Владимир ПРОДИВУС: «Строить мосты — дело интересное и перспективное»

В числе приоритетных проектов развития Украины определено, в частности, строительство новых мостов. О сегодняшнем дне и перспективах мостостроения рассказывает председатель наблюдательного совета ОАО «Мостобуд», президент корпорации «Укрмостобуд» Владимир ПРОДИВУС.

73% мостовых сооружений в Украине — в аварийном состоянии

— Владимир Степанович, в печати появилось сообщение, что киевский мост, связывающий Подол с Рыбальским полуостровом, «не сегодня-завтра рухнет». Неужели все так запущено?

— Эксперты назвали цифру, которая говорит сама за себя: 73% мостовых сооружений в стране — в аварийном состоянии. Это очень серьезная опасность.

Вы помните экономический кризис, с которым столкнулась Украина в первые дни независимости? Тогда не до мостов было. А каждый мост — сложное гидротехническое и инженерное сооружение. И требует серьезных вложений в содержание и обслуживание.

— Значит, будете заниматься ремонтом?

— Увы, в большинстве случаев время упущено. Теперь дешевле, а главное — безопаснее для эксплуатации, строить по-новой.

В конце октября даже движение пешеходов по Гаваньскому мосту пришлось закрыть. По распоряжению Киевской госадминистрации, «Мостобуд» совместно с ГосНИИ им. Шульгина провели испытания канатов вант моста. Результаты плачевные. Надо срочно демонтировать и поскорее вводить Подольский мостовой переход. Иначе никто не сможет гарантировать, что не случится беда.

Аналогичная ситуация и со всеми действующими сегодня запорожскими мостами. Там в буквальном смысле промедление смерти подобно. Заметьте, для специалистов в этом ничего неожиданного нет. Взять обыкновенную асфальтированную дорогу — и в ту надо вкладывать деньги в обслуживание. Чего уж говорить о мостах, опоры которых получают огромные нагрузки, а часто находятся под водой, разрушаются течениями рек?

Более десяти лет эксперты предупреждали об этом руководство страны. С ними как будто соглашались, заказывали проектирование и даже утверждали проекты, но... Как доходило до финансирования — все «умирало» в бумагах.

Нынешнее руководство государства смотрит на ситуацию реально. Нам открыто финансирование, создаются условия для привлечения инвесторов.

Например, после доклада комиссии, изучавшей по поручению Президента ситуацию в Запорожье, на 2006 год в смете стройки значительно увеличена строка поступлений за счет привлечения инвестиций из разных источников. Раньше в ней значилась цифра 80 миллионов гривен, теперь — 233. Соответственно, ужесточены и пусковые сроки: строительство первого из двух мостов магистрали будет завершено через 2 — 3 года. Это как бы ключевой объект. Второй мост, через Старый Днепр, построим еще оперативнее.

— Успеете?

60 лет работы без рекламаций

— У нас большие возможности. При соответствующем финансировании мы бы работали еще быстрее. Причем не в ущерб качеству!

— Не слишком ли смело сказано?

— Реально. После того как развалился Союз мы оказались в лучшем по сравнению с другими положении. У нас остались мощные проектные институты, развитая строительная организация — «Мостобуд», структурные подразделения которого раньше полностью обслуживали Украинскую, Молдавскую ССР и прилегающие к Украине российские области.

Да и «Мостобуд» может строить объекты по собственным проектам. В структуре акционерного общества действует мощное проектное бюро, имеющее лицензии на проектирование мостовых объектов любой сложности в Украине и России, способное работать по Еврокодам и мостовым нормам США.

Мы с первого дня работаем без рекламации. Так что авторитет компании в мире весьма высок.

Наша справка:

«ВИЗИТНЫЕ КАРТОЧКИ» ОАО «МОСТОБУД»:

Практически все мостовые сооружения в Украине построены «Мостобудом» — это более 5 тысяч объектов. В их числе все ныне действующие мосты в Киеве, мосты и путепроводы в Днепропетровской, Николаевской, в других областях Украины, более 1,1 тысячи железнодорожных (всего — свыше 55 километров), более 4 тысяч автомобильных мостов и путепроводов (всего — свыше 120 километров). И это не полный перечень.

Почерк мостобудовцев хорошо известен за рубежом. Успешно функционируют объекты, спроектированные и возведенные украинской компанией в странах бывшего Советского Союза (в том числе в Заполярье, на БАМе), в Анголе, Афганистане, Вьетнаме, Ливане, Сирии, Турции, Финляндии, Чехии. Подписаны контракты на строительство в других странах дальнего и ближнего зарубежья.

Организационно «Мостобуд» состоит из 11 мостоотрядов, расположенных по всей территории страны. Все они мобильны, со своей техникой. Поэтому компания в состоянии оперативно концентрировать силы на важнейших объектах, быстро переходить от одной стройки к другой.

Уже 60 лет украинский «Мостобуд» — лидер мостостроения в СНГ.

— То есть все начиналось 60 лет назад...

— Гораздо раньше. В 1945 году мы определились организационно. Фактически же мостоотряды, вошедшие потом в компанию, формировались в годы войны. И уже тогда били мировые рекорды по скорости и качеству. Например, в 1943 году за 13 дней построили низководный мост рядом с разрушенным Дарницким. Фантастическими по тем временам темпами — по 81,5 метра в сутки. Самые «продвинутые» тогда американцы строили в 1,5 раза медленнее. К этому добавьте непрерывные бомбежки, обстрелы... Одним словом, люди, заложившие основы «Мостобуда», были способны выполнять любые задачи в самых сложных условиях. Эту традицию развил первый и многолетний руководитель компании Исаак Баренбойм. Ею заряжались новые поколения мостобудовцев. Так что смело можно говорить, что сегодняшние мастерство и ответственность наших строителей заложены как бы на генетическом уровне.

— Сколько ни повторяй «мед», слаще не будет. Так же и с традициями. Чтобы они жили, надо создавать условия.

Антикризисный секрет: за профессиональную работу надо достойно платить

— Когда в 2003 году мы пришли в акционерное общество как новые инвесторы, компания была в довольно сложном положении. Люди сидели без работы, без заработков, уходили лучшие кадры. Это расхолаживает. У работников изменяется психология отношения к труду — когда зарплату начинают получать, а не зарабатывать. Пожалуйста, специально подчеркните это слово — **зарабатывать**!

(В кабинет к Продивусу заходит менеджер с горячим вопросом. «Давайте превремся минут на 5, а вы пока можете поизучать эту таблицу», — Владимир Степанович протягивает документ со столбцами цифр.)

Наша справка:

ЦИФРЫ И ФАКТЫ — О РАЗВИТИИ КОМПАНИИ:

***Объем работ, выполненных собственными силами**, — основной показатель любого производства. В 2002 году он выражался в сумме менее 80 млн. грн.; в 2003-м — более 120 млн.; в 2004-м — более 300 млн.; за 9 месяцев нынешнего года — почти на 50 млн. грн. превышен уровень всего прошлого года в целом. Всего до конца 2005 года планируется освоить почти 0,8 млрд. грн.*

***Фонд заработной платы**. В 2002 г. он составлял 21 млн. грн.; в 2003 г. — почти 26 млн.; в 2004 г. — более 50 млн.; за 9 месяцев 2005-го — почти 52 млн. грн., до конца года планируется выйти на 75 млн. грн.*

***Динамика заработной платы.** До 2003 г. задолженности перед работниками исчислялись в сотнях тысяч гривен. В 2004-м все долги погашены, и люди начали стабильно получать более 1000 грн. ежемесячно. Ожидается, что к концу 2005 года зарплата достигнет 1300 грн. Кроме того, работники «Мостобуда» получают и ежемесячные премии — до 100%.*

***Динамика количества рабочих мест.** До 2002-го их число снижалось. С 2003-го количество рабочих мест увеличивается примерно на 1 тысячу в год. В реальных цифрах это выглядит так: 2002 г. — 2,8 тыс. чел.; 2003 г. — 2,9 тыс.; 2004 г. — 3,9 тыс.; на конец 2005 г. планируется 4,8 тыс. человек.*

***Социальные программы.** В 2004-м на эти цели было выделено почти 1,5 млн. грн. Запланированная в нынешнем году общая сумма увеличена более чем в 2 раза.*

— Разобрались? — возвращается к разговору Владимир Степанович. Кажется с горячим вопросом все успешно разрешилось, и Продивус опять улыбается. Вообще наблюдать за ним интересно. Абсолютно не выглядит на свой возраст — молодой, стремительный, подтянутый. Сказывается давняя дружба со спортом. Только глаза выдают — усталые. Вспомнилась его фраза: «Лежа на диване миллион не заработаешь».

— Владимир Степанович, откуда появились деньги? Не с неба же упали...

— У новых акционеров — новые взгляды на инвестирование и новые финансовые возможности. Ведь можно как? Можно поставить задачу на быстрое «отбивание» денег, затраченных на покупку акций. А можно взять курс на перспективу, долгосрочное инвестирование. Последнее, на мой взгляд, — более стабильная позиция инвестора. Если, конечно, он не временщик.

Объездили все мостоотряды, переговорили с руководителями, с мастерами, с рабочими. Везде спрашивали: «Не надоело получать копейки и месяцами ждать зарплату?» Ответ понятен. Значит, договариваемся работать? Сколько заработаете — столько и получите. Работы много. Будем трудиться на совесть — через год погасим задолженность по зарплате, увеличим заработки.

Владимир Продивус: «Впереди — большая и интересная работа».

Люди поняли.

Вы видели цифру — на конец года выходим на 1300 гривен в месяц. Это средняя зарплата. Она соизмерима с заработками в Киеве — самыми большими по Украине. Плюс премия. Но высококвалифицированные работники получают еще больше.

Текучка исчезла. В основном набираем кадры на должности тех, кто уходит на пенсию, и за счет создания новых рабочих мест. Сегодня можно говорить о школе «Мостобуда». У наших специалистов действительно золотые руки и светлые головы. Им часто предлагают выгодные контракты, в том числе за рубежом.

Хотя, откровенно говоря, интересных дел хватает и в Украине.

Профессионализмом и опытом славятся наши инженеры из проектного бюро. Эта структура оснащена самой передовой техникой, программным обеспечением, что позволяет выполнять самые сложные расчеты, предлагать новые и нестандартные решения, быть востребованными как у нас в стране, так и на международном рынке.

— Таким образом, ваш антикризисный рецепт...

— Доверять людям, обеспечивать работой, чаще советоваться с ними, предоставлять возможность самореализовываться и достойно платить за добросовестный труд.

Инвестирование в технологии и технику — условие востребованности и стабильности компании

— Но без современных технологий, техники...

— Безусловно. И об этом болит голова у инвесторов компании. Назову одну цифру и, думаю, тенденция станет понятной.

Нынешние акционеры важнейшим направлением развития компании определили ее техническое переоснащение. В том числе резко увеличили инвестирование в основные средства производства. В сравнении с 2002 годом их остаточная стоимость возросла в 3 раза. Причем происходят не столько количественные, сколько качественные изменения, часто ведущие к принципиальным изменениям технологии строительства.

Например, сейчас по нашему заказу в Севастополе строят специальный плавучий подъемный кран грузоподъемностью до 1200 тонн. Уникальность его в том, что теперь нам не надо будет строить конструкции мостов по частям, по пролетам. Их будут собирать на берегу. Потом подойдет кран, поднимет громадину и поставит на опоры. Прямо как в сказке: вчера еще моста не было, а сегодня — вот он! Это ускоряет строительство, повышает качество и надежность. Подобного нет ни у одной мостостроительной компании в СНГ. К тому же осадка незагруженного крана — менее 1 метра, состоять он будет из нескольких автономных модулей, что позволит перемещать его по мелководью, через узкие места рек и любые шлюзы. К тому же это сложнейшее грузоподъемное устройство будет складываться, чтобы кран мог проходить под любыми мостами. Выполнят крановщики свою работу и оперативно переместятся к новому объекту.

Такой кран сможет обеспечить всю мостостроительную программу на Днепре и других реках Украины. Зная об этой новинке, с нами уже ведут переговоры на перспективу россияне, другие зарубежные заказчики.

Стоит подобная «игрушка» немало — порядка 90 миллионов гривен. Но акционеры «Мостобуда» понимают, что это приобретение окупится и начнет приносить прибыль. Поэтому мы и идем на такие расходы.

— Где и когда мы увидим работу этого чуда?

— У нас кран появится к лету следующего года. Впервые будет применен при строительстве автомагистрали через Днепр в Запорожье.

— Кстати, вокруг этой новостройки до сих пор ломают копья...

В запорожской проблеме больше популизма, нежели здравого смысла

— Я вот что скажу по этому поводу. Мы живем в таком тесном мире, что у каждой новостройки всегда найдутся, как сторонники, так и противники. Поэтому надо реально взвешивать интересы сторон и находить компромиссы.

В Запорожье с мостами сложилась чрезвычайная ситуация. Днепром город поделен пополам. На левом берегу — административный и культурный центр, вокзалы, аэропорт. На правом построили 300-тысячный «спальный» район — так называемую Бабурку, где проживают более трети горожан. Перебраться с одного берега на другой можно по однорядному железнодорожно-автомобильному мосту, который, как говорится, на ладан дышит. Эксперты сомневаются, что он протянет дольше трех лет. Второй маршрут — по дамбе Днепрогэса — уже сегодня небезопасен. Там катастрофы можно ждать каждый день, и его надо закрывать.

Теперь аспект социальный. Из-за многочисленных пробок жители Бабурки тратят до 2 часов на дорогу в центр. Хоть в автобусе, хоть в легковом автомобиле — значения не имеет. Новая магистраль будет 3-рядная в обе стороны. Время на пересечение Днепра сократится до 28 минут. Сравните цифры, и вы согласитесь, что строительство автомагистрали актуально.

В ее защиту выступили и ученые-экологи. Они утверждают, что, двигаясь со скоростью 5—10 км/час, автомобили сильно загрязняют атмосферу, превышая экологически допустимые нормы в 4—5 раз. Скоростная магистраль и эту проблему решит.

— Чем апеллируют противники проекта?

— Магистраль в двух местах пересечет заповедник, расположенный на острове Хортица. Учитывая это, проектировщики спланировали все очень корректно. Непосредственно на Хортице будет установлено всего несколько мостовых опор — на входе и выходе с острова. Основной же частью магистраль пройдет между имеющимися уже автомобильной и железной дорогами. Вот эти несколько десятков метров под мостовые опоры и защищают противники нового строительства.

— А предлагают...

— Строить дорогу в обход. Но, во-первых, это приведет к нарушению соседней природной заповедной зоны, во-вторых, по обходному пути жителям Бабурки все равно придется добираться в центр не менее полутора часов. И, наконец, эксперты подсчитали: обходной маршрут — втрое дороже. Если знать, что строительство по прямой тоже недешево обойдется налогоплательщику — порядка 1,9 миллиарда гривен, где взять деньги на обходной путь? Уже произведены строительные работы на более 100 миллионов гривен. Если остановить стройку, по какой статье списать эти затраты? А ведь есть еще и совершенно умопомрачительные суммы попутных потерь. Продемонстрирую расчеты только по одному показателю, но, поверьте, подобных — целый комплекс.

В институте «Запорожводхоз» подсчитали, что движение транспорта по обходному пути приведет к суточному перерасходу горючего в 70,8 тысячи, а годовому — в 27 миллионов литров. Таким образом, ежегодная денежная потеря только по топливу составит практически 100 миллионов гривен. Если же магистраль будет построена по нашему проекту — у государства лишь на этом объекте появится резерв в десятки миллионов литров горючего, а автолюбители и автопредприятия сэкономят до сотни миллионов гривен.

— А сами работники заповедника что говорят?

— В печати опубликовано мнение заместителя директора заповедника по научной работе, который утверждает, что строительство новой автомагистрали только помогло исследователям исторической Хортицы. Потому что в прилегающем к новостройке районе профинансированы изыскательные работы. Обнаружено и сохранено для потомков многое из того, что никогда не было бы найдено, не начнись это строительство. Вывод замдиректора заповедника однозначен: «Никакого вреда памятникам острова Хортица строительство мостов не нанесет».

— И все же проблема на слуху.

— Думаю, тут больше популизма, чем здравого смысла. Есть политики, предпочитающие создавать свой имидж, прикрываясь красивыми и благородными лозунгами. Вот пусть возьмут бюджет и отыщут там дополнительные 4 миллиарда гривен. Причем деньги нужны немедленно — мосты могут вот-вот рухнуть. Потом пусть посоветуются с местными жителями и спросят, что им больше по нраву — тратить на дорогу 1,5-2 часа или все же 28 минут? Ну и у ученых пусть поинтересуются, как те понимают проблемы Хортицы в свете строительства новой автомагистрали.

Кстати, с июля по поручению Президента этот вопрос тщательно изучала авторитетная комиссия, состоявшая из государственных деятелей, ученых, специалистов-дорожников, представителей общественности. После доклада этой комиссии Президент принял решение об ускорении строительства и дополнительном финансировании запорожского проекта.

Знаете, сидя в машине со спецномерами некоторым народным избранникам очень легко рассуждать о вечном. Но есть конкретные проблемы жителей областного центра, которые требуют срочного решения. Только на мгновение представьте: вдруг рухнут старые запорожские мосты. Кто из нынешних противников автомагистрали возьмет на себя ответственность за это? Да и к чему потом поиски виновных, если жертвами окажутся простые люди?

— Какими другими крупными проектами занимается сейчас «Мостобуд»?

— Только перечислю: в столице продолжается строительство Подольского мостового перехода через Днепр. Первый ярус этого перехода будет использован для поездов Подольско-Воскресенской линии метрополитена, второй — для автомобилей. Сдача объекта намечена на 2008 год.

Возобновлено строительство железнодорожно-автомобильного моста на перегоне Киев-Московский — Дарница. Там генподрядчики столкнулись с определенными проблемами, и новостройка застопорилась. Недавно заказчик обратился к нам, чтобы и мы подключились к этому объекту. Специалисты «Мостобуда» рассмотрели предложения и согласились. Определились и с конкретными сроками — завершение строительства намечено на 2007 год.

— Владимир Степанович, мостостроение не единственный ваш бизнес. Недавно одна газета написала, будто вы сжигаете мосты между Винницей и Киевом.

«С журналистами я дружу, но дилетантов от СМИ не понимаю»

— Я читал эту публикацию.

Что сказать?.. Разные люди есть среди журналистов. Разное у них понимание проблем, разный уровень подготовки, разное толкование свободы слова.

«Мостобуд» — это мой основной бизнес. Надолго. Если не навсегда. Но в Виннице у меня тоже есть коммерческие интересы. К тому же это моя малая родина. Там я начинал дорогу в большой бизнес.

Я действительно продал в Виннице акции одного из предприятий. И не собираюсь отчитываться перед каждым, почему я это сделал. Извините, есть какие-то коммерческие тайны. Заинтересовало это определенную газету — пусть пишут, их право. Но откуда автор взял, что я собираюсь сжигать мосты с Винницей? Наоборот, кроме коммерческих интересов, остаются и обширная благотворительная программа, и друзья, и родственники. Более того, на следующий год намечено проектирование автобана Винница— Киев, и «Мостобуд» намерен принять участие в этом проекте. Получается, я не сжигаю, а вовсе даже прокладываю мосты между Винницей и столицей.

Но об этом журналист не пишет. А, дав столь тенденциозный заголовок к публикации, рассуждает, дескать, у Продивуса такой стиль — бросать свой бизнес на полпути. Сегодня — в Виннице, завтра кинет «Мостобуд» и займется... спортиндустрией. На каком основании? Да на том, что у меня, оказывается, первичное высшее образование — факультет физвоспитания пединститута. Ну и что? В молодости я действительно серьезно увлекался спортом, имею чемпионские звания. Но когда вплотную занялся бизнесом, понял, что образования не хватает. Уже будучи председателем совета директоров крупной корпорации вновь сел на студенческую скамью. Окончил три академии, в том числе по специальностям управления персоналом и финансам.

Самое интересное: тому, кто собирал материалы для публикации, об этом отлично известно. Я доподлинно знаю. С этой публикацией вообще какая-то неразбериха: собирая информацию, представляются по телефону одной фамилией, в газете подписываются другой... Чего журналисту скрываться, коль собирался писать, как сам же объяснял, о продаже акций винницкого предприятия?

Специально для таких авторов сообщаю: я еще и в детский садик ходил. Это на случай, если захотят написать, что мой очередной бизнес — изготовление ночных горшков. По крайней мере, по логике автора той несерьезной публикации, одно вытекает из другого.

А если серьезно, я очень уважаю труд журналистов, и обеими руками — за свободу слова. Среди журналистов у меня немало настоящих друзей. Но жизнь научила — даю интервью не каждому с улицы. Даже если тот пришел с редакционным удостоверением. Вначале стараюсь почитать, что пишет этот автор. Если вижу, что у него серьезные проблемы с личным пониманием свободы слова, стараюсь уйти от общения с таким. Просто не хочу оказаться в роли источника недостоверной информации. Ведь автор публикации все равно написал то, что первоначально задумал. Или то, о чем попросили... Почему он уверен, что я захочу в этом участвовать?

— Серьезно он вас задел. Давайте закончим нашу беседу чем-нибудь оптимистическим.

— Да не задел он меня. Это я раньше очень болезненно воспринимал журналистские наезды. А сейчас знаю, как поступать с подобными газетами. Тем более знаю, чьи уши торчат и за этой публикацией. Тот, кто собирал информацию, и проговорился. Я же умею сопоставлять факты.

А оптимистичное?.. Его, конечно, несравнимо больше. «Мостобуд» — в лидерах среди мостостроительных компаний в СНГ. Год мы завершаем со значительным ростом всех производственных и финансовых показателей. Создали еще почти тысячу новых рабочих мест, зарплата у людей — самая высокая в отрасли. Впереди — большая, ответственная и интересная работа. Это меня как акционера и председателя наблюдательного совета радует.

Беседовал
Виктор КОРОБКОВ

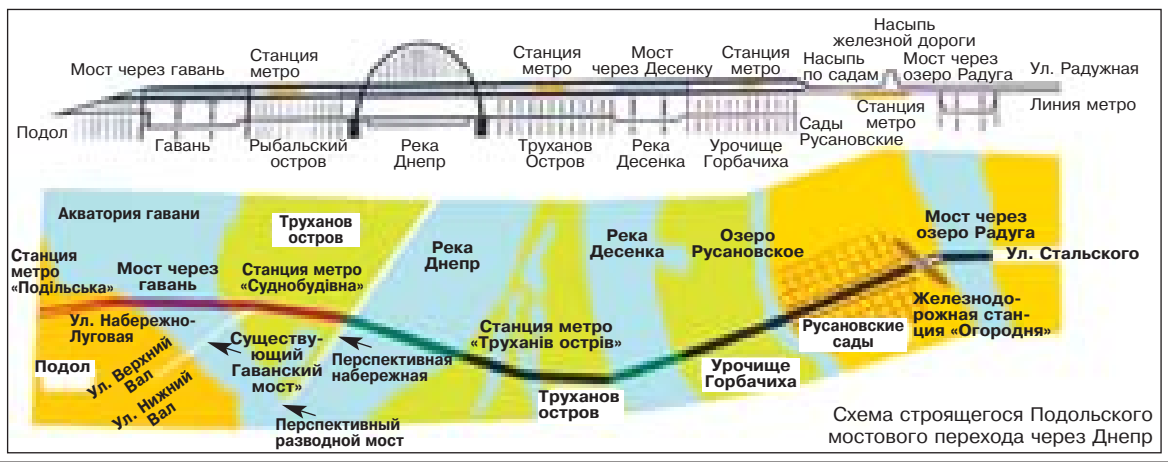

Схема строящегося Подольского мостового перехода через Днепр

«Держава 2000», регистрационное свидетельство: серия КВ №6211 от 10.06.2002 г., **(блок «В»)** распространяется отдельным изданием или в полном комплекте газеты «2000» — блоки: **А** («Форум»), **В** («Держава»), **С** («Аспекты»), **D** («Спорт-ревю»), а также приложение «УИКЕНД» — для Киева и Киевской области.
Дизайн, стилистика, принципы организации информационного пакета газеты «2000» охраняются украинским и международным законодательством.

Автор проекта **«2000»** — **Сергей КИЧИГИН**
«2000». Учредитель: ЧП «Газетный комплекс «Интернет-медиа»
Сергей КИЧИГИН kichigin@news2000.kiev.ua — директор — главный редактор.
Тамара ГУМЕНЮК secretary@news2000.kiev.ua — зам. директора — главного редактора.
Телефоны редакции: 285-8008, 284-6457, 285-4962. Тел./факс 284-6501, 286-6420.
Отдел рекламы — тел. 286-7968, 285-4962.

Публикации, обозначеные знаком ®, рубрикой «На правах рекламы» и «Відкритий лист» печатаются на коммерческой основе. За их содержание редакция ответственности не несет.
Регистрационное свидетельство: серия КВ № 9795, от 25.04.2005 г.
Тираж номера 112300 экз. Цена договорная
Адрес редакции: ул. Киквидзе, 2/34, Киев-103, 01103
E-mail: vitaemo@news2000.com.ua. URL: www.2000.net.ua
Комбинат печати «Пресса Украины». Заказ №3303244

Авторам статей запрещена их перепечатка без согласия правообладателя, а иное использование — без ссылки на правообладателя. Приобретение авторских прав: (044) 284-9490