых условий – водопропускных сооружений и мостовых переходов, линий освещения и коммуникации – для них требовалось предусматривать индивидуальные проектные решения. Со временем интенсивность движения возрастила, к примеру, если в 60-е годы мы свободно ходили по дороге, проводя изыскания, делая промеры дорожной одежды, то в 2000-е годы выйти на проезжую часть стало практически невозможно.

– **Вы наблюдаете эту дорогу на протяжении 46 лет. Можно сосчитать, сколько всего проектов для нее было сделано? И как изменилась дорога за почти полстолетия?**

– Все проекты нумеруются, и согласно этим данным, сейчас мы выпускаем 1672-й проект. Вероятно, учет ведется не с самого начала.

А дорога изменилась очень сильно. Поначалу она была грунтовая. Но не вся, потому что в пределах населенных пунктов в военное и послевоенное время старались делать покрытие либо щебеночное, либо булыжное. На таких работах использовали труд военнопленных немцев. До 1962 года некоторые участки трассы сохраняли грунтовое покрытие. После дождя по такой дороге проехать было очень непросто. Ямочный ремонт был самым примитивным – проводился таким же грунтом с обочинами с помощью конной тяги. Был период, когда для ремонтных работ использовали асфальтобетон из грунта: перемешивали песок, землю (грунт) и битум, который укладывали поверх щебня. Это считалось верхним слоем покрытия. При отсутствии транспортного движения такое покрытие служило 5–6 лет.

С конца 70-х годов началось проектирование дороги с нежестким покрытием, таким, каким оно является сейчас. В то время дорога была второй категории (2 полосы движения, ширина проезжей части – 7,5 метров), сейчас отдельные участки имеют категорию IБ (4 полосы движения, ширина проезжей части 15 м).



**- А как изменилось проектное дело за эти годы?**

– Основными приборами для изысканий раньше были нивелир, теодолит, а также лента, рулетка, шпильки – 6 штук, рейка, вешки. Это самые распространенные инструменты, которыми мы пользовались, наверное, до 2003 года. Затем стали появляться электронные приборы, компьютеры, специальные программные комплексы, плоттеры. Документация выпускалась в печатном виде, и отдавали ее в переплетную мастерскую.

**– Стало легче и удобнее работать. Но, как теперь широко заявляют, из проектной отрасли ушло мастерство...**

В разговор вступает Ирина Ивановна.

– Экспертиза проектов была всегда, и всегда мы получали за свою работу хорошие отзывы. ПСБ получало похвалы за качество своих проектов. И сейчас мы стараемся держать марку. Недавно получили отклик от ФКУ «Волго-Вятсокуправтодора» о том, что по нашим проектам меньше всего вносится изменений при проведении строительно-монтажных работ на реализуемых объектах.

Сегодня в Чебоксарах ПСБ является ведущей проектной организацией в сфере дорожного строительства, которая под-

держивает тот подход, который был сформирован на основе советской школы проектирования. Поддерживать это год от года становится все сложнее, потому что возрастают требования и сокращаются сроки подготовки документации. А скорость и качество – две разные вещи. Если раньше на проектирование 10 км дороги уходило от 6 до 8 месяцев, то теперь этот срок уменьшился вдвое. Таково требование рынка. А оптимальный срок выхода качественного продукта – не менее 6 месяцев.

На сегодняшний день в рамках проекта, кроме проектирования автомобильной дороги и геодезических изысканий, есть необходимость проведения дополнительных работ, таких как археологические, геологические, гидрометеорологические изыскания, кадастровые работы, а еще есть экология, охрана окружающей среды и многое другое.

**– В 2008 для ПСБ наступила новая веха. Предприятие вошло в состав АО «ДСК «АВТОБАН». В этом же году Вы, Ирина Ивановна, стали исполнительным директором.**

– Даже после вступления в «АВТОБАН» мы какое-то время оставались верны нашей дороге, пока в силу объективных причин эта ситуация не изменилась. А вот новый статус в «АВТОБАНЕ» способствовал большему развитию предприя-



Коллектив проектно-сметного бюро.



А.Е. Щукин и И.И. Валиуллина.



Сметный отдел (слева направо): А.И. Бурмисова, Р.В. Ванюшкина.

тия: увеличился штат сотрудников, изменились условия труда, вводились новые программные комплексы, расширилась база сотрудничества – мы стали работать с другими управлениями дорог.

**– Расскажите о текущей работе организации и «кухне» проектного дела.**

– На протяжении всей своей истории «Проектно-сметное бюро» занималось проектированием, строительством, ремонтом и реконструкцией автодорог различной степени значимости: федерального, муниципального, местного, частного, а также разработкой проектов АБЗ, строительных городков, электроосвещения и жилых домов.

Что касается процесса, то он состоит из нескольких этапов. Сначала назначается ГИП – главный инженер проекта, он готовит план-график работы, чтобы соблюсти сроки и не выйти за рамки контрактных обязательств. Затем свою часть работы выполняют геодезисты – делают геодезическую съемку территории, при этом обязательно присутствует кто-нибудь из проектировщиков. Проектировщики проводят обследование, готовят дефектные ведомости, проверяют коммуникации, съезды и прочее – это составляет описательную часть. И начинается собственно работа над проектом дороги. При этом все инженерные решения обсуждаются коллегиально, выносятся на суд заказчика по типу технического совета. Заказчик рассматривает, делает поправки, вносит предложения, и на протяжении всей подготовки проекта работа идет совместно с заказчиком. На финальном этапе составляются сметы проекта, и он отдается на экспертизу. Некоторые виды работ по проектированию мы отаем на субподряд, если это касается крупных проектов, а на автодорогах местного значения все работы выполняются собственными силами.

**– Как выглядит готовый проект? Сколько это томов, папок, Гб?**

– Примерно это 20 томов документации, а количество томов зависит от масштабности объекта.

ПСБ ЗАРАБОТАЛО ДОВЕРИЕ «АВТОБАНА», ПОТОМУ  
ЧТО ВСЕГДА ВЫПОЛНЯЛО ПОСТАВЛЕННЫЕ ПЛАНЫ  
И РАБОТАЛО РЕНТАБЕЛЬНО

Сейчас мы завершили три проекта и начали работу над новым: «Капитальный ремонт автомобильной дороги М-7 «Волга» Москва – Владимир – Нижний Новгород – Казань – Уфа на участке км 30+428 – км 41+548, Московская область». Он осложнен коммуникациями и требованиями заказчика, капитальные ремонты такого уровня приравниваются к реконструкции. Для нас это новый регион, другие требования, гораздо большее число согласований, большой объем, и – более высокий уровень. Это новый опыт для нас. Также мы присоединились к работе на ЦКАД-3. Оба эти проекта, безусловно, дают новый импульс для развития ПСБ.

ПСБ ДОПОЛНЯЕТ СПЕКТР ДЕЯТЕЛЬНОСТИ  
ГРУППЫ КОМПАНИЙ «АВТОБАН»,  
ВЫПОЛНЯЯ ПРОЕКТНЫЕ РАБОТЫ



Отдел проектирования (слева направо): Д.Г. Васильев, П.В. Никандров, А.В. Поликарпов, А.А. Яковлев, А.А. Хмель.



Отдел проектирования (слева направо): Д.П. Михайлов, Е.В. Иванова, Д.В. Максимов, Т.Л. Матвеева, Д.С. Nikolaev, Г.П. Иванов.

Сегодня ПСБ – это по большей части молодой коллектив, в котором средний возраст проектировщика составляет 30 лет. Человеческие ресурсы – это 2 группы проектировщиков, по семь человек каждая, а также 2 геодезиста, 3 сметчика.

И.И. Валиуллина уточняет, что профессии проектировщика не учат в вузе. Изначально человек получает специальность инженера-строителя, и выбирает проектирование по добной воле, исходя из собственных посыпок/желаний/стремлений. Для Ирины Ивановны любой молодой сотрудник без стажа работы – это, по сути, ученик, в которого требуется вложить немало знаний, обучить практическим навыкам, и только потом получить качественную отдачу в виде опытного специалиста. Для этого требуется не менее пяти лет. Безусловно, обучение идет в традициях советской школы проектирования, которая в целом по стране год от года истончается, уходит, а вместе с ней, увы, снижается качество проектов.

Мысль эта не новая, опытные проектировщики давно бьют в колокола, привлекая внимание к проблеме. Дорожники чувствуют ее, что называется, на собственной шкуре. Однако пока картина не меняется к лучшему. И отрадно то, что чебоксарское ПСБ сохраняет школу, поддерживает ее лучшие традиции, перенося их в современный электронный мир. Наверное, это и есть показатель ответственного отношения к делу, высокая профессиональная планка, и по большому счету – любовь к проектированию.

#### **– Дайте определение, что такое хороший проектировщик.**

– Это человек, который понимает всю дорожную терминологию, знает всю нормативную базу дорожного строительства, владеет профессиональным инструментарием – имеются в

виду не конкретные приборы, а умение применять знания на практике. Нужно быть ответственным, аккуратным, точным в деталях. В нашем деле приживаются только те, кто внимателен, усидчив, скрупулезен, порядочен. А еще каждый проект индивидуален, его нельзя делать по шаблону, это всегда творческий подход.

**– За плечами ПСБ большая история, но проектирование – это такая отрасль, которая всегда смотрит в будущее. Над чем еще вам хотелось бы поработать?**

– Хотелось бы получить объект реконструкции в нашем регионе. Наверное, это связано с чувством малой родины, потому что, видя готовую дорогу, проезжаю по ней, наблюдая ее каждый день, испытываешь особое чувство радости, гордости за свою работу, профессиональное удовлетворение от сделанного.



#### **ИРИНА ВАЛИУЛЛИНА:**

«Сегодня в Чебоксарах ПСБ является достойной дорожной проектной организацией, которая поддерживает тот подход, который был сформирован на основе советской школы проектирования. Делать это год от года все сложнее, потому что возрастают требования и растут скорости подготовки. А скорость и качество – две разные вещи».





# ДОРОГИ, КОТОРЫЕ МЫ ВЫБИРАЕМ

## СУ-967 ОТМЕТИЛО 35-ЛЕТНИЙ ЮБИЛЕЙ

Текст: Юлия Маневич,  
PR-менеджер представительства в г. Сургуте

В апреле строительное управление № 967 отметило 35-летний юбилей. СУ-967 было введено в состав ОАО «Ханты-Мансийскдорстрой» только в 1998 году, однако длинная и насыщенная история предприятия началась с приказа Министерства транспортного строительства еще 11 апреля 1983 года.

В самом начале пути СУ-967 входило в состав «Надымдорстроя» (позднее переименован в «Уренгойдорстрой») и дислоцировалось в городе Новый Уренгой. Новый этап истории предприятия начался в 1990 году, когда строительное управление переехало в город Ханты-Мансийск, после чего в 1991 году было передано в подчинение треста «Сургутдорстрой». В 1996 году трест прекратил свое существование, что ознаменовало наступление тяжелого периода для СУ-967 и его коллектива. Отсутствие объемов работ и финансирования, задержка выплат по заработной плате и многочисленные долги усугубляли обстановку с каждым днем. «90-ые годы выдались тяжелыми, как и везде. Но наше руководство всегда пере-

живало за сотрудников: даже технику сдавали в аренду, лишь бы зарплату платить и людей удержать. Да и сейчас коллектив хороший», – вспоминает Петр Миронов. Петр Евсеевич устроился в СУ-967 на должность машиниста бульдозера 15 июня 1986 года – эту дату он может назвать без запинки даже спустя 32 года. «Вначале было сложно, очень холодно, хотелось уехать домой – обратно в Самару. Проработал первый год, поехал в отпуск к родителям, и понял: уже тянет обратно. Втянулся в эту систему, в жизнь на Севере», – так Петр Миронов остался в Ханты-Мансийске и связал свою судьбу с СУ-967.

Эти сложные годы помнит и начальник отдела кадров Наталья Инатуллаева: «В СУ-967 я пришла в 1993 году на должность инспектора отдела кадров. Помню, как в 90-ые трудно было найти объемы работ, техника была старая, численность сотрудников – 98 человек, а сегодня, представьте, 753 человека работает! Это сейчас у всех задачи разграничены, за каждым закреплена своя зона ответственности, а тогда не было такого – я везде была на подхвате: и за юриста, и за инженера по технике безопасности, и по судам



День строителя – 2017.



Директор СУ-967  
Олег Тишин.

ходила. Все так работали, не я одна. Молодости свойственно брать на себя много всего – это во все времена так». К слову, юность еще и время особого отношения к новому, время тяги к приключениям. Так, заместитель директора по техническому обеспечению и ремонту техники Николай Кириченко вспоминает 90-ые годы с особым теплом: «В тот период нелегко было всей стране. А у нас была романтика! В молодости ведь все хорошо и весело, все в новинку, все интересно. Многие мои проблемы были решены с приходом в СУ-967 в 1990 году: жилье дали сразу, деньги подъемные получил и работу».

В сентябре 1998 года СУ-967 было введено в состав ОАО «Ханты-Мансийскдорстрой». Дорожники воспрянули духом: появилась надежда на новые объекты строительства окружной сети автомобильных дорог, в лице надежного заказчика выступил Дорожный департамент. В конце 90-ых Югра была разорвана на три части: не было дорог от Нижневартовска до Сургута, от Сургута до Ханты-Мансийска, от Ханты-Мансийска до Нягани. Первым объектом СУ-967 от Дорожного департамента стало строительство автомобильной дороги Приобское месторождение – Ханты-Мансийск протяженностью 24 км, и с каждым годом портфель заказов только увеличивался.

С 1998 по 2011 год СУ-967 выполняло основную часть строительно-монтажных работ на территории ХМАО-Югры, а в 2012 году произошло резкое уменьшение финансирования дорожного строительства в регионе, что привнесло очередные трудности в деятельность предприятия. «Тот год был очень непростым, приходилось трудиться на мелких объектах. Ситуация изменилась с началом строительного сезона 2013: ОАО «ХМДС» были выиграны два тендера, и в то же время началась новая эпоха строительства федеральных дорог. Начиная от капремонтов

участков дорог 3-й категории, мы перешли к реконструкции и строительству автомобильных дорог категории IА. В связи с отдаленностью объектов мы были вынуждены уходить все дальше от основной производственной базы, выполняя крупные заказы в Омской области. Затем последовали объекты в Тюменской, Свердловской, Ульяновской областях, в Пермском крае. Новые условия заставили нас искать оптимальный путь и вести строительно-монтажные работы в разных регионах России. Мы перестроились, стали мобильны. Переезд из одного региона России в другой нас перестал пугать», – рассказывает директор СУ-967 Олег Тишин.

Большая – и временами тяжелая – история позволила СУ-967 стать сильным, маневренным, по-настоящему образцовым предприятием, достигнувшим лидирующего положения в Группе компаний «АВТОБАН». За 35 лет существования СУ-967 были построены более 25 значимых крупных объектов общей протяженностью более 400 км. «Несмотря на сложные времена, непростые ситуации, коллектив всегда работал слаженно, выполняя поставленные задачи. СУ-967 способно удовлетворить требования самого взыскательного потребителя благодаря применению инновационных производственных и управлеченческих технологий, комплексному выполнению широкого спектра СМР. Производственная программа выполняется нами год от года, вот и 2017 год не стал исключением. За 35 лет работы СУ-967 достигло высоких темпов работ и качества строительства благодаря слаженной работе всего коллектива», – отмечает Олег Тишин. Это подтверждает исполнительный директор ОАО «ХМДС» Николай Балашов: «По моему мнению, СУ-967 является одним из лидеров компании «АВТОБАН», компании «ХМДС»: и в плане выполняемого объема строительно-монтажных работ, и в плане количества объектов, и в плане эффективности производства и, несомненно, в плане высокого качества работы по всем объектам. География выполняемых работ широка, но, несмотря на все сложности, управление справляется со своими задачами и решает их в соответствии с программой и контрактом. Пожалуй, среди наших северных управлений, главное отличие СУ-967 – люди. Это высококлассные специалисты, которые всегда могут помочь в самых трудных и сложных ситуациях. Коллектив СУ-967 стабилен, потому что каждый из сотрудников – профессионал. У нас имеются новые объекты, заказчики обращаются к нам вновь, так как оценивают нашу работу очень высоко. Предприятие и люди не боятся осваивать новые территории и всегда находят контакт с местными органами власти. Я на личном опыте знаю, что ребята, приехавшие с Севера, могут и умеют выполнять любые поставленные перед ними задачи».

Строительный сезон 2018 года для предприятия начался с продолжения выполнения строительно-монтажных работ по переходящим объектам в Перми, Камышлове. Также СУ-967 приступило к самому крупному проекту на территории ХМАО-Югры «Куминский – Тынкуль, VIII пусковой комплекс».



«В ноябре будет уже 25 лет, как я тут работаю, и теперь это современная, передовая, развивающаяся компания, цветущая. Многие, кто приходит работать в СУ-967, удивляются тому, что у нас очень хорошая социальная программа, это многих привлекает. Раньше, конечно, специалисты в балках жили, и все наши нынешние руководители через это прошли. Но это давно в прошлом, теперь молодым специалистам и подъемные дают, и медицинское обслуживание оплачивают, и квартиры снимают. Хочу пожелать СУ-967 дальнейшего процветания, больших объемов работ. Специалисты у нас отличные, работы мы не боимся, так что с любой задачей справимся. Будет работа – будет достаток, развитие и движение только вперед!», – уверена Наталья Инатуллаева. «Желаю СУ-967, чтобы всегда была работа, тогда и остальное все будет нормально!», – присоединяется к пожеланиям и Петр Миронов.

«Основной потенциал СУ-967 – это стабильный коллектив. Наша команда постепенно «омолаживается», приходит молодежь. Но в то же время ни коим образом не изменяются традиции и принципы, которые годами складывались благо-

даря первопроходцам этого управления. Всему коллективу я хочу пожелать уверенности в завтрашнем дне, благополучия семьям! Здоровья всем коллегам, для того, чтобы можно было успешно выполнять все поставленные задачи. Процветания коллективу, больше новых эффективных объектов!», – поздравил СУ-967 Николай Балашов.



Руководящий состав ОАО «Ханты-Мансийскдорстрой»: (слева направо): К.А. Чертков, первый зам. исполнительного директора – директор по капитальному строительству, директор СУ-967 О.А. Тишин, бывший исполнительный директор В.Ф. Большаков, зам. исполнительного директора по производству В.В. Гирин, исполнительный директор Н.В. Балашов.

## ДОСТИЖЕНИЯ СУ-967

**2016 год** позволил предприятию развернуться в полную силу и продемонстрировать большие возможности. Строительное управление 967 впервые в истории ввело в эксплуатацию участок 6-полосной автомобильной дороги федерального значения I категории Пермь – Екатеринбург, участок км 33 – км 47 протяженностью 7 км. Этот важный объект принимали высшие должностные лица Пермского края во главе с губернатором.

В этом же году были сданы объекты:

- «Капитальный ремонт автомобильной дороги Тюмень – Тобольск – Ханты-Мансийск км 13 – км 22 в Тюменской области»;
- «Капитальный ремонт автомобильной дороги Тюмень – Ялуторовск – Ишим – Омск км 237 – км 250», категория дороги – II;
- «Капитальный ремонт автомобильной дороги Тюмень – Ялуторовск – Ишим – Омск км 221 – км 230 в Тюменской области», категория дороги – II;
- «Капитальный ремонт автомобильной дороги Тюмень – Ялуторовск – Ишим – Омск км 250 – км 267 в Тюменской области (2 этап)», категория дороги – III.



Реконструкция автомобильной дороги 1 Р 242 Пермь – Екатеринбург на участке г. Пермь – граница Свердловской области участок км 33+415 – км 47+400 в Пермском крае.



**В 2017 году введены в эксплуатацию:**

- участок 4-полосной автомобильной дороги федерального значения IБ категории автомобильной дороги Р-404 Тюмень – Тобольск – Ханты-Мансийск км 22 – км 30 в Тюменской области протяженностью 7,5 км.

**В 2018 году перед строительным управлением № 967 стоят не менее сложные задачи:**

- в Ханты-Мансийском округе – «Строительство автомобильной дороги г. Тюмень – п. Нижняя Тавда – п. Междуреченский – г. Урай – г. Нягань – п. Приобье на участке г. Тюмень – п. Нижняя Тавда – п. Междуреченский. II очередь: VIII пусковой комплекс Куминский – Тынкуль»;
- в Пермском крае – выполнение строительно-монтажных работ и ввод в эксплуатацию объекта: «Реконструкция автомобильной дороги Пермь – Екатеринбург участок км 13 – км 33»;
- в Свердловской области – выполнение строительно-монтажных работ и ввод в эксплуатацию I и II пускового комплекса, протяженностью 11,3 км IБ категории по объекту: «Реконструкция автомобильной дороги 1Р 351 Екатеринбург – Тюмень на участке км 148 – км 168 (Камышлов)».





# ПАВЕЛ АКУЛОВ:

## «Я ТОЧНО ЗНАЛ, ЧТО ПРИДУ РАБОТАТЬ НА ДОРОГУ»

Текст: Наталия Кулакова

Он – представитель династии дорожников и очень этим гордится. И понимает, что подтверждать гордое звание строителя дорог нужно каждый день своим трудом. Производитель работ СУ-920 Павел Акулов любит свою профессию и за процесс, и за ко- нечный результат.

**– Павел Анатольевич, почему Вы выбрали своей профес-  
сией именно дорожное строительство?**

– Наверное, на мое решение повлиял отец – он всю жизнь трудился дорожником, начинал с низов и дошел до главного инженера Томского департамента дорожного строительства. С 9 класса я уже подрабатывал на дороге, делал реконструкцию тротуарной плитки. Поэтому было само собой разумеющимся, что после школы я поступил в Томский государственный архитектурно-строительный университет. Кстати, я в семье не один пошел по стопам отца: мой родной брат учился в университете на кафедре прикладной математики и кибернетики, но понял, что это не его, и тоже поступил в ТГАСУ. Он отработал в «АВТОБАНЕ» 1,5 года, а сейчас живет в Томске и трудится на строительстве кустовых площадок и обустройстве нефтяных скважин. Так что строительство – это у нас семейное (смеется).

**– А какие пути привели Вас в «АВТОБАН»?**

– Я проходил производственную практику в Когалыме, когда там находился участок «АВТОБАНА» – я познакомился с Максимом Александровичем Кирилловым и Анатолием Шлемовичем Винокуровым. В 2008 году я окончил университет, а участок СУ-920 переехал в Томск на строительство новых объектов. Можно сказать, что по старой памяти меня пригласили на работу. Начинал с кустов нефтяных скважин, потом было Лемпинское месторождение, Хлебниково, Жуковский, М-11. Там, конечно, опыт получил бесценный – пите- рская погода усложняла дело, как-то осадки не прекращались 42 дня!

**– Вы работаете на линии 10 лет. Эти немалый срок, с уче-  
том вахтовых условий жизни и трассовой работы, кото-**



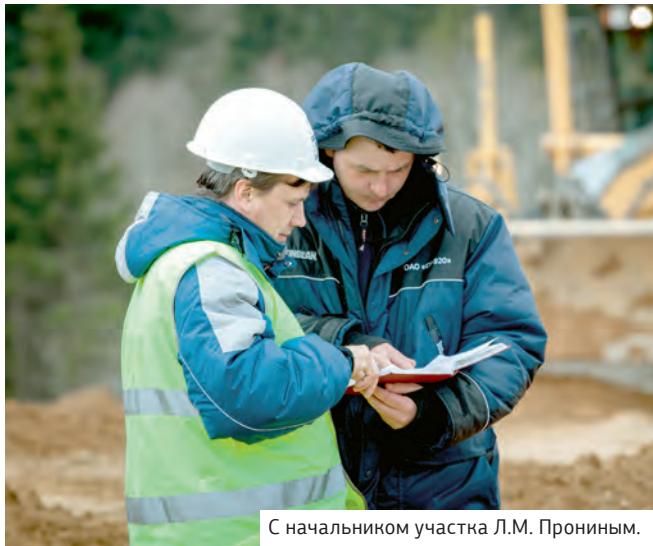
**рая зависит от погодных условий. Не разочаровались,  
не устали?**

– Совсем нет. Безусловно, работа непростая, прежде всего, в моральном плане. Потому что прораб находится в постоянном контакте с коллективом, все люди разные: чтобы они работали, кого-то надо замотивировать, кого-то похвалить, а кого-то поругать. Кроме этого, присутствует общение с заказчиками и стройконтролем. А физически линейный труд мне не кажется тяжелым.

Я точно знал, что приду работать на дорогу, решение было совершенно осознанным. Некоторые мои одногруппники тоже пробовали работать на линии, их хватило на пару дней – ушли туда, где можно сидеть в костюмах за компьютерами. Я бы так точно не смог, линия – это мое. Да, это не теплый кабинет, но у нас и заработка плата соответствует условиям. Вся прелесть работы – в движении, а как известно, движение – это жизнь.

**– Из чего складывается Ваш рабочий день?**

– В 5 часов подъем, в 6 – планерка, в 6.30 уже выезжаем на работу. На 25 км дороги у нас три прораба на линии, ежедневно проводим расширенные планерки и мини-летучки, где распределяем технику и материалы, потом в течение рабочей



С начальником участка Л.М. Прониным.

смены что-то корректируем. Задача прораба – организовать весь транспорт и работу механиков.

#### **– Как Вы мотивируете сотрудников на работу?**

– Всего под моим руководством 28–30 человек, иногда случаются разногласия с подчиненными, но серьезных конфликтов не бывает. Самая частая причина обсуждений – рабочий график. На бумаге он прописан, как 12-часовая смена с 7 до 19 часов, на деле мы выезжаем в 6.30, а возвращаемся около

**СЕКРЕТ ХОРОШЕЙ ДОРОГИ ПРОСТ: ДОЛЖНО БЫТЬ ВЗАИМОПОНИМАНИЕ МЕЖДУ ВСЕМИ, КТО ЕЕ СТРОИТ.  
УСПЕХ – ЭТО ВСЕГДА ЛЮДИ**

20.00. Человек мне жалуется, соответственно, я должен его успокоить. В этой ситуации действовать можно по-разному: например, я просил о премировании одного из сотрудников, потому что для него самая лучшая мотивация – денежная. Другому пообещал, что, когда приедет его сменщик, мы его отпустим домой пораньше. Подход всегда индивидуальный, все проблемы решаем мирным путем.

#### **– Есть ли производственные стоп-факторы на Вашем участке? Что тормозит работу, что могло бы ее улучшить?**

– Проблема – это отсутствие утвержденной рабочей документации на какие-либо участки, также случается недопонимание со стороны стройконтроля – это самое основное. А в общем, нет никаких-то проблем, которые бы невозможно было решить. В бытовом плане тоже все хорошо: даже когда мы жили в вагончиках по 6 человек, нас все устраивало, а сейчас

есть модульное общежитие с удобствами, и столовая, и баня. Все на высшем уровне, за это отдельное спасибо руководству.

#### **– Как Вы думаете, популярна ли среди молодежи профессия дорожника?**

– Думаю, да, но она не для всех. Кто-то не готов принять ее ритм, кто-то не хочет уезжать из дома на месяц, а в сезон порой и на два, и на три. Конечно, для подавляющего большинства главная мотивация – это деньги. Никто не поедет на линию, если ему не будут компенсировать эти сложности и платить достойную зарплату.

#### **– Что бы Вы посоветовали человеку, который раздумывает, идти или нет ему в дорожники?**

– Я бы сказал, что нужно правильно оценить свои способности. В том смысле, что дорожник должен быть очень коммуникабельным, ведь строительство дороги – работа коллективная. Каждый из линейщиков – это мини-психолог, поскольку людей много, ко всем нужен разный подход. Если человек готов к сложной работе в любую погоду, к определенным бытовым условиям, к кочевому образу жизни и к долгой разлуке с семьей – тогда стоит попробовать. Все сложности забываются, когда видишь конечный продукт – дорогу, и слышишь слова благодарности от руководителя и заказчика.

#### **– Какова формула хорошей дороги, из чего она складывается?**

– Секрет прост: должно быть взаимопонимание между всеми, кто ее строит. Успех – это всегда люди, материально-технические ресурсы стоят на втором месте.

#### **– Вы работаете в одной должности достаточно длительное время, есть ли какие-то карьерные устремления?**

– В январе я был на учебе, и как раз мы обсуждали эту тему с Максимом Александровичем Кирилловым. Он меня спрашивал, почему многие перспективные линейщики тормозят на этой ступени, на должности прораба, вроде как есть возможность сделать следующий шаг и стать начальником участка. Но дело в том, что начальник участка «женат» на работе, вторая супруга – это его участок, семью он практически не видит. Плюс он – материально ответственное лицо. Многие просто не хотят проводить столько времени на работе. Мне неоднократно предлагали эту должность, но моя жена не готова оставить налаженный быт и переехать. Мне комфортно на моем месте, я готов работать и дальше в этом качестве, кроме этого, у меня растет сын, и я хочу чаще бывать с ним. Я стараюсь и ему прививать любовь к технике, мини-экскаватор «Коматсу» у него уже есть (смеется). Честно говоря, очень надеюсь, что он пойдет по моим стопам и продолжит династию Акуловых.





# АЛЕКСАНДР ЧУЙКО: «ВЕК ЖИВИ – ВЕК УЧИСЬ»

Текст: Наталия Кулакова

Наш сегодняшний собеседник больше 20 лет управляет различной техникой, досконально знает свое дело и выполняет его на отлично. Но, несмотря на такой приличный опыт, он до сих пор считает, что полностью овладеть профессией невозможно – учиться новому нужно всегда и везде. Именно с таким девизом и идет по жизни машинист катка СУ-920 Александр Чуйко.

– Александр Валентинович, Вы в профессии по призванию?

– Профессию я получил по наследству (смеется). Мой отец работал на технике, брал меня с собой – как только я получил водительское удостоверение, сам сел за «баранку» – было это около 20 лет назад. Однако учиться пошел не по этой стезе – выбрал специальность «Слесарь по сантехническому оборудованию».

– Какой путь привел Вас в дорожники?

– До «АВТОБАНА» я три года работал в лесопожарной службе в Брянской области – опахивал пожары на технике, даже получил медаль МЧС «Участнику ликвидации лесных пожаров». Работа была сложная, опасная, бывало, что и машина горела, и деревья падали. В СУ-920 я пришел пять лет назад – знакомый посоветовал устроиться сюда, рассказал о стабильном, хорошем предприятии. Первым моим объектом стала дорога в Почепе, в настоящий момент я занят на ЦКАДЕ.

– После пожарной техники сложно было привыкать к дорожной?

– Работа в «АВТОБАНЕ» противоположная тому, чем я занимался раньше. Пришлось осваивать новые технологии, чему-то учиться. Конечно, здесь нет риска для жизни, и ездить по полотну куда легче, чем по пересеченной местности. Я работаю на катке, занимаюсь уплотнением грунта – халтурить нельзя, ведь если оно будет плохим, то дорогу просто размоет. Считаю, что на любом, кто занят в дорожной отрасли,



лежит большая ответственность – от нас зависит качество покрытия и, как следствие, безопасность людей.

– За эти годы Вы наверняка успели «порулить» разной техникой?

– Да, я работал на тракторе, комбайне, бульдозере и катке, но не могу выделить, что нравится больше, люблю все машины. Главное правило для любого транспорта и машин – за техникой надо как следует следить, иначе работать она не будет. Нельзя пускать на самотек даже самые малейшие неполадки. Мы с напарником в этом сходимся, поэтому наш каток всегда в исправном состоянии.

– Вы работаете вахтой месяц на месяц, сложно 30 дней находиться вдали от дома?

– Непросто, также, как и работать по 12 часов в день, но мне все нравится. У нас хороший коллектив, профессию считаю



ЕСЛИ ХОЧЕТСЯ СЛУЖИТЬ ДОРОГЕ, ТО НУЖНО  
БЫТЬ ОТВЕТСТВЕННЫМ, ТРУДОЛЮБИВЫМ,  
УРАВНОВЕШЕННЫМ И, КОНЧНО, ЛЮБИТЬ ТЕХНИКУ.

достойной, сейчас начинается сезон – это положительно скажется на зарплате. В плане быта все устраивает: вахтовый городок хороший, кормят вкусно, никаких неудобств нет. В минуты отдыха общаясь с друзьями или смотрю телевизор. В свободную вахту провожу время с семьей, и обязательно езжу на «тихую охоту» – я заядлый рыбак! Я живу в городе Клинцы Брянской области, там течет река Ипуть – пусть и небольшая, но рыба в ней водится всякая. Бывает, даже участвую в соревнованиях по зимней рыбалке.

**– Если бы Вы смогли начать все сначала, пошли бы снова в эту профессию?**

– Да, однозначно, снова бы выбрал то же самое. Но такая работа подходит не всем. Она сложная, требующая физиче-

ских и временных затрат. Если хочется служить дороге, то нужно быть ответственным, трудолюбивым, уравновешенным и, конечно, любить технику. Работать часто приходится в непростых условиях, в непогоду, меняется объект – меняется и климат. Дорожники – они настоящие кочевники, нужно это учитывать. И, конечно, необходимо помнить, что в нашей профессии главный принцип – век живи – век учись.

#### ЛЕОНИД ПРОНИН, НАЧАЛЬНИК УЧАСТКА:

«НА МАСТЕРСТВЕ ТАКИХ РАБОЧИХ, КАК АЛЕКСАНДР ЧУЙКО, ДЕРЖИТСЯ ФУНКЦИОНИРОВАНИЕ ДОРОЖНО-СТРОИТЕЛЬНОГО УЧАСТКА. ОН ЯРКИЙ ПРИМЕР ТОГО, КАК НУЖНО ОТНОСИТЬСЯ К СВОЕМУ ДЕЛУ – ОТВЕТСТВЕННО, НАСТОЙЧИВО, ЧЕТКО ВЫПОЛНЯТЬ ЗАДАНИЯ».



На участке строительства СУ-920 (ЦКАД-3).



# АЛЕКСЕЙ АНДРЕЕВ:

## «ВЕРА УЧИТ НАС ГЛАВНЫМ В ЖИЗНИ ВЕЩАМ»

«АВТОБАН» – компания, известная своим высоким уровнем социальной ответственности. Поддержку получают не только сотрудники, но и жители России: в замысле компании отмечено, что возводимые автодороги являются основой для развития регионов. Однако не только сданные ГК «АВТОБАН» объекты вносят свой вклад в повышение качества жизни людей. Следование традициям российской благотворительности – давний ориентир работы генерального директора компании Алексея Андреева.

Ежегодно Алексеем Владимировичем в лице руководителя ГК «АВТОБАН», регионального парламентария и известного благотворителя оказывается поддержка различных направлений религиозной деятельности: такую позицию он объясняет тем, что вера – это основа культурной базы любого русского человека. Средства направляются на

строительство, реконструкцию и наполнение учреждений, поддержку мероприятий воскресных школ, создание просветительских брошюр и развитие творчества верующих жителей. Так, этой весной компания «АВТОБАН» пожертвовала один миллион рублей Югорской Епархии Русской Православной церкви на уставную деятельность организации. На сегодняшний день в Епархии функционирует отдел религиозного образования, отдел по взаимодействию с казачеством и силовыми структурами, образован архиерейский хор, информационный отдел, а также православная гимназия преподобного Сергия Радонежского, в которой обучается 110 детей.

В городе Мегионе (Ханты-Мансийский автономный округ – Югра) завершается строительство часовни, расположенной на территории городского кладбища. Еще в 2004 году был заложен первый камень будущего Собора Архистратига Божия Михаила и прочих Небесных сил бесплотных, но тогда стройка не началась. Возведение часовни возобновилось 13 лет спу-



Освящение часовни в честь всемилостивого спаса на трассе М-3 «Украина».



Часовня в честь Собора Архистратига Божия Михаила и прочих Небесных сил бесплотных на территории мегионского кладбища.

стя: спонсорами строительства, помимо жителей города и местных предпринимателей, стал учрежденный Алексеем Андреевым фонд «Мы ВМЕСТЕ» и директор Ханты-Мансийского филиала ДСК «АВТОБАН» Сергей Алексеев. Направленные средства пошли на разработку проектно-сметной документации, приобретение купола, закупку строительного материала и основные строительно-монтажные работы. И, хотя работы по возведению окончательно еще не завершены, накануне дня особого поминовения усопших – Радоницы, в строящейся часовне отслужили благодарственный молебен. О важности появления Собора говорит весь Мегион: в сложный и тяжелый момент жизни, каковым становится визит на кладбище, жители смогут обратиться к Богу, попросить его придать веры и душевных сил, ощутить Его присутствие и поддержку.

В течение последних семи лет в общественную приемную Алексея Андреева поступали самые различные обращения от религиозных представителей. Так, по сложившейся традиции, ежегодно ока-

зывается финансовая поддержка на проведение различных общегородских, православных и мусульманских праздников. Принимается участие в организации работы воскресных школ, летних религиозных площадок, творческих фестивалей и спортивных конкурсов. При поддержке Алексея Андреева велось и благоустройство прихрамовых территорий – к примеру, в Пыть-Яхе были приобретены лавочки для Храма в честь иконы Божией Матери «Нечаянная Радость». Содействие строительству и реконструкции религиозных учреждений оказывается Алексеем Андреевым в том числе и из депутатского фонда. К примеру, полмиллиона рублей было потрачено на ремонтные работы в Храме Покрова Божией Матери в Мегионе, 250 тысяч рублей – на ремонт Прихода Храма в честь преподобной мученицы великой княгини Елизаветы.



Генеральный директор АО «ДСК «АВТОБАН» Алексей Андреев в храме поселка Высокий.

«Вера, вне разделения на конфессии, учит нас главным в жизни вещам – доброте, милосердию, бескорыстной помощи, сплочению. Можно ходить в церковь или неходить, но нельзя отрицать правильности нравственных установок, дающихся нам религией», – считает Алексей Андреев.





# ДОРОЖНИКИ – УЧАСТНИКИ ВЕЛИКОЙ ОТЕЧЕСТВЕННОЙ

Текст: Наталья Кулакова

Привет, мой юный друг! Ежегодно 9 мая в каждом уголке нашей страны отмечают День Победы – самый радостный и самый грустный праздник на свете. В этот день в глазах людей сияет радость и гордость за Великую Победу, которую их папы и мамы, дедушки и бабушки одержали много лет назад. Но радость эта смешана с печалью: вспоминают люди о тех, кто погиб в той войне. Много людей погибло от вражеских пуль и бомб, от голода и тяжелой работы. Поэтому говорят, что День Победы – это «праздник со слезами на глазах»; то есть день одновременно и радостный, и печальный.

**Но давай разберемся: что же это была за война? И почему победа в ней настолько важна, что вся страна празднует ее даже много лет спустя?**

Может быть, ты уже слышал ее название – **Великая Отечественная война**. Великой ее назвали потому, что не видел еще свет войны такой огромной, такой разрушительной. Никогда еще не сталкивалось в сражениях столько солдат, столько самолетов и танков, никогда еще не было разрушено столько городов, убито столько людей. Ужасная была война! А Отечественной зовут ее потому, что защищали в той войне наши солдаты свое отчество – родные поля, дома, любимых жен и детей. Защищали свободу родной страны от злых фашистов.

**А кто такие фашисты?** Это были злые, жестокие люди. Они решили, что на всей Земле должен оставаться только их народ, который они считали самым лучшим. А все другие народы они хотели уничтожить. Там, где проходила армия фашистов, оставались разрушенные города и деревни, сожженные дома, убитые люди. Такой вот страшный враг пришел к нам свойной летней ночью 22 июня 1941 года.

Наша вольная, мирная страна не хотела покоряться фашистам! У врага был план: быстро, одним ударом сломить нашу Родину, дойти до самой Москвы и покорить ее, разрушить. Но насмерть встали на границе солдаты: не пустим! По всей

стране мужчины, способные воевать, уходили на фронт, заменяя собой убитых. А женщины и дети вставали вместо мужчин к заводским станкам, работали в полях, растили хлеб и строили танки. Весь народ, от самых маленьких ребят до стареньких бабушек и дедушек, решил бороться с врагом!

Но враг все наступал и наступал. Много солдат было у фашистов, много самолетов и танков, много бомб и снарядов. Трудно пришлось нашей армии! Долго отступали наши солдаты, и только когда за спиной оказалась Москва, столица, сердце нашей Родины, всем стало ясно: дальше некуда отступать, Москву нельзя отдать врагу. Ценой страшных, тяжелых боев, ценой своих жизней остановили солдаты фашистские полчища у речки Нары, совсем недалеко от Москвы.

После этой великой битвы медленно, но уже неотвратимо наступали наши солдаты, теснили фашистов, гнали с родной земли, освобождали захваченные города и людей. До самого Берлина, где прятались главные фашисты, гнали захватчиков, и весной 1945 года ворвались, наконец, в этот далекий город и одержали полную, окончательную победу. 8 мая 1945 года побежденные фашисты окончательно сдались, а 9 мая стало великим праздником – Днем Победы.

Во время Великой Отечественной войны пострадали не только миллионы людей, но и города, дороги и дома. Для восстановления и строительства дорог и мостов были созданы специализированные дорожные части. Они, в том числе, занималась загрузкой порожних автомобилей, идущих с фронта. Во время войны военно-дорожные подразделения были подлинными хозяевами на дорогах и отвечали за их состояние.

Во время войны дорожные войска совершили немало подвигов, и один из них – в Брянской области. На автомагистрали Орел – Рославль, перед Брянском, расположен единственный в своем роде знак, предписывающий автомобилистам подавать звуковой сигнал в память о военных водителях, не вернувшихся с войны. Справа и слева от дороги – знаки, свидетельства мужества и отваги тех, кто не бросал баранку даже под обстрелами, кто «вел машины, объезжая мины, по путям-дорогам фронтовым».



Памятник воинам-дорожникам на 70-м км Минского шоссе.

По одну руку – знаменитые полупорки, возведенные на пьедесталы. По другую – центральный монумент воинам-водителям: фронтовой шофер стоит на подножке своего надежного, верного друга-работяги, чернорабочего войны.

За памятником, уже в лесу, новые фрагменты ансамбля: та самая баракка, которую крутили без устали шоферы, макеты тех же полупорок, указатели с обозначением городов, до которых следовало дойти советским освободителям – Прага, Вена, Берлин. А водители, проезжающие мимо по трассе, сигналят и сигналят: днем и ночью, кто коротко, кто протяжно, отдавая дань уважения своим собратьям по профессии: вы нас слышите? Мы вас помним!

За время Великой Отечественной войны за образцовое выполнение заданий командования 15 автомобильных соединений и частей получили почетные наименования, а 94 были награждены орденами Кутузова, Александра Невского, Красного Знамени и Красной Звезды. За героические подвиги и самоотверженный труд более 21 тысячи автомобилистов награждены орденами и медалями, а одиннадцати было присвоено звание Героя Советского Союза.

Солдатский труд воинов дорожных войск до сих пор так до конца и не оценен историей. Это была одна из самых непромокших, но крайне необходимых для победы профессий. Дорожники воистину, в самом прямом смысле этого слова, мостили дорогу к 9 мая 1945 года.

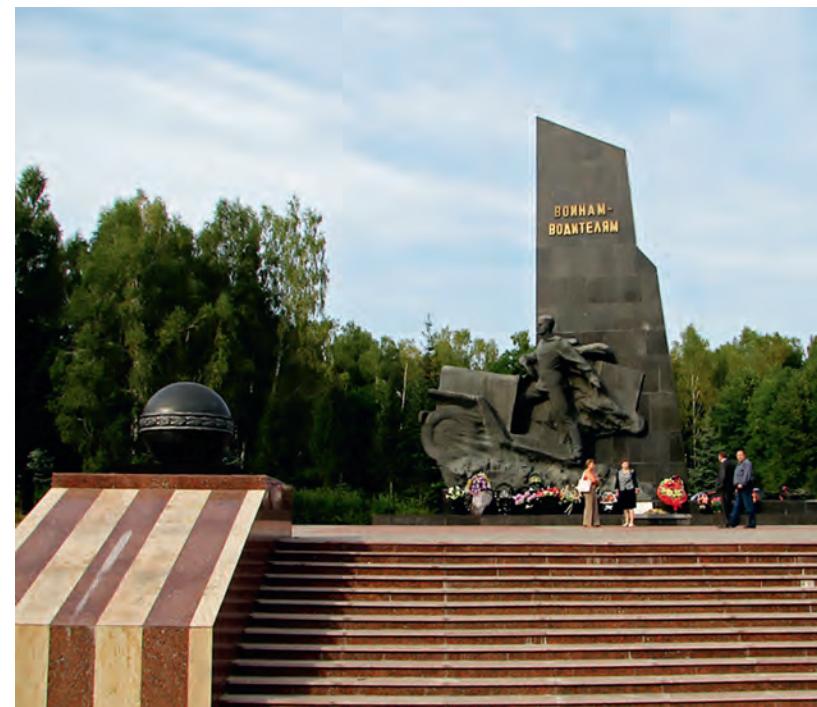
В битве за столицу принимали непосредственное участие 45 дорожных частей. В ходе оборонительного сражения дорожными частями была подготовлена кольцевая автомобильная

дорога вокруг Москвы протяженностью 125 км, 28,6 км из которых были построены заново. На водотоках было наведено 7 наплавных мостов. Дорога позволила проводить разгрузку железнодорожных составов на подходах к городу и быстро выдвигать прибывающие войска на боевые позиции.

При контрнаступлении под Москвой дорожные войска получили первый опыт скоростного восстановления поврежденных участков дорог и разрушенных мостов, а также развертывания дорожно-комендантской службы. Противник только на дорогах Западного фронта уничтожил до 250 мостов общей длиной более 5 км.

К февралю 1942 года дорожники восстановили большинство мостов общей протяженностью 4 300 м, в том числе металлические через Волгу у Калинина, через канал Москва – Волга у Яхромы и Дмитрова. В битве участвовало 49 дорожных условных батальонов.

Представь, сколько сил приложили дорожники в годы войны, чтобы твои предки смогли освободить страну от фашистов? В наше время профессия дорожника, к счастью, является гражданской. Но каждый год, 9 мая, мы благодарим наших дедушек, бабушек, отцов и матерей за то, что в те страшные годы они не струсили, не покорились врагу, отстояли нашу свободу, своими жизнями заплатили за нашу счастливую жизнь и мирное небо. И ты запомни этот день! Подвиг этот никогда не должен быть забыт.



Памятник воинам-автомобилистам, Брянская область.



ПОЗДРАВИМ ВМЕСТЕ!

# АПРЕЛЬ

## ■ ООО СПФ СТРОМОС

В апреле коллектив предприятия поздравляет с 50-летним юбилеем уборщика **Петрову Светлану Зиноновну**, с 55-летним юбилеем – монтажника ЖБК **Лазарева Василия Васильевича** и кладовщика **Васильеву Людмилу Петровну**, с 60-летним юбилеем – плотника **Гуляйкина Виктора Ивановича**.

Уважаемые коллеги! Желаем вам солнечного, радостного настроения, крепкого здоровья, удачи и счастья. Пусть заботы добавляют опыта, а работа приносит лишь только удовольствие. Пусть непременно сбудутся ваши мечты, а жизненный путь вы пройдете только по белой полосе!

## ■ АВТОТРАНСПОРТНЫЙ ФИЛИАЛ

Коллектив филиала поздравляет с 60-летним юбилеем водителя 2-го класса **Шрамкова Анатолия Александровича**, с 50-летием – водителя 1-го класса **Борисова Авенира Валентиновича**.

От всей души желаем юбилярам новых профессиональных свершений, неиссякаемого творческого задора, вдохновения и увлеченности своей работой. Будьте счастливы, здоровы, любими! Пусть в вашей жизни будет как можно больше ярких будней и незабываемых праздников, солнечных дней и теплых вечеров в кругу близких и друзей.

26 апреля отметила 55-летний юбилей начальник отдела кадров **Болотина Нина Степановна**. Более 18 лет она трудится в структуре «АВТОБАНА». Неоднократно награждалась почетными грамотами, а также золотым нагрудным значком АО «ДСК «АВТОБАН» и юбилейным знаком «В память 200-летия Управления водными и сухопутными сообщениями».

Уважаемая Нина Степановна! Нам служит примером Ваш профессиональный опыт, верность нашей компании. Мы желаем Вам крепкого здоровья, долгих лет жизни. Пусть Ваша жизнь всегда озаряет счастливая звезда, улыбки надежных друзей и добрый свет семейного очага!

## ■ СТРОИТЕЛЬНОЕ УПРАВЛЕНИЕ № 905

В апреле 50-летний юбилей отмечают начальник РСУ **Гасанов Керим Гаджи оглы**, заместитель главного инженера **Костин Игорь Владимирович** и повар **Трифанова Лидия Алексеевна**. 55 лет исполняется дорожному рабочему **Беличенко Юрию Александровичу**!

Желаем всем юбилярам сибирского здоровья, стабильности, долгих лет активной жизни! Пусть работа дарит вам уверенность в завтрашнем дне, а семья всегда остается местом, где вы будете чувствовать себя счастливыми! Мира, добра и процветания!

## ■ СТРОИТЕЛЬНОЕ УПРАВЛЕНИЕ № 909

В апреле 2018 года 60-летний юбилей отмечает машинист бульдозера **Копанев Александр Александрович**. В СУ-909 он работает с 2006 года, за это время зарекомендовал себя исполнительным и ответственным работником и грамотным специалистом.

50 лет исполняется водителю **Шевчуку Владимиру Андреевичу**. Более 20 лет трудится он в СУ-909. Это профессионал высокого уровня, отзывчивый, добросовестный и искренний человек.

Также 50 лет отмечает битумщик **Баймашев Булат Шарипович** – исполнительный и ответственный работник, в совершенстве знающий свое дело, хороший товарищ, который в любую минуту готов прийти на помощь. В системе «АВТОБАН» проработал 3 года.

Дорогие юбиляры! Примите теплые сердечные поздравления и пожелания крепкого здоровья, радости, счастья и благополучия. Успехов и оптимизма вам на работе. Любви и взаимопонимания. Пусть ваш дом всегда будет полон радости и счастья!

По техническим причинам в журнале было пропущено поздравление мартовскому юбиляру – **Соколовой Галине Ивановне**. Приносим ей свои извинения и от души поздравляем с 65-летним юбилеем!

Галина Ивановна трудится медсестрой в центральной диспетчерской в общей сложности более 28 лет, она имеет хорошие практические знания по своей специальности, что позволяет ей успешно справляться с работой, проявляя четкость, исполнительность, инициативу.

Уважаемая Галина Ивановна! Примите самые теплые и искренние пожелания здоровья, добра, душевной молодости и долгой счастливой жизни! Спасибо Вам за Ваш труд и преданность родному предприятию!



## ■ СТРОИТЕЛЬНОЕ УПРАВЛЕНИЕ № 910

Коллектив ООО «СУ-910» поздравляет с 55-летним юбилеем водителя 1-го класса **Абакумова Владимира Афонасьевича**, с 60 летним юбилеем – водителя погрузчика 5-го разряда **Корнева Михаила Васильевича**.

Уважаемые юбиляры! Желаем вам сохранять юбилейное приподнятое состояние духа, ощущение счастья и радости на долгие годы! Мира вам, добра, удачи и процветания!

## ■ СТРОИТЕЛЬНОЕ УПРАВЛЕНИЕ № 911

Коллектив СУ-911 поздравляет с 55-летним юбилеем водителя 1 класса **Галабурду Валерия Степановича**, с 50-летним юбилеем – водителя 1 класса **Мартынова Игоря Михайловича**!

Дорогие юбиляры! Примите наши поздравления с этими знаменательными датами! Хочется пожелать здоровья вам и вашим близким, семейного счастья, удачи в делах. Любви, гармонии, материального благополучия! Мы ценим и уважаем ваш труд!

## ■ СТРОИТЕЛЬНОЕ УПРАВЛЕНИЕ № 925

В апреле в 50-й раз отмечает день рождения водитель **Иванов Олег Анатольевич**, а 55 лет исполняется мастеру учета материалов **Трибунской Галине Александровне**!

По 16 лет отработали в нашем коллективе Олег Анатольевич и Галина Александровна. Эти цифры говорят сами за себя. Они опытные профессионалы своего дела. Своим трудолюбием, ответственностью, преданностью предприятию заслужили уважение коллег, являются неоспоримым примером для молодежи.

Уважаемые юбиляры! Мы от всей души благодарим вас за многолетний и добросовестный труд на благо компании. За ваш огромный опыт, пример преданности компании и дорожному строительству в целом. Примите наши сердечные пожелания добра и мира, семейного благополучия, крепкого здоровья на долгие годы!

## ■ СТРОИТЕЛЬНОЕ УПРАВЛЕНИЕ № 920

В апреле отмечают 60-летний юбилей машинист погрузчика **Найденов Николай Федорович** и машинист экскаватора **Иванов Николай Вячеславович**, 55-летний юбилей празднует машинист бульдозера **Чередниченко Юрий Анатольевич**, 50 лет исполняется водителю **Полиенко Виктору Викторовичу**, 20 из которых он трудится на благо АО «ДСК «АВТОБАН».

Дорогие именинники! Желаем вам крепкого здоровья, успехов во всех начинаниях, благополучия и стабильности! Пусть каждый день будет солнечным и ярким, работа спорится, все получается так, как вы задумали!

## ■ ХАНТЫ-МАНСИЙСКИЙ ФИЛИАЛ

Коллектив Ханты-Мансийского филиала поздравляет с 65-летним юбилеем заместителя директора по строительству **Деулина Владимира Михайловича**.

Уважаемый Владимир Михайлович! От всей души желаем Вам долгих лет жизни, крепкого здоровья, благополучия и счастья! Пусть во всех делах Вам сопутствует удача, планы всегда реализуются, и рядом будут только доброжелательные и приятные люди!

ПОЗДРАВЛЯЕМ СЧАСТЛИВЫХ РОДИТЕЛЕЙ!

СУ-905:

**Терентьева Сергея Вениаминовича**, водителя – дочь **София**, 28.02.2018.

**Клементьева Максима Вячеславовича**, асфальтобетонщика – сын **Кирилл**, 11.03.2018.

**Сенионого Александра Васильевича**, машиниста экскаватора – дочь **София**, 23.03.2018.



ПОЗДРАВИМ ВМЕСТЕ!

# МАЙ

## ■ СТРОИТЕЛЬНОЕ УПРАВЛЕНИЕ № 905

Двенадцать юбиляров в нашем коллективе отмечают свой майский день рождения! 50 лет исполняется машинисту автогрейдера **Белкину Олегу Владимировичу**, водителю погрузчика **Еремееву Алексею Ивановичу**, механику дорожно-строительных машин и механизмов **Зайцеву Игорю Владимировичу**, дорожному рабочему **Клешину Юрию Павловичу**, машинисту бульдозера **Кучербаеву Серику Темирбулатовичу**, кладовщику **Федосееву Дмитрию Владимировичу**.

55-летие празднуют механик дорожно-строительных машин и механизмов **Андреев Петр Яковлевич**, машинист экскаватора **Голотин Андрей Николаевич**, слесарь-ремонтник **Мальков Виктор Анатольевич**, водитель **Понамарев Александр Климентьевич**.

70-летие – слесарь по ремонту дорожно-строительных машин и тракторов **Коньшаков Иван Петрович**.

Мирного неба вам, крепкого здоровья! Спасибо за ваш добросовестный труд и вклад в общее развитие управления! Желаем долгих лет жизни вам и вашим родным!

## ■ СТРОИТЕЛЬНОЕ УПРАВЛЕНИЕ № 911

Коллектив СУ-911 поздравляет с 55-летним юбилеем машиниста автогрейдера **Щербинина Владимира Федоровича** и машиниста экскаватора **Спиченка Михаила Васильевича**!

Грейдер – универсальная техника, а потому в задачи машиниста входят такие важные этапы строительства дороги, как профилирование земляного полотна, возведение насыпи, откосов, выемок, перемещения дорожно-строительных материалов и грунта. Профессионал должен обладать физической выносливостью, наблюдательностью, способностью быстро переключать внимание, эмоциональной устойчивостью.

Профессия машинист экскаватора относится к типу «Человек – Техника», она ориентирована на использование и обслуживание экскаватора. Для успешного выполнения такой работы требуются оперативность, точность, определенность действий и исполнительность, дисциплинированность. Дополнительный тип этой профессии – «Человек – Знак», поскольку работа машиниста связана с работой со знаковой информацией (показаниями приборов, цифрами, показаниями приборов, схемами, картами). Для эффективного выполнения своей работы машинисту требуется развитое внимание.

Наши юбиляры – достойные представители своих профессий. Они – тот рабочий костяк, без которого невозможно строительство современных качественных автомобильных дорог. Примите теплые сердечные поздравления и пожелания крепкого здоровья, радости, счастья и благополучия. Успехов и оптимизма вам в работе, любви и взаимопонимания в кругу родных и близких. Пусть ваш дом всегда будет полон радости и счастья. Спасибо вам за труд и искреннюю преданность профессии!

## ■ АВТОТРАНСПОРТНЫЙ ФИЛИАЛ

Коллектив филиала поздравляет водителей **Лесникова Сергея Леонидовича**, **Попова Сергея Дмитриевича**, вулканизаторщика **Мешкова Николая Алексеевича** с 55-летним юбилеем, водителя **Смирнова Игоря Петровича** и диспетчера **Косых Елену Владимировну** – с 50-летием, водителя **Шмидта Владимира Эвальдовича** – с 60-летием.

В день юбилея примите наши искренние поздравления и пожелания доброго здоровья, исполнения задуманного, личного счастья и процветания! Пусть вам сопутствует удача в делах, душевная радость и праздничное настроение!

## ■ ООО «СПФ «СТРОМОС»

Коллектив предприятия поздравляет арматурщика-бетонщика **Яковлева Сергея Михайловича**, отмечающего 60-летний юбилей. Труд бетонщика сложен и уважаем одновременно. Место работы арматурщика-бетонщика – строительная площадка. Он умеет составлять различные сорта бетона, а их довольно много, умеет заливать бетоном блоки, а это непросто. Бетонные работы особенно сложны в зимнее время. Если бетон замерзнет раньше, чем произойдет «схватывание», изделие не получит необходимой прочности. Приходится применять различные способы подогрева и утепления железобетонных изделий.

Работы вне помещения, в ненастье часто спряжены со значительными физическими нагрузками, поэтому необходимо обладать хорошими физическими данными, чтобы выполнять свою работу качественно.

Уважаемый Сергей Михайлович! С днем рождения Вас! Здоровья, энергии на долгие годы, благополучия, счастья и гармонии! Спасибо за Вашу работу!

## ■ СТРОИТЕЛЬНОЕ УПРАВЛЕНИЕ № 920

В мае празднует свой 50-летний юбилей сотрудник ОАО «Строительное управление-920», машинист бульдозера **Батейкин Александр Михайлович**.

Профессия бульдозериста считается истинно мужской. Для успешной работы по такой специальности требуется техническая грамотность и физическая выносливость. На рабочего возлагается высокая ответственность. В процессе работы машинист выполняет планировку строительной площадки, засыпку траншей, срезание грунта.

Уважаемый Александр Михайлович! Коллектив нашего предприятия ценит Ваш труд и от всей души поздравляет с важным событием. Пусть эта дата ознаменуется радостью, признанием заслуг, а возраст принесет гармонию души и спокойствие сердца. Желаем Вам добра на пути и благополучия в доме, мирного неба и счастья вокруг.

## ■ СТРОИТЕЛЬНОЕ УПРАВЛЕНИЕ № 925

Коллектив предприятия поздравляет с 50-летним юбилеем заместителя директора по экономике и финансам **Винокурову Татьяну Ивановну**!

Татьяна Ивановна работает в компании 18 лет, с декабря 1999 года. Начала свою трудовую деятельность в ОАО «СУ-920» в должности начальника планового отдела. С августа 2000 года переведена на должность заместителя директора по ЭиФ, в которой работает по настоящее время.

Т.И. Винокурова обладает большим опытом руководящей работы в сфере экономики и финансов, всесторонне образована, владеет вопросами формирования бухгалтерских балансов, вопросами налогообложения. Отличается высокой работоспособностью, умением расставлять приоритеты. Всегда планирует свою работу и достигает поставленной цели. Благодаря высокой квалификации умеет анализировать ситуацию и внести предложения для обеспечения запланированного уровня рентабельности. Является неоспоримым примером для молодежи!

Уважаемая Татьяна Ивановна! Примите наши искренние поздравления с юбилеем! Здоровья Вам, бодрости, терпения в преодолении трудностей, неиссякаемых сил для решения всех, даже неразрешимых проблем! Мы все Вас очень ценим и уважаем, желаем Вам того, что очень важно для любого человека: хорошего настроения, удачи в делах, взаимопонимания с коллегами и родными, верной дружбы и искренней любви!

Коллектив управления поздравляет с 60-летним юбилеем машиниста экскаватора 7 разряда **Барабошкина Николая Алексеевича**!

7 разряд – это показатель высокого профессионализма. Он позволяет управлять одноковшовым экскаватором с ковшом вместимостью от 4,6 до 10,0 м<sup>3</sup>, экскаватором с удлиненным оборудованием (прямая лопата) с ковшом вместимостью свыше 4,0 м<sup>3</sup>; многоковшовым цепным и роторным экскаваторами с теоретической производительностью от 2500 до 4500 м<sup>3</sup>/час. Ваша профессия востребована во многих строительных отраслях, и мы благодарим Вас за то, что Вы сохраняете верность компании «АВТОБАН».

От всей души поздравляем! Желаем верить в собственные силы, постоянно двигаться вперед. Благодарим Вас за многолетний и добросовестный труд! Будьте здоровы и счастливы!

## ■ СТРОИТЕЛЬНОЕ УПРАВЛЕНИЕ № 910

Коллектив предприятия поздравляет с 60-летним юбилеем машиниста экскаватора **Томинова Юрия Ивановича**! Его стаж в Группе компаний составляет почти 14 лет, и все эти годы он остается верен родному предприятию. Юрий Иванович – участник строительства десятков объектов «АВТОБАНА».

Уважаемый Юрий Иванович, примите наши искренние поздравления с юбилеем! Мы благодарим Вас за достойный вклад в развитие компании. Желаем всегда сохранять бодрое состояние духа, крепкое здоровье на многие годы!

## ■ СТРОИТЕЛЬНОЕ УПРАВЛЕНИЕ № 967

Коллектив предприятия поздравляет юбиляров апреля и мая. С 60-летним юбилеем – машиниста копровой машины **Петухова Александра Яковлевича**, с 55-летним юбилеем – машиниста автокрана **Коровина Александра Афанасьевича**, машиниста погрузочной машины **Воронина Владимира Павловича**, оператора АСУ **Нурова Абдулу Магомедовича**, с 50-летним юбилеем – машиниста ДЭС **Сорокина Сергея Ивановича**.

Профессия машиниста актуальна и при этом весьма ответственна. Но к ней предъявляется ряд обязательных требований. Машинист должен уметь обслуживать свою технику, знать ее характеристики и правила техники безопасности, устранять внезапно возникающие неполадки. Поэтому эти специалисты очень ценятся в строительной отрасли. И мы рады, что именно такие профессионалы трудятся на нашем предприятии.

Оператор асфальтосмесительной установки – одна из важных профессий в технологической цепочке приготовления асфальтобетонной смеси. Он хорошо разбирается в АСУ, знает основные виды и принципы неполадок этого оборудования и способы их устранения, состав и свойства асфальтобетонных смесей, технологию приготовления асфальтобетонных смесей и т. д. От его работы зависит качество АБС и в итоге качество самой дороги.

Уважаемые юбиляры! Поздравляем вас и желаем крепкого здоровья, быть любимыми и уважаемыми в кругу друзей и коллектива, верить в свои силы и достигать любых поставленных целей! Пусть каждый новый день дарит новые положительные эмоции. Счастья, здоровья и долгих лет жизни!

ПОЗДРАВЛЯЕМ СЧАСТЛИВЫХ РОДИТЕЛЕЙ!

СУ-967:

**Хирачиева Шамиля Хирачиевича**, машиниста катка – сын **Айюб**,

22.11.2017.

**Жанбуршину Елену**

**Валерьевну**, бухгалтера – сын **Тимерлан**, 08.02.2018.

**Митрошина Максима Евгеньевича**, мастера СМР – дочь **Вероника**,

27.02.2018.

**Темербекова Марата**

**Габдулловича**, водителя – сыновья **Ислам** и **Исмаил**,

10.03.2018.

**Рябинина Владимира**

**Андреевича**, инженера ПТО – сын **Иван**, 22.03.2018.



# Телефон доверия

# 8-800-555-98-18

в режиме круглосуточного автоответчика,  
бесплатно из любого региона России

**Короткий номер: 4099**

В случае предоставления значимой информации возможно вознаграждение.

---

## Уважаемые работники и посетители!

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

### **Просим по Телефону доверия сообщать:**

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

Каждое обращение будет внимательно рассмотрено.

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

---

Корпоративный сайт: [www.avtoban.ru](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**