

НТДХ: РЕАЛИЗОВЫВАЯ «КОНТРАКТЫ ЖИЗНЕННОГО ЦИКЛА»



Генеральный директор
ООО «ИК «НТДХ» Алексей БОРИСОВ

Группа компаний «Новые технологии дорожного хозяйства» обслуживает сегодня около 12 тысяч километров автомобильных дорог федерального и регионального значения. Количество обслуживаемых дорог с каждым годом увеличивается. Осенью прошлого года НТДХ победила в торгах на обслуживание федеральных дорог, проходящих по территории Ставропольского края.

Я не понаслышке знаю, насколько сложная и трудоемкая работа по содержанию. Во многом она незаметная: кто обратит внимание на людей, которые косят на обочине траву, красят барьерное ограждение. Привлечь внимание дорожники могут только, если вдруг из-за ремонта какого-либо участка трассы, могут возникнуть проблемы в движении транспорта. Но никто из пользователей дороги благодарен не будет, многие еще пробурчат, мол, могли бы и другое время найти для проведения работ. Поэтому большинство крупных компаний в дорожной отрасли, не хотят связывать себя работами по содержанию. Удобнее и, главное, прибыльнее реализовывать проекты по строительству, реконструкции или капитальному ремонту. Потому что рентабельность выше. Впрочем, имея разветвленную и мощную инфраструктуру НТДХ также могла специализироваться только на выполнении строительно-монтажных работ, тем более, что это является одним из основных видов деятельности группы компаний.

– При создании и становлении нашего предприятия мы решили уйти от уже устоявшихся представлений о крупных дорожных организациях, – говорит генеральный директор ООО «Инжиниринговая компания «НТДХ» Алексей Борисов. – Изначально вы-

брали стратегию развития, основой которой стали три направления деятельности – строительство, эксплуатация и комплексное обслуживание. Мы уже сегодня перешли на так называемые «контракты жизненного цикла». Наши подразделения занимаются содержанием участков автомагистрали М-4 «Дон», которые были построены или реконструированы предприятиями, входящими в состав группы компаний «НТДХ». О преимуществах подобных контрактов сказано много. Я хотел бы только подчеркнуть, что при таком подходе на порядок улучшается качество работ, как при строительстве, так и при содержании.

Деятельность НТДХ организована так, что руководители предприятий, входящих в группу компаний, активно интересуются производственной деятельностью друг друга. К примеру, специалисты подразделения, занимающегося содержанием автодорог, обязательно бывают на строящихся объектах, изучают технологии, указывают на недочеты в проектной документации, вносят свои предложения об обустройстве того или иного участка дороги. Ведь им придется обслуживать эту трассу и, исходя из своего опыта, они знают, где могут появиться «узкие» места. В свою очередь, качественное содержание способствует продлению долговечности покрытия, уве-



Наша справка

Инжиниринговая компания «Новые технологии дорожного хозяйства» – организация, занимающаяся проектами в дорожной отрасли. Это уникальное объединение профильных предприятий, способных выполнить весь спектр работ по строительству, эксплуатации и комплексному обустройству автомобильных дорог.

личению межремонтного срока.

Предприятия, входящие в состав группы компаний НТДХ сегодня работают в 12 регионах страны, в основном в Центральном, Южном, Северо-Западном федеральном округах. География деятельности постоянно расширяется, охватывая все новые территории.

Впрочем, содержание автодорог, это лишь одно направление деятельности. Подразделения компании участвуют в реализации крупнейших проектов в европейской части страны. Специалисты НТДХ могут с гордостью показать не одну сотню километров магистрали М-4 «Дон», транспортных развязок на разных уровнях, которые они построили и реконструировали. Большой объем работ выполнен и на других автодорогах федерального значения – М-2 «Крым», 1Р-119 Орёл — Ливны — Елец — Липецк – Тамбов, А-144 Курск-Воронеж-Борисоглебск, 1Р-193 Воронеж — Тамбов. Возведены небольшие по протяженности дороги к селам и деревням в Орловской области, произведен ремонт улично-дорожной сети в городе Орел.

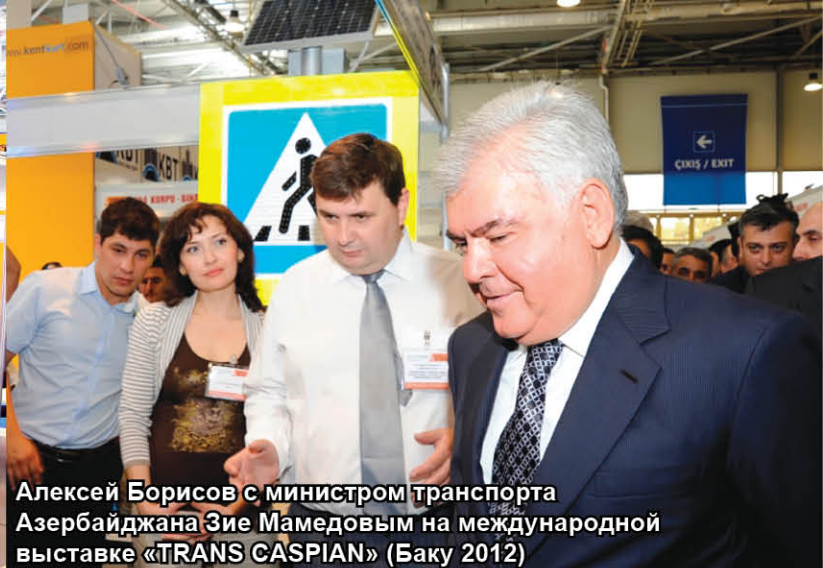
– Основным нашим объектом, конечно же, является магистраль М-4 «Дон», где мы не только освоили большой объем строительномонтажных работ, но и научились работать по-новому, – замечает Алексей Вилорикович. – Эта трасса стала полигоном для внедрения новых технологий и материалов. Могу с уверенностью сказать, что построенные нами участки по качеству не уступают европейским стандартам. Это не только мое мнение,

но и пользователей дороги, наших коллег из других регионов, а также иностранных специалистов.

Группа компаний «НТДХ» имеет разветвленную структуру. Созданная в 2006 году инжиниринговая компания «НТДХ» в течение нескольких лет объединила несколько ведущих дорожных организаций, каждое из которых являлось лидером в своем регионе. В структуру компании входят такие предприятия, как ООО «Дорога», ООО «ДОРСНАБ», ООО «Дорстрой», ОАО «Орелавтодор», ООО «СиБАД», ООО «СКЗМК», ОАО «Дороги Черноземья», ООО «ГИДОР», ООО «ГК «Магистраль», ООО «ДЭП 71», а так же их филиалы в различных регионах Российской Федерации. И если несколько лет назад, в дорожных кругах, подразделения НТДХ были не очень известны, то сегодня их названия у многих на слуху.

Не стану подробно рассказывать о том, чем конкретно занимается каждое предприятие, входящее в состав НТДХ. О них мы поведем речь на страницах следующих номеров журнала. Хотела бы лишь коротко поведать о деятельности Северо-Кавказского завода металлоконструкций (ООО «СКЗМК»), выпускаемая продукция которого получила высокую оценку специалистов в различных регионах России, а также за рубежом. Несколько месяцев назад я была на этом заводе, расположенном недалеко от города Армавира и восхитилась тогда высоким уровнем технологии производства. Одними из первых в России специалисты предприятия внедрили в про-





Алексей Борисов с министром транспорта Азербайджана Зие Мамедовым на международной выставке «TRANS CASPIAN» (Баку 2012)

изводство знаков самые современные наработки в этой сфере. Здесь изготавливают различные типы светодиодных знаков, которые получили признание среди дорожников. Активное применение инноваций позволило ООО «СКЗМК» буквально ворваться на рынок обустройства автомобильных дорог и занять там место среди ведущих. ООО «СКЗМК», занимая лидирующее положение по выпуску дорожных знаков, сегодня производит и другую продукцию, в частности: дорожные ограждения, опоры РМП, РМГ, РМТ, остановочные комплексы, каркаснотентовые сооружения, мачты опор освещения и различные металлоконструкции. Высокое качество светодиодных знаков, выпускаемых на заводе, признали и участники международной выставки дорожной продукции «TRANS CASPIAN», которая состоялась в нынешнем году в Баку. И сейчас ведутся переговоры об экспорте различных видов продукции иностранным партнерам.

– Передовые технологии у нас внедряются не только на «СКЗМК»,

но и на других предприятиях, – отмечает Алексей Борисов. – Наши инженеры отслеживают все новинки, применяемые в дорожном хозяйстве, изучают их, разрабатывают схему применения в наших условиях и только затем предлагают к внедрению. В нынешнем году у нас начали действовать центры управления производством (ЦУПы), куда поступает информация с метеопостов и видеокамер, установленных на дорогах. В любое время суток мы знаем, какое положение складывается на том или ином участке трассы и можем оперативно реагировать в случае непредвиденных ситуаций. В связи с ежегодным увеличением протяженности обслуживаемых нами автодорог, мы решили отказаться от создания на каждом участке больших стационарных баз. Здания, в основном, будут каркасного типа, на возведение которых не требуется много времени, да и стоимость их строительства меньше.

– Алексей Вилорикович, вы выигрываете торги на содержание дорог, которые раньше обслуживали

другие предприятия, – обращаюсь к собеседнику. – Получается, что эти организации вместе с коллективами остаются не у дел? Как в дальнейшем складывается их судьба?

– Вы уже не первый год на дорогах, так что знаете, в каком положении находится большинство дорожных организаций, специализирующихся на обслуживании автодорог, – отвечает Алексей Борисов. – Техника у них старая, износ от 70 % и выше, средств на обновление недостаточно, нет условий для внедрения новых технологий и материалов. Соглашайтесь, что редко какое предприятие, расположенное в глубинке, может купить современный асфальтоукладчик или асфальтобетонный завод. Им хотя бы КДМы приобрести, автогрейдер или погрузчик. А сегодня требования к содержанию очень высокие. Чтобы соответствовать им нужна хорошая производственная база. Да, мы выигрываем торги, но не забываем о людях, которые работали на этой дороге. Приглашаем их к себе на работу. Ведь не будем же мы везти специалиста за тридевять земель, когда на месте есть уже обученный человек. И заработную плату предлагаем достойную, и социальные гарантии. Некоторые предприятия вошли в состав группы компаний и сейчас их коллективы выполняют те же работы, что и раньше. Правда, на новой

Наша справка

На содержании «НТДХ» находится около 12 тысяч километров федеральных и региональных автодорог. В том числе – почти полностью магистраль М-4 «Дон», все 9,5 тысячи километров территориальных дорог Воронежской области, две тысячи – в Волгоградской области, участки федеральных трасс в Орловской, Псковской и Ленинградской областях, подъезды к Ставрополю и Черкесску и другие объекты.





технике, в новых условиях. Технику обновляем примерно каждые пять лет. Потому что появляются новые машины, новые материалы, новые технологии. И чтобы не отставать, нам приходится постоянно держать руку на пульсе инноваций.

Этот вопрос Алексею Вилориковичу задала не случайно. Очень часто руководители небольших предприятий жалуются, что техника у них старая, объемов нет. И всегда разговор заканчивается тем, что государство должно им помочь и, тогда они развернутся. Государство может только профинансировать дорожную отрасль, а нам необходимо заработать эти деньги и обновлять свою производственную базу. Это давно уже пора понять. Нужно смотреть на жизнь реально, а не сидеть в плену иллюзий.

– Но в некоторых регионах дорожным предприятиям выделяют средства на приобретение техники...

– Я понимаю руководителей этих регионов. Они хотят, чтобы в области была хоть одна конкурентоспособная организация, которая могла бы качественно, на современном уровне выполнять дорожно-строительные работы. Но помочь они могут одному-двум предприятиям. А если их по области 30? Не будет же правительство региона приобретать для каждой организации

АБЗ, асфальтоукладчик, грейдера, экскаваторы, другую технику? Вот о чем я хотел сказать.

Алексей Борисов рассуждает четко, словно по полочкам расставляет факты и доводы. Есть у него такое качество, как умение убеждать. И оно часто ему помогает в повседневной деятельности. Ведь руководителю компании приходится вести переговоры как с партнерами, так и с заказчиками, руководителями регионов. У каждого человека свой характер, и в общении с каждым приходится учитывать разные нюансы.

– Головной офис у нас находится в Москве, здесь у нас работает около 40 специалистов, – говорит Борисов. – Мы, в основном, выполняем управленческую функцию: оказываем помощь подразделениям, контролируем отчетность, контактируем с проектными организациями, в освобождении земельных территорий, решаем вопросы технического перевооружения. Участвуем также в подготовке документов для участия в торгах, разработке рабочей документации. Всего же в группе компаний трудятся свыше 7000 человек. И за каждого из них мы несем ответственность. Если мы приняли человека, то должны обеспечить его работой, чтобы он получал хорошую зарплату, и удовольствие от результатов своего труда. Мы развиваем

Наша справка

ЦУП (Центр управления производством) объединяет работу всех ДЭПов компании «ДОРСНАБ», работающих в Краснодарском крае в единое информационное поле. Оснащенный самой современной техникой, ЦУП круглосуточно принимает, и передает оперативную информацию, поддерживает постоянную связь с механизаторами и водителями, выполняющими производственные задания. Центр принимает и обрабатывает звонки на горячую линию компании, на которую может круглосуточно обратиться любой участник движения на трассе. Основные направления ЦУПА – информация о метеорологических явлениях, о перерывах в движении, и о дорожно-транспортных происшествиях.

предприятие, расширяем и обновляем производственные мощности, наращиваем объемы. Но делаем это не для того, чтобы показать себя. Наша задача – внести свой вклад в улучшение дорог России. Наша цель – поднять благосостояние наших работников, чтобы они жили комфортно.

Феруза ДЖАББАРОВА

