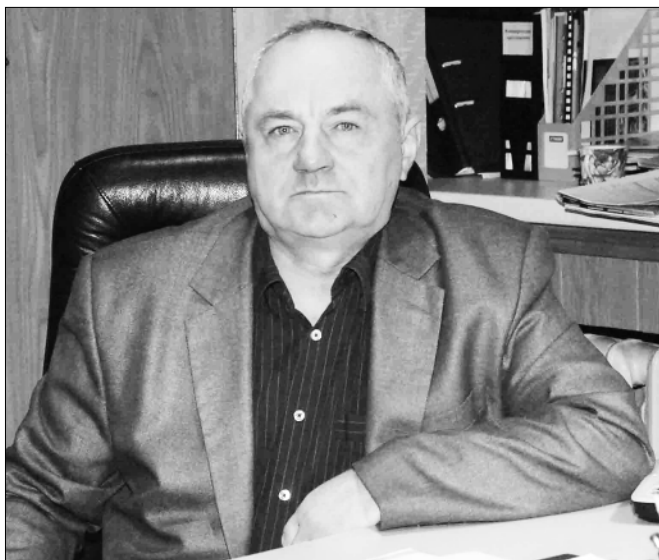


Отрасли нужны патриоты

Если дороги — вены и артерии современного мира, обеспечивающие сообщение между его городами, регионами и странами, то дорожных строителей можно назвать скорой помощью. Одна из организаций, которая поддерживает дороги в рабочем состоянии, — ОАО «Дорожное эксплуатационное предприятие №74». Об итогах прошедшего дорожно-строительного сезона мы беседуем с генеральным директором этого предприятия Николаем ЧИСТЯКОВЫМ



Николай ЧИСТЯКОВ, генеральный директор ОАО «Дорожное эксплуатационное предприятие №74»:

— За счет модернизации производства и внедрения инноваций нам удается увеличивать объемы производимых работ на 20-30% в год.

— Николай Васильевич, ваш профессиональный праздник отмечается в октябре, когда подходит к концу дорожный сезон. То есть самое время подвести итоги. На каких объектах в этом году работала ваша организация?

— С 2009 года предприятие ОАО «ДЭП-74» отвечает за содержание 114 км федеральной автомагистрали М-10 «Россия», проходящих по территории Тверской области. В этом году нами было произведено уширение дорожного основания и покрытия трассы при реконструкции мостового перехода через Волгу. Помимо этого на нескольких участках были выполнены ремонтные работы — ликвидации колеиности и повреждений. Стоит отметить, что те участки дороги, за которые мы несем ответственность, — сложные. Магистраль сильно перегружена, поэтому повреждения на ней случаются часто.

Наша задача заключается в том, чтобы оперативно их устранять. И можно сказать, что сегодня мы справляемся с ней на 100%. Кроме федеральной магистрали наше предприятие работает и на других объектах. На днях будет завершен капитальный ремонт 14 км дороги Тверь — Ржев (с 26-го по 40-й км), а к ноябрю — сдан участок на трассе регионального значения Тверь — Бежецк — Весьегонск — Устюжна (с 56-го по 60-й км). Улучшение качества полотна на этих объектах должно существенно снизить количество ДТП, ведь, как известно, названные дороги входят в перечень тех, где отмечена наибольшая аварийность. Еще один объект, который мы сдали в этом году, — это благоустройство территории завода по обжарке кофе компании «Паулиг Рус» в промышленной зоне Боровлево. Также в настоящее время мы работаем в качестве субподрядчика на реконструкции Мигаловского моста, которая позволит не только увеличить пропускную способность через Волгу, но и во многом улучшить качество жизни в тех поселках, сообщение с которыми сегодня затруднено. Ожидается, что полностью реконструкция будет закончена к 2013 году.

— Как известно, много лет вопрос о модернизации производства и внедрении инноваций обсуждается на федеральном уровне и находится на особом контроле у президента страны. А как вы понимаете эти два ключевых слова — «модернизация» и «инновации»?

ее все-таки не хватает, в частности комбинированных дорожных машин, грейдеров и катков. В нашей отрасли износ оборудования достаточно высокий, поэтому ежегодно нам приходится выводить из эксплуатации по 5-7 единиц устаревшей техники. Сложность заключается в том, что мы приобретаем

тика, темпы строительства и качество работ во многом зависят от оснащенности предприятия.

— Николай Васильевич, не секрет, что существующий Федеральный закон №94-ФЗ, призванный регулировать процедуру размещения заказов для государ-

ств, радикально менять правовую базу госзакупок или же в ФЗ №94 требуют корректировки только отдельные положения?

— По моему мнению, полностью переписывать закон нет необходимости, но что касается отдельных его частей, а именно урегулирования вопросов планирования закупок, формирования начальной цены, контроля исполнения государственного контракта, приемки качества поставленных товаров, то здесь есть проблемы, с которыми неизбежно сталкиваются многие организации. Кроме того, ФЗ-94 в своем нынешнем виде создает благоприятную почву для так называемых фирм-однодневок, больше заинтересованных не в качестве работ, а в освоении и порой даже в присвоении бюджетных средств. Много лет дорожные организации поднимают этот вопрос, но ничего не меняется: главным критерием

действующего законодательства. Более того, я считаю, что в новой редакции закона должны быть строго оговорены сроки утверждения бюджета, поскольку та система госзаказа, которая существует сегодня, не позволяет гибко проводить торги. Если же говорить о времени, которое уйдет на формирование новой цепочки — от планирования до контроля выполнения госзаказа, то, скорее всего, на это потребуются не более двух лет. Словом, закон явно нуждается в доработке. Не случайно в последнем послании к Федеральному Собранию президент страны акцентировал на нем внимание, назвав его несовершенным.

— Согласитесь, что не менее болезненным вопросом для дорожно-строительной отрасли является дефицит специалистов: многие ваши коллеги отмечают, что молодежь не часто выбирает такую профессию. Получается, что средний возраст дорожников растет, а достойной смены им фактически нет. А как вы решаете кадровый вопрос?

— Действительно, главная ценность любого предприятия — это люди. На сегодняшний день штат сотрудников нашей организации полностью укомплектован. Хочу подчеркнуть, что у нас работают квалифицированные специалисты, коллектив дружный и сплоченный. Иначе и быть не может. В нашем деле нужны именно такие люди. Труд дорожника отнюдь не самый легкий — в сезон мы работаем почти круглосуточно и при любой погоде. Если бы вы попросили назвать фамилии лучших работников, то у нас не хватило бы времени закончить этот список, поскольку буквально каждого сотрудника ОАО «ДЭП-74» отличает честное и ответственное отношение к делу. Кроме того, к работе на наших объектах мы активно привлекаем студентов строительных специальностей. Это позволяет им получить необходимые практические навыки и опыт работы, а нашей организации — будущих молодых профессионалов. В частности, мы плодотворно сотрудничаем с ТГТУ. Студенты этого вуза ежегодно проходят у нас практику. К сожалению, сегодня в дорожную отрасль идут немногие: из десяти человек, приходящих устраиваться к нам на работу, остается, как правило, только один. Но я искренне считаю, что среди молодежи найдется немало патриотов дорожного дела, которые придут нам на смену и сумеют вывести нашу отрасль на еще более высокий уровень.

Александр АНОСОВ



Контроль состояния дорог и поддержание их в надлежащем виде — ежедневная задача ОАО «ДЭП-74». Именно поэтому регулярно обновляется автомобильный парк предприятия, модернизируется оборудование, а специалисты постоянно повышают квалификацию, чтобы работать со сложной современной техникой.



— Для нас внедрение инновационных технологий и материалов — это прежде всего повышение технической оснащенности и освоение новых технологий, за счет которых нам удастся снизить себестоимость, а также увеличивать объемы производимых работ на 20-30% в год. К примеру, в этом году мы установили необходимое телеметрическое оборудование на транспортных средствах, задействованные в зимнем содержании автодорог. Помимо этого в нашей организации был введен в эксплуатацию комплекс автоматизированной системы навигационного диспетчерского контроля за содержанием дорог федерального значения. Этот комплекс позволяет диспетчерам более оперативно реагировать на рабочие ситуации, а также вести учет и контроль работы транспортных средств на тех или иных участках или объектах. Что касается техники, то должен констатировать, что

претам новое оборудование и технику за счет собственных средств и кредитов, то есть фактически не имея никакой финансовой поддержки извне. Но, несмотря на финансовые трудности, в этом году нам удалось приобрести новый асфальтобетонный завод, мощность которого — до 2000 тонн в сутки. Также в целях эффективного расходования средств битумные установки были переведены на газовый подогрев. Кроме того, мы закупили новую дробильную установку, 4 комбинированные дорожные машины, современные асфальтоукладчики Voegelé 1900-2, а также трехкубовый погрузчик. Надеюсь, что благодаря новой технике нам и дальше удастся сдавать объекты в срок и увеличивать портфель заказов, ведь, как показывает прак-

тических нужд, вызывает массу вопросов. Сегодня все говорит о том, что пора привести закон в соответствие с современными реалиями. Конечно, бизнес уже адаптировался к тем условиям, которые прописаны в действующем законодательстве. Однако, как известно, правительством предложен вариант создания принципиально новой контрактной системы. Стоит ли, на ваш

для определения победителя в тендере по-прежнему остается цена. То есть какое бы качество работ ни предложил участник торгов, тендер выигрывает тот, кто заявит меньшую сумму. Но надо понимать, что в погоне за сиюминутной экономией неминуемо страдает качество, поэтому неудивительно, что один и тот же участок трассы может ремонтироваться чуть ли не каждый сезон. Это, пожалуй, основные пробелы