

16 октября Россия отмечает День работника дорожного хозяйства. Это праздник всех, кто связывает паутиной автомагистралей и мостов тысячи населенных пунктов и делает улицы городов комфортными и безопасными. Для Тверской области развитая транспортная инфраструктура — это, пожалуй, одно из главных условий роста экономики и повышения качества жизни. Поэтому от самочувствия дорожно-строительной отрасли Верхневолжья напрямую зависит будущее региона. О том, с какими успехами и достижениями тверские дорожники встречают свой профессиональный праздник, а также о проблемах, с которыми им приходится сталкиваться, читайте в специальном проекте нашего еженедельника на стр. 5-12

Месяц назад в дорожной отрасли тверского региона произошли серьезные структурные и кадровые изменения. Теперь у дорожников появилось свое министерство. Но что особенно радует профессиональное сообщество, так это то, что руководить ведущей отраслью доверено уроженцам Твери. О том, какие надежды работники отрасли связывают с этими изменениями, мы узнали у самых опытных дорожников Верхневолжья — заслуженного строителя РФ, президента Дорожно-строительной ассоциации Тверской области Владимира ШЕИНА и вице-президента Дорожно-строительной ассоциации Тверской области Виталия ЛЕМЕШКО

#### Лучшее — впереди

— Владимир Георгиевич, готовясь к интервью, мы поговорили со многими дорожниками и с удивлением узнали, что многие из них сравнивают состояние дорожного хозяйства России, и в частности Тверской области, с тем состоянием, которое было в стране после Великой Отечественной войны... Так ли это на самом деле?

— Да, это действительно так. Не буду лукавить, дорожное хозяйство по-прежнему переживает не самые лучшие времена. Основных проблем, с которыми приходится сталкиваться дорожникам, две. Во-первых, недостаточное финансирование строительства и ремонта дорог. Ситуация изменилась в худшую сторону еще несколько лет назад, когда на федеральном уровне было принято решение о ликвидации дорожных фондов, бюджет которых был независим от региональной казны, и аппарат фонда сам принимал решение о проведении ремонт-

# Дорога в гору

ных и строительных работ. Консолидация бюджетов и изменение источников финансирования привело к тому, что областные деньги выделяются в первую очередь на социальную политику и развитие коммунальной сферы, а вот о дорогах вспоминают в последнюю очередь. Сейчас принято решение о воссоздании этих фондов — на федеральном уровне это получается, а вот в регионах, в том числе и в Тверской области, все гораздо сложнее. Вторая трудность — пресловутый ФЗ №94, который был принят для того, чтобы выполнять четкую функцию — регулировать процедуру размещения заказов для государственных нужд, но на самом деле вызывает лишь одни вопросы. Что же касается дорог Верхневолжья, они, как и большинство российских, оставляют желать лучшего. И если главные региональные направления, например, Тверь — Старица — Ржев, Тверь — Торжок, Кувшиново — Осташков, Тверь — Бежецк — Красный Холм — Весьегонск еще удается поддерживать в порядке, то все остальные находятся в аварийном состоянии. Содержать в нормальном состоянии 15 тыс. километров дорог, большая часть из которых была построена еще в 60-е годы, не так-то просто. Нужны деньги, техника и, в конце концов, люди, которые будут на них работать. Но ситуация начала меняться в лучшую сторону: впервые за десять лет в дорожной отрасли региона намечился прорыв. В чем он проявляется? На мой взгляд, в том, что новая региональная власть занялась решением кадровых перестановок. На место прежнего руководителя Дорожного фонда и Министерства транспорта и свя-

зи наконец-то назначили людей, которые не понаслышке знают о проблемах тверских дорог.

#### Сам судьбу свою вылепи, сам...

— Было бы глупо не интересоваться в канун Дня работника дорожной отрасли, что значит для вас ваша профессия...

— После окончания школы передо мной не стоял выбор, куда идти учиться дальше. Я принял достаточно осознанное решение и поступил в Воронежский инженерно-строительный институт на специальность «Автомобильные дороги». Само слово «строительство» меня тогда просто завораживало, а когда, будучи практикантом, я увидел первые результаты работы, понял: лучше профессии и быть не может. От состояния дорог зависит состояние экономики, а значит, и благополучие любой территории. И за всем этим стоят люди.

#### С платформы — в бой

— Кстати, о людях. Времена меняются, но в любой профессии всегда остается что-то базовое. Например, учитель должен обязательно любить детей, врач — быть отзывчивым и оказывать помощь любому нуждающемуся. А что отличает вашу профессию?

— Чтобы стать грамотным дорожником, а уж тем более руководителем, необходимо перенимать опыт у наших фронтовиков и ветеранов, для которых девиз «С платформы — в бой» был основой основ не только во время Великой Отечественной войны, но и в послевоенные годы. Их работу всегда отли-

#### ВИЗИТКА А

Владимир ШЕИН — заслуженный строитель Российской Федерации. Родился в деревне Дубики Тульской области. Окончил Воронежский инженерно-строительный институт по специальности «Автомобильные дороги». В 1970-1971 годах служил в рядах Советской Армии. С 1972 по 1999 годы — начальник отдела проектно-сметного бюро «Облдоруправления», главный инженер проектной конторы «Калининавтодора», главный инженер Дорожно-строительного управления №1, заместитель генерального директора по коммерческим вопросам Тверского государственного областного проектно-ремонтно-строительного предприятия автомобильных дорог «Тверьавтодор». С 1999 по 2004 годы — директор государственного учреждения «Дирекция территориального Дорожного фонда Тверской области». С 2004-го — советник губернатора Тверской области по вопросам строительства и инвестиционной политики. С 2007-го — президент Дорожно-строительной ассоциации Тверской области.



чало качество, и неважно, в каких условиях они работали, — дождь, зной, слякоть, морозы: не жаловались никогда. Нет битума — будет. Нет щебня — будет и щебень. Нужно перевести технику за 10-12 часов в другую область — перевезем. Если в ночную смену сломалась какая-то машина, то все знали: утром она снова будет работать. Такая самоотверженность должна быть и дальше — по-другому в нашей отрасли работать нельзя. Но сегодня, к сожалению, молодежь не та, что была раньше. Юноши идут в институт в основном только для того, чтобы уклониться от армии. А после учебы ищут какую-нибудь «шарашкину конторку», которая освобождала бы от воинской обязанности и дальше. Устроиться же работать в Дорожный фонд, — значит «рассекретиться»: в отдел кадров придется сообщать всю информацию о себе, и тут уж точно не отмажешься. О том, что они глупее нас вчерашних, речи нет. Напротив, сегодняшние студенты намного грамотнее и мудрее нас, другое дело, что все зациклены на карьере: год-два

— новая должность, еще три — руководитель.

#### Их пример — другим наука

— Уверена, примеров, на которые можно и нужно равняться, действительно много. Кого бы вы выделили особенно?

— Тысячи километров дорог общего пользования, а также сельских дорог построили бывший руководитель «Агродорстрой» Виктор Пименов, бывший руководитель «Волгодорстрой» Владимир Бортыш, а также быв-

ший начальник ВКУ Упрдор «Россия» Николай Измоленов. Из рядовых сотрудников внимания молодежи несомненно заслуживает работа главного механика Дорожного фонда Ильи Меренского — про него говорили: «Дорожному фонду на механиков не везло, кроме Ильи Лейбовича». Стоит вспомнить и тех тверских дорожников, кого уже нет в живых, но кто внес неоценимый вклад в развитие отрасли — это Иван Соловьев, Владимир Харичев, Иван Харченко, Алексей Суязов, Исаак Витенберг, Иван Бруй и многие другие.

#### УВАЖАЕМЫЕ РАБОТНИКИ И ВЕТЕРАНЫ ДОРОЖНОЙ ОТРАСЛИ!

Искренне поздравляем вас с нашим общим профессиональным праздником! Десятки тысяч километров дорог — жизненно важных артерий — связывают населенные пункты Тверской области. Все это — результат добросовестного и самоотверженного труда профессионалов нашей отрасли, безгранично преданных своему делу. Многого нами уже сделано, но еще больше работы впереди. Но мы уверены, что общими усилиями сможем решить любые, даже самые сложные, задачи и успешно воплотить в жизнь самые амбициозные проекты. В преддверии праздника отдельно хотелось бы поздравить гордость нашей отрасли — ветеранов-дорожников, которые привили нынешнему поколению специалистов искреннюю любовь к нашей нелегкой работе. Низкий поклон вам за тот грандиозный вклад, который вы внесли в развитие региона и всей страны. Желаем всем, кто выбрал почетную профессию дорожника, здоровья, счастья, благополучия и успехов в любых начинаниях. Пусть вам всегда сопутствует успех, а работа приносит лишь удовольствие!

Владимир ШЕИН, заслуженный строитель РФ, президент Дорожно-строительной ассоциации Тверской области, Виталий ЛЕМЕШКО, вице-президент Дорожно-строительной ассоциации Тверской области

#### ВИЗИТКА А



Виталий ЛЕМЕШКО — почетный дорожник Минтрансстрой, вице-президент Дорожно-строительной ассоциации Тверской области, генеральный директор ЗАО «Компания Волгодорстрой». Окончил Харьковский дорожный институт. В сфере дорожного строительства работает с 1963 года. За личный вклад в раз-

витие, социальную стабильность и экономические достижения компании «Волгодорстрой» Виталий Лемешко был удостоен Всероссийской премии «Руководитель года-2007». Под его руководством компания была признана лучшей подрядной организацией своей отрасли в 2005, 2006 и 2007 году, а также отмечена наградой американо-российской торгово-промышленной палаты «Энергия прогресса» за высокие производственные показатели.

#### Не понаслышке

— Виталий Александрович, вы много лет руководили организацией, которая выполняла дорожно-строительные работы на федеральной трассе, а на должность вице-президента Дорожно-строительной ассоциации Тверской области вы назначены не так давно. Схожи ли проблемы, с которыми сталкиваются и федеральные, и региональные дорожники?

— Безусловно, проблемы у всех общие. Последние 20 лет российская дорожная отрасль, и в частности тверская, действительно переживала не самые лучшие времена. Но есть надежда, что ситуация коренным образом изменится, если не в целом

по стране, то хотя бы в регионе. Как отметил Владимир Георгиевич, «прорыв» должен произойти благодаря кадровым перестановкам. Радостно, что Дорожный фонд и департамент транспорта и связи теперь возглавляют «наши» люди, имею в виду тверитян, которым не безразлична судьба региона.

#### Еще раз про молодежь

— Как сделать так, чтобы молодые кадры держались на работе? Ваши рецепты...

— В свое время я тесно сотрудничал с Тверским государственным техническим университетом. Отбирал на практику 10-15 человек, но из них в итоге приходили работать всего лишь 2-3.

И большинство из них не выдерживали трудностей, причем не финансовых, а моральных. Это только поначалу кажется, что быть дорожником — романтично. На самом же деле прожить вдали от дома в течение нескольких недель, а то и месяцев (работать приходится вахтовым методом) не так-то просто, да еще и работая по 12-16 часов в сутки. Чтобы стать дорожником, им нужно родиться.

#### Одеяло — на себя

— Какими качествами, на ваш взгляд, должен обладать человек, решивший связать свою судьбу со строительством дорог?

— Во-первых, он должен полюбить работу всем сердцем. Во-вторых, проявлять организаторские способности. Нужно уметь отвечать за порученное тебе дело. И, не смотря ни на что, всегда быть выше мелких обид.

Юлия ПАУТОВА