



# ТРУДОВАЯ ДОБЛЕСТЬ РОССИИ

Специальный выпуск  
Август 2011

## С ЮБИЛЕЕМ ВАС, ВЛАДИМИР АРКАДЬЕВИЧ!

Ваш юбилей дает возможность высказать слова огромной благодарности за все, что Вы сделали для создания и развития транспортной системы страны с ее сложнейшей многопрофильной структурой и выразить восхищение тем, насколько эффективно и мощно, творчески и с полной отдачей Вы смогли реализовать свой многогранный потенциал служения Родине. Благодаря Вашему яркому таланту руководителя, усилиям, мудрости, дальновидности, система транспортного строительства, имея высокую техническую оснащенность и профессионализм организаций, смогла эффективно, мобильно и комплексно решать задачи по восстановлению в случае аварий и катастроф объектов транспортной инфраструктуры в кратчайшие сроки.

Высоко ценю то, что Вы лично выезжали во многие регионы, где в напряженной, крайне опасной обстановке руководили работой транспортных строителей по ликвидации последствий чрезвычайных ситуаций природного или техногенного характера. Вы были одним из первых руководителей, прибывших в Чернобыль, где действия транспортных строителей в ходе ликвидации аварии на АЭС без всякого преувеличения можно назвать героическими. Сотни специалистов из Свердловска, Горького, Харькова, Киева и Москвы под Вашим руководством трудились непосредственно на месте аварии. Среди первых на трудовую вахту в горячей точке заступили мостостроители и метростроевцы, сооружая котлован, из которого велось наступление на четвертый энергоблок и создавалась подушка под аварийным реактором.

Желаю Вам, уважаемый Владимир Аркадьевич, реализации всех намеченных планов, крепкого здоровья, личного счастья. Пусть всегда и во всем Вам сопутствует удача!

**Сергей ШОЙГУ,**  
министр Российской Федерации по делам  
гражданской обороны, чрезвычайным ситуациям  
и ликвидации последствий стихийных бедствий,  
Герой России

Сердечно поздравляю Вас с юбилеем! За более чем полвека работы в отрасли — на посту министра транспортного строительства СССР, президента корпорации «Трансстрой» и Группы компаний «Трансстрой» — Вы внесли огромный вклад в развитие транспортной инфраструктуры в нашей стране. При Вашем непосредственном участии и руководстве проложены тысячи километров железных и автомобильных дорог, построены линии метрополитена в 15 городах страны, возведены сотни уникальных мостов и тоннелей, морских и речных портов, аэропортов. Созданная Вами в непростое для России время начала 90-х годов корпорация «Трансстрой» взяла на себя функцию по сохранению разнопрофильных организаций транспортных строителей, удержанию между ними технологических и хозяйственных связей. В результате Вы еще больше укрепили свой авторитет среди заказчиков и подрядчиков на рынке строительных услуг, а Ваши знания и опыт получили новый импульс в выполнении важнейших государственных задач по развитию транспортной системы страны — плацдарма возрождения экономического могущества России.

Особенно хочу отметить Ваши высокие человеческие и профессиональные качества, прежде всего, порядочность в делах и нацеленность на высокий результат.

От всего сердца желаю Вам крепкого здоровья, благополучия и долгих лет жизни!

**Игорь ЛЕВИТИН,**  
министр транспорта Российской Федерации



От имени Министерства регионального развития Российской Федерации и от себя лично поздравляю Вас с юбилеем!

Возглавляя министерство транспортного строительства СССР, а позднее — «Трансстрой», Вы с командой единомышленников много сделали для реализации масштабных, значимых для государства объектов транспортной инфраструктуры, в том числе относящихся к категории особо сложных и уникальных. Одно только их перечисление дает представление о вехах развития нашей страны за десятки лет. Они повсюду — от тундры до песчаных пустынь, от Балтийского моря до Тихого океана. И в этом отношении особенно значителен тот производственный и интеллектуальный потенциал, высокое мастерство и профессионализм, который использовали транспортные строители при освоении Западной Сибири и Заполярья, где каждую проложенную в сложнейших условиях дорогу можно по праву назвать дорогой мужества, где каждый километр трассы давался тяжелейшим трудом. Значение этих магистралей трудно переоценить, ведь в нашей стране с ее сложными природно-климатическими условиями транспортные коммуникации нужны как воздух. Надежные, круглогодичные транспортные связи, по сути, являются локомотивом социально-экономического развития нашей Отчизны. Наряду с дорогами шло сооружение мостов и тоннелей, аэродромов и метрополитенов, морских и речных портовых комплексов.

Уважаемый Владимир Аркадьевич! Примите сердечные и искренние пожелания крепкого здоровья, твердости духа и оптимизма, новых успехов и простого человеческого счастья!

**Виктор БАСАРГИН,**  
министр регионального развития  
Российской Федерации

## «МЫ РАБОТАЛИ НА СТРАНУ...»

**Слово — Николаю Ивановичу РЫЖКОВУ, сыну донецкого шахтера, волею судеб и благодаря своей работоспособности прошедшего путь от мастера до генерального директора легендарного Уралмаша, председателю Совета Министров СССР в 1985–1991 годах, ныне председателю Комиссии Совета Федерации по естественным монополиям:**

— Министры моего правительства работали для страны, а не на свой имидж или свое благополучие. Это они со своими коллективами создали тот запас экономической прочности страны, который и сегодня работает. Все, что мы тогда делали, было во имя государства и народа.

Владимир Аркадьевич Брежнев в строю государственных управленцев оказался не случайно: он — строитель, создатель, абсолютно сильный руководитель, понимающий механизмы действия сложного организма, каким было транспортное строительство. Человек большой внутренней энергии, великопленной памяти, широты знаний, четкой оценки любой ситуации и умения видеть корень проблемы, он управлял министерством транспортного строительства СССР планомерно и взвешено. И происходило это оттого, что Владимир Аркадьевич, как и все другие министры, прошел все те необходимые должностные ступеньки, которые позволяли знать производство до тонкостей. Он не ру-

ководил из начальственного кресла, так у нас не было принято, предпочитая своими глазами видеть, что делается на местах.

Впрочем, считаю, все правительство того периода было весьма квалифицированным и до сих пор вспоминаю наш Совет Министров СССР с большой теплотой. Не раз с гордостью говорил о том, что в том правительстве на 71 человека приходилось 7 академиков и членов-корреспондентов Академии наук СССР, 13 докторов, 6 кандидатов наук. Но дело не в ученых степенях и званиях, — все они имели прямое отношение к делу, которому посвящали десятки лет своей жизни. Раньше ведь была четкая и ясная структура системы управления, выработанная за многие годы система подготовки кадров. За этим строго следили, и никаких племянников или других родственников не тянули вслед за собой в начальники. У меня, перед тем, как пригласить в Москву, в Свердловске не раз бывали и министр, и его заместители. Они делали вывод: готов

ли этот человек на повышение или нет. Тогда кадрами занимались очень серьезно. Подобный подход был и в отношении Владимира Аркадьевича. Знаю, что когда он руководил трестом в Киеве, к нему очень внимательно присматривались. Потом он прошел многолетнюю серьезную школу в должностях заместителя и первого заместителя министра.

Брежнев, как и другие члены правительства, думали не о финансовых потоках, как это сейчас принято, а о надежности производства, людях, которые были в подчинении. Мы и слов тогда не знали таких, как «распилы» и «откаты». Если на какого-то министра или его зама пришла «телега» о чем-то подобном, его песенка была бы спета! Даже бутылку коньяка взять в подарок считалось зазорным. Для нашего кабинета министров власть не заключалась в материальных благах или каких-либо амбициях, а в служении делу и людям. И слова, которые я произнес с трибуны Съезда народных депутатов СССР 19 декабря 1990 года: «Вы еще вспомните наше правительство!», и сегодня считаю правильными.

Кто пришел нам на смену? Люди без опыта серьезной производственной работы, не понимающие, как известные им по учебникам экономические термины работают на практике. Один работал в журнале, другие — в каких-то институтах или лабораториях, и не прошли никакой — ни заводской, ни государственной, ни территориальной



Во время рабочего визита в Железнодорожные войска (1986 год)

работы в областях или республиках, а тем более в столице.

Когда мы формировали правительство, то в основу закладывали два подхода. Во-первых, ввели в правительство специалистов прогрессивных и грамотных, во-вторых, это были люди, которые прекрасно знали реальное производство. С одной стороны, министры в базовых отраслях должны были проводить такую линию, чтобы держать страну, держать экономику. С другой — нам требовались и те, кто

мог видеть перспективу своей отрасли, всемерно работать на нее.

Это — к тому, что в министерство транспортного строительства было одним из немногих, где было четкое видение экономической стратегии, целей и задач своей деятельности. Здесь успешно внедрялась разработанная в 1988 году комплексная программа технического и технологического перевооружения отрасли вплоть до 2000 года. Назвали ее «Мировой уровень в транспортном

строительстве», и она дала мощный импульс повышению технического оснащения отрасли, в немалой степени способствовала ее высокой конкурентоспособности на рынке строительной продукции и услуг. Она была одобрена Госстроем и Советом Министров СССР. Одной из важных сторон этой программы стало создание новых машин и механизмов, в том числе не имеющих зарубежных аналогов. Вся техника производилась на собственных предприятиях Минтрансстроя. За короткий период была проведена кропотливая работа по реконструкции и техническому перевооружению своих заводов. Тем самым, в министерстве была создана мощная производственная база, способная не только удовлетворять потребности отрасли, но и поставлять свою продукцию на экспорт, на равных сотрудничать с фирмами зарубежных стран.

Инициатором и движущей силой этого направления деятельности являлся Владимир Аркадьевич, который со своей командой единомышленников раньше многих других, почувствовав «ветер перемен», сделал ставку на ускорение и научно-технический прогресс еще до того, как о них начали говорить с высоких трибун. Делали это в Минтрансстрое без боя фанфар, в которых было больше лозунгов, чем работы, а планомерно и настойчиво.

Радикальные шаги были сделаны и в других министерствах, и Советом Министров в целом. Но, по-настоящему оживающей экономике, с размаху безжалостно ударил Чернобыль. Как глава правительства, я возглавил специальную Комиссию, созданную через несколько часов после аварии — в 11 утра 26 апреля 1986 года. Вопросы на ее заседаниях решались спокойно, выдержанно, без истерики. Самое главное, была четкая позиция: надо делать максимально возможное, не пытаться ни в коем случае на чем-то «экономить». Я лично занимал в этих вопросах довольно жесткую, «крайнюю» позицию: лучше сделать что-то сверх обычного, чем допустить малейшие недоработки.

Когда академик Евгений Велихов сделал прогноз об опасности проникновения расплавленных продуктов горения в грунт, а следом и в грунтовые воды, транспортные строители, работая непосредственно в зоне пылающего реактора, сделали все для сооружения котлована, из которого велось наступление на четвертый энергоблок для сооружения подушки безопасности под аварийным реактором. За короткий срок была сосредоточена необходимая техника, отлажен механизм подвода людей, решены вопросы их размещения и т.д., что позволило выполнить в срок все работы. И не дай

## Поздравляет с Юбилеем!

По случаю юбилея Владимира Аркадьевича Брежнева в его адрес поступил и продолжает поступать обширный поток поздравительной корреспонденции. В числе авторов — члены правительства и Федерального Собрания, авторитетные отечественные политики, руководители республик, областей и городов, представители зарубежной и отечественной бизнес-элиты, трудовые коллективы, научные, проектные и общественные организации, ветераны транспортного строительства, представители научной и творческой интеллигенции, редакторы ряда печатных изданий.

Теплые поздравления и искренние пожелания в адрес юбиляра поступили от коллективов:

- ОАО «МОСТОСТРОЙИНДУСТРИЯ»**  
(генеральный директор Иван Иванович Кокота);
- ОАО «СИБМОСТ»**  
(генеральный директор Альберт Александрович Кошкин);
- ОАО «БИКОР»**  
(генеральный директор Владимир Михайлович Бурмака);
- ООО «СТРОЙМОСТЛИЗИНГ»**  
(генеральный директор Владимир Матвеевич Онищук);
- ОАО «МОСТОТРЕСТ»**  
(генеральный директор Владимир Николаевич Власов);
- ОАО «ЯМАЛТРАНССТРОЙ»**  
(генеральный директор Игорь Владимирович Нак);
- ООО «ТРЕСТ ЗАПСИБГИДРОСТРОЙ»**  
(генеральный директор Виктор Викторович Гончаров).

Бог, если бы мы в то время растерялись, упустили контроль над ситуацией — это могло окончиться еще одной страшной катастрофой.

Все эти дни со своими людьми был непосредственно в чрезвычайно опасной зоне пылающего реактора и Владимир Аркадьевич Брежнев. Так поступить мог только ответственный и смелый человек.

Потом была Армения. Стихия, как и политика, наступали на экономику, душили ее, рвали на куски. Рушились планы и замыслы. В республику я вылетел в ночь с 7 на 8 декабря и к утру был на месте. Конечно, еще в Москве мне доложили о жертвах и разрушениях, но в глубине души была надежда — может, все окажется не так тяжело и ужасно. Когда же оказался на месте, от надежды ничего не осталось. Думал, пробуду несколько дней. Но когда увидел происходящее, то остался до нового года, на несколько дней вылетал домой, а потом снова в Армению.

Никакого МЧС тогда в СССР не было. Идея создания подобного ведомства родилась как раз на опыте Чернобыля и Спитака. После трагедий и была создана комиссия по чрезвычайным ситуациям, которая потом преобразовалась в МЧС России.

И в этой, чрезвычайно сложной обстановке, высокую организованность опять-таки проявили транспортные строители и находящиеся в оперативном подчинении Минтрансстроя Железнодорожные войска. И вновь,

как и в Чернобыле, рядом со своими людьми был Владимир Аркадьевич Брежнев. Разумеется, не только на него, — на всех союзных министерств легла тяжелая ноша ответственности, все они весьма продолжительное время находились в республике и вели напряженную работу по восстановлению зоны бедствия, разрушенных предприятий. Каждый из них заслуживает самых теплых слов со стороны армянского народа за то доброе дело, которое они творили в те незабываемые дни на древней земле.

Но речь идет не только о производстве или мужественной работе по ликвидации аварий и катастроф. Именно Владимир Аркадьевич оперативно откликнулся на призыв руководителя Советского детского фонда писателя Альберта Лиханова, которого я пригласил рассказать на заседании президиума правительства о бедственном положении детских домов в стране. Взяв шефство над детским домом в городе Кондрово Дзержинского района, министерство транспортного строительства, а позднее — корпорация «Трансстрой» на месте некогда заброшенного обветшалого здания возвели три трехэтажных корпуса со своеобразной архитектурой, где есть все необходимое для жизни, быта, учебы подшефных детей. Разумеется, без энергии и душевного тепла Брежнева такие разительные изменения вряд ли были возможны.

Такие вот достойные дела, такая достойная жизнь.

## ПРОФЕССИОНАЛ ВЫСШЕЙ ПРОБЫ

**Юрий Петрович БАТАЛИН** — заместитель председателя Совета Министров СССР, председатель Госстроя (1985–1989), один из успешных командармов советской экономики последнего периода, почетный президент Российского союза нефтегазостроителей, академик, вице-президент Российской инженерной академии, профессор:

Мы многие годы работали с Владимиром Аркадьевичем Брежневым на общее дело, решали одни и те же конкретные задачи, имели общие взгляды на жизнь, в частности, как и какими темпами должно развиваться транспортное строительство. Для нашей страны, невероятно протяженной, самое главное — дороги, особенно железные. Благодаря им, Россия развивалась, шло развитие экономики и движение населения. И потому нам, континентальной стране, особенно важно иметь сильное транспортное строительство. И эта система должна быть цельной, не раздельной. Когда есть службы, технологически жестко связанные, невозможно без единого управления. Это и дело национальной безопасности, и экономические скрепы государства, это и экономическая эффективность ведения хозяйства. Сходились мы во мнении о том, что будущее страны должно обеспечиваться наукой и инженерным корпусом. Для этого необходимо поднять престиж инженера, повысить его имидж, создать необходимые условия для творческой работы. Иными словами, труд инженера должен быть востребован.

В общем, не припомню проблем, по которым были разногласия. Мне очень нравятся в жизни такие люди — истинные профессионалы, которые предметно знают свое дело, причем знают его с прорабских, если можно так сказать, обязанностей и основ. Вот и Брежнев — профессионал высочайшей пробы, что в сочетании с его прекрасными организаторскими способностями, энергией, инициативой позволили ему сделать очень многое в Минтрансстрое. Возглавляя крупнейшее строительное министерство, он в полной мере проявил таланты инженера-новатора, организатора и руководителя разработки и внедрения многих принципиальных инноваций в транспортном строительстве.

Вот мы вместе осваивали Тюмень. Мало кто понимает, что это за масштабы. Можно, разумеется, назвать цифры: столько-то добыто нефти, столько-то газа... Это людьми не воспринимается. А вот то, что за 20 лет в Тюменскую область было привлечено 2,5 миллиона человек, и для них построено жилье, объекты жилищно-бытового назначения — больницы, школы, магазины и прочее, и, что особенно важно, всем обеспечены рабочие места. Такой вот уникальный случай.

А еще была грандиозная программа дорожного строительства в черноземной зоне России, по которой дороги должны были подводиться к любому населенному пункту, где есть более 5 жителей. Очень важная идея, но помешал распад государства.

От нынешних управленцев Брежнев и другие министры тех лет отличались разительным образом. Я охарактеризовал бы так: существовал культ ответственного знания своего дела. А может, сама жизнь заставляла так делать. Каждый крупный руководитель вникал во все дела, понимая, что если он не будет вникать, у него ничего не получится. И за это надо отвечать. Некоторые по верхушкам шли — они всегда были, есть и будут, — но это некоторые, а подавляющее большинство понимало, что, только очень хорошо вникнув в дело, можно получить удовлетворение от работы, творческих, трудовых достижений. Настоящих министров, таких как Владимир Аркадьевич, ценили за doskonaльные знания, детальную вездливость, а еще — умение работать на опережение, перспективу.



Представление Владимира Брежнева в должности министра транспортного строительства (г. Москва, май 1985 года)

*Транспортное строительство — дело всей жизни*

# ГОДЫ, ЛЮДИ, ДОРОГИ...

**Более тридцати лет деловых и, особо подчеркну, добрых дружеских отношений связывают меня с Владимиром Аркадьевичем Брежневым, судьба которого — яркое доказательство того, что достигнуть высот в профессии можно лишь тогда, когда отдаешь себя всецело делу. Его трудовая жизнь неразрывно связана с транспортным строительством. Начиная с рядовой должности гидротехника на Дальнем Востоке, с полной отдачей сил работал на электрификации Львовской железной дороги и других строительных объектах Украины. Старший прораб, начальник стройуправления, управляющий трестом...**

Уже в тот период в полной мере проявился его ясный и одновременно решительный стиль руководства, умение брать на себя ответственность, сплачивать людей на выполнение заданий любой сложности. Все это сочеталось со справедливостью и порядочностью в отношении к подчиненным, живым характером и чувством юмора.

ственной и другой школы, которые, не колеблясь, рвутся на любой руководящий пост. Они даже не задумываются, что могут не справиться с новыми обязанностями, провалить дело, нанести материальный и моральный ущерб. Конечно, уверенность в себе — великое дело, но она не должна превращаться в самоуверенность.

Брежнева и его команды единомышленников была разработана и успешно внедрялась в практику комплексная программа «Мировой уровень в транспортном строительстве», позволившая реализовать ряд уникальных строительных проектов, а сам Владимир Аркадьевич со временем стал академиком Российской академии транспорта,



Среди проходчиков (Северо-Муйский тоннель, 1987 год)

Пройдя все должностные ступени, Владимир Аркадьевич Брежнев самой судьбой был подготовлен к тому, чтобы со временем возглавить министерство транспортного строительства СССР.

Впрочем, биография эта типична для любого из министров союзного значения. Прежде, чем стать во главе крупных, в сотни тысяч человек,

возглавлять огромное и уникальное по своему составу министерство, каким был Минтрансстрой, отвечать перед государством и обществом за работу мощного производственного механизма — огромная политическая ответственность, требующая глубоких и многогранных знаний, организаторского таланта, высочайшей работоспо-

Международной и Российской инженерных академий.

Владимир Аркадьевич не был кабинетным работником, мы постоянно встречались с ним на БАМе, в Заполярье, Западной Сибири, на Дальнем Востоке, в других регионах страны. Он хорошо знал, чем живут стройки, обстановку в коллективах и их руководителей. При этом владел именно объективной информацией безо всякой лакировки или сгущения красок.

Когда произошла трагедия на Чернобыльской АЭС, я по поручению ЦК КПСС осуществлял контроль мероприятий по ликвидации последствий аварии и потому был хорошо осведомлен о самоотверженной работе транспортных строителей непосредственно у реакторного реактора в первой половине мая 1986 года. Все эти дни был со своими людьми, а значит, — на передовой, министр Брежнев.

Родина высоко оценила его труд. Заслуженный строитель СССР Брежнев — кавалер орденов «За заслуги перед Отечеством» второй, третьей и четвертой степени, орденов Ленина, Октябрьской Революции, Мужества, двух — Трудового Красного Знамени. За каждой из наград — уникальные объекты, которые сданы в срок и с высоким качеством, личное мужество, проявленное в Чернобыле и Спитаке, многолетняя благотворительная деятельность. Например, награды «Почетный строитель Москвы» и знак отличия «За заслуги перед Москвой» вручены Владимиру Аркадьевичу за то, что руководимая им корпорация «Трансстрой»



Интересный разговор... (1986 год)

коллективов, они прошли все ступени производственной и управленческой деятельности. Начиная мастерами, прорабами, механиками, дежурными по станции, жили в бытовках и строительных вагончиках. Они хорошо знали жизнь и заботы рабочего человека, были искренни с людьми, и, главное, дорожили своим авторитетом, которого не могло быть без умения, что называется, вкальвать, не жалея себя.

Это к тому, что не могу понять нынешних сравнительно молодых людей, не прошедших необходимой административной, производ-

способности и самодисциплины, непререкаемого авторитета у подчиненных.

Всеми этими качествами Владимир Аркадьевич обладает в полной мере. При этом в заложенную своими предшественниками Евгением Федоровичем Кожевниковым и Иваном Дмитриевичем Сосновым стратегию развития отрасли он привнес четкое представление приоритетов и перспектив, предвидение будущих технологических изменений. Это свойственно не каждому руководителю, даже крупного масштаба. Именно по инициативе



**ВЛАДИМИР АРКАДЬЕВИЧ БРЕЖНЕВ, крупный государственный деятель, талантливый инженер и организатор производства, родился 27 августа 1931 года в городе Днепропетровской области. В годы войны семья Брежневых была в эвакуации в Магнитогорске, где отец Владимира, Аркадий Федорович, принимал участие в выпуске броневой стали для боевой техники и за ударный труд удостоен орденов Ленина, Трудового Красного Знамени и других наград.**

В 1955 году Владимир окончил Одесский гидротехнический институт и изъявил желание работать на Дальнем Востоке, где начал свою трудовую деятельность помощником багермейстера земснаряда на Дальнем Востоке. Через год, в 25 лет, он возглавил дноуглубительный караван, в котором было десять судов и 450 человек экипажа.

С 1959 года занимается электрификацией железных дорог на Украине — старший прораб, заместитель начальника львовского строительного управления № 150, начальник СУ. В 1969 году — заместитель управляющего, в 1971 году — управляющий киевским трестом «Югозаптрансстрой». В 1975 году переведен в Москву заместителем министра транспортного строительства СССР. С 1983 по 1985 годы — первый заместитель министра транспортного строительства СССР. С 1985 по 1991 годы — министр транспортного строительства СССР. Возглавляемая Брежневым отрасль транспортного строительства — мощная научно-проектно-производственная система, успешно осуществляла строительство автомобильных и железных дорог, аэродромов и мостов, тоннелей и метрополитенов, морских и речных портов на территории всей страны и за рубежом. Немалое внимание при этом уделялось строительству объектов социальной направленности. Гордость транспортных строителей — Байкало-Амурская магистраль протяженностью 3100 км. При непосредственном участии Владимира Аркадьевича организованы работы по ликвидации последствий и восстановительными работами после аварии на Чернобыльской АЭС, землетрясения в Армении, взрыва на железнодорожной станции в Свердловске и других чрезвычайных ситуаций.

В 1991 году Брежнев с командой единомышленников создал корпорацию «Трансстрой», которая стала преемником лучших традиций Минтрансстроя СССР. Под его руководством корпорация, которая сумела сохранить и использовать во благо страны огромный научный и производственный потенциал, удержала специалистов, обогатить их профессиональные возможности, реализовала ряд крупных и сложных транспортных проектов, в частности, проведена реконструкция на европейском уровне МКАД, сложнейшего в инженерном отношении Третьего транспортного кольца с крупнейшим в Европе Лефортовским тоннелем, реконструирован, а по сути построен заново Метромост и введена в эксплуатацию новая станция метро «Воробьевы горы», первая в России монорельсовая дорога, произведено масштабное обновление транспортной инфраструктуры аэропорта «Внуково», построены железнодорожные линии в Дагестане, Читинской области, Республике Коми, Якутии, портовые гидротехнические комплексы в Усть-Луге, Приморске, Высоцке, Сахалине, автомагистрали в Ленинградской и Новосибирской областях, Краснодарском крае.

Владимир Аркадьевич Брежнев удостоен орденов «За заслуги перед Отечеством» второй, третьей и четвертой степени, орденов Мужества, Ленина, Октябрьской Революции, двух орденов Трудового Красного Знамени и многих медалей. Он — заслуженный строитель СССР, лауреат премии Совета Министров СССР, академик Российской академии транспорта, Международной и Российской инженерных академий.

успешно реализовала в столице сложные транспортные проекты.

Но при всех своих должностях и наградах, Владимир Аркадьевич — человек скромный, который никогда не ставил себя над простыми тружениками, для него коллектив всегда был выше. Отмечу особо, что Владимир Аркадьевич очень много сделал и делает для ветеранов транспортного строительства.

Этот неутомимый человек и сегодня, как и в молодости, любит порыбачить и поохотиться, добывая при этом такие трофеи, что молодежи не угнаться. Через все годы он пронес живой интерес к природе

и интересным местам, по которым в свое время он немало прошагал с рюкзаком за плечами.

На долю Владимира Аркадьевича выпала богатейшая событиями жизнь. Впрочем, справедливее будет сказать, что он сам обогатил ее — своим самозабвенным трудом, примером служения обществу и людям.

**В.И. ДОЛГИХ**  
дважды Герой  
Социалистического Труда,  
почетный гражданин Москвы,  
председатель Московского  
городского Совета ветеранов  
войны и труда

# СТРАХОВОЙ ЩИТ ДЛЯ СТРОИТЕЛЕЙ

**Первая запись в трудовой книжке Александра МИЛЛЕРМАНА — «Тоннельный отряд №18, проходчик Северо-Муйского тоннеля». Это была «передовая» не только отечественного, но и мирового тоннелестроения. Осваивая скоростную проходку в забое того сложнейшего бамовского подземного коридора, строительство которого специалистами долго ставилось под сомнение, Александр вряд ли предполагал, что его призванием спустя годы станут именно строительные риски. Но опыт работы в крайне неблагоприятных условиях заложил основу будущей идеологии: трудный, во многом опасный строительный процесс должен быть защищен. Стремление «во всем дойти до самой сути» — одно из ведущих человеческих и профессиональных качеств Александра Миллермана, ныне генерального директора САО «Гефест», доктора экономических наук, действительного члена Российской академии транспорта. Сам Александр Самуилович связывает становление своего дела, да и рынка страхования строительного комплекса в целом, с именем Владимира Аркадьевича Брежнева.**

— После того, как мы зарегистрировали компанию, начали вести переговоры с потенциальными акционерами из числа серьезных организаций в сфере транспортного строительства, в том числе с руководством корпорации «Трансстрой». Когда я первый раз пришел на совещание к Владимиру Аркадьевичу делать доклад о страховании, он меня в лицо тогда еще не знал. Его предупредили, что будет Миллерман. Меня объявили, он ищет кого-то глазами и спрашивает — где же докладчик? Я встаю, и вижу в его глазах недоумение — мол, Миллерман, да не тот. Он ждал, что с докладом выступит мой отец, Самуил Исаакович, заслуженный строитель СССР.

**— А что, Владимир Аркадьевич хорошо знал Вашего отца?**

— Разумеется. После окончания МИИТа отец пришел в столичный Метрострой, и за 15 лет прошел путь от сменного инженера до начальника производственно-технического отдела одного из управлений. К слову, московское метро строил и мой дед, Исаак Миронович. Еще до Великой Отечественной войны по комсомольской путевке он приехал из Молдавии в столицу, где начал работать, а со временем стал заместителем начальника Управления Метростроя. Когда началось сооружение Байкало-Амурской магистрали, отец изъявил желание поехать на легендарную стройку и отдал ей десять лет, пройдя путь от начальника технического отдела до заместителя начальника Бамтоннельстроя. Принимал участие в строительстве тоннелей в условиях мерзлоты и тектонических разломов — Байкальского, Кодарского, четырех Мысовых вдоль побережья озера Байкал, разумеется, упомянутого Северо-Муйского... Вместе с отцом работала на БАМе и мама, Регина Давыдовна, — родители окончили один вуз, — она опытный инженер. Позднее отец стал заместителем начальника Главного управления по строительству тоннелей и метрополитенов Минтрансстроя СССР, так что с Владимиром Аркадьевичем он хорошо знаком и по работе в министерстве, и позднее — в корпорации «Трансстрой».

**— Как прошло Ваше выступление на том памятном совещании?**

— Владимир Аркадьевич внимательно меня выслушал, задал много дельных вопросов. Знаете, этот абсолютно, казалось бы, недосягаемый человек, бывший министр, руководитель крупнейшей Корпорации, оказался на удивление прост и естественен в общении. Разговор получился, руководство корпорации удалось убедить в том, что страхование строительных рисков — это инте-

ресно и перспективно. Брежнев в нас поверил, а поверив сам, убедил руководителей других организаций транспортного строительства пообщаться с нами. Более того, на первых порах возглавил Совет директоров САО «Гефест». Когда компания набрала обо-

поражает его внутренняя, не трибунная, но абсолютно убежденная позиция: те вещи, которые он делает, обязательно должны получиться. Он не размахивает шашкой, не призывает людей к подвигу, — просто работает. И вот эта спокойная уве-



роты, Владимир Аркадьевич уступил это место своему заместителю Валерию Ивановичу Минькину, но в 2008 году вернулся в наш Совет директоров и сейчас его возглавляет. Представьте, как мне, начинающему страховщику, было важно доверие со стороны Владимира Аркадьевича. Он не только поверил, что страхование полезный инструмент, но и в то, что нам удастся сдвинуть это новое и как казалось «безнадежное» дело с мертвой точки». Более того, по рекомендации Владимира Аркадьевича «Гефест» был включен в структуру Корпорации, и это было дальновидное решение.

**— С тех пор вы работаете вместе. Понимаете ли друг друга, ведь Владимир Аркадьевич — человек другого поколения?**

— Брежнев — уникальный человек. Несмотря на достаточно солидный возраст, он ведет активный образ жизни, его энергии можно только позавидовать. У Владимира Аркадьевича огромный жизненный опыт, он знает досконально сферу строительства, а, кроме того, у него — прекрасное бизнес-чутье. Хотя он — воспитанник советской эпохи, но чувствует на уровне интуиции, опыта и знаний, как правильно поступить. В планы по развитию компании вложены и его идеи. Я бы нигде не прошел такой личностной и профессиональной школы, как работая с ним. Порой один его совет заменяет долгие совещания, которые, кстати, Брежнев не любит: он умеет ценить и свое, и чужое время.

ренность, что если тщательно, вдумчиво и целеустремленно подходить к делу, то это дело обязательно получится — это качество я выделяю из многих других. Все масштабные проекты реализовывались под его руководством естественно и вроде бы сами собой, как будто по-другому и быть не может. Хотя, анализируя его вклад в любой проект, понимаешь, что он бы и не состоялся без Брежнева. При этом не читает лекций, не навязывает своего мнения и даже не всегда высказывает свою точку зрения. По поводу страхования он считает, что когда произошел переход к рыночной экономике, появилась масса фирм-однодневок, которые бросались строить безо всякой подготовки. Сколько по их вине обрушилось мостов, размыло дорог... Из-за ошибок несли большие убытки и профессиональные строители, и потому Брежнев решил поддержать компанию своим авторитетом.

**— С чего начиналось для Вас строительное страхование?**

— Первым значительным прорывом в области страхования строительства стала для нас реконструкция МКАД. Тогда, в 1995 году, страхованием строительных рисков в таком значительном объеме на российском рынке не занималась ни одна страховая компания. Не было, естественно, ни опыта оценки технических рисков, ни технологии страхования строительного-монтажных работ, страховой статистики для объективной

котировки рисков, расчетов тарифных ставок. Строители же воспринимали страхование как дополнительное налогообложение, не видя в нем реальной защиты своих финансовых интересов. В нашу, совсем молодую страховую компанию, поверили подрядные организации, среди которых Мостоотряд №19, Центродорстрой, Мостотрест и другие. Мы заключили более 40 договоров страхования строительного-монтажных работ с подрядчиками проекта, их сопровождение требовало оперативных, а часто нестандартных решений. Фиксирование страховых событий должно было осуществляться немедленно, что называется, в режиме on-line, так как сооружение объектов на МКАД велось без остановки транспорта. С этой целью мы создали систему оповещения, а наши мобильные группы специалистов, укомплектованные необходимым оборудованием, могли в любое время суток выехать для осмотра на место происшествия. В 1998 году при строительстве одной из развязок произошло обрушение только что забетонированного пролетного строения. Ущерб составил в докризисных ценах сумму порядка

власти задолго до того, как встает вопрос о страховании.

**— Александр Самуилович, Вы ведь активно работаете в Сочи?**

— Да, у нас там несколько объектов транспортной и инженерной инфраструктуры: строительство и реконструкция участков дороги Джубга-Сочи, строительство автомобильной дороги от горноклиматического курорта «Альпика-Сервис» до горнолыжного курорта «Роза Хутор», строительство аэропорта и грузового морского порта, ряда многоуровневых транспортных развязок, таких как «Адлерское кольцо», реконструкция и расширение городских магистралей. Например, Дублер Курортного проспекта является одним из самых технически сложных объектов в России. Доля искусственных сооружений на участке 1-й очереди строительства — от реки Агур до улицы Земляничной — достигает более 92%. Длина участка составляет 5,7 км, из них эстакады — 2,7 км, тоннели — 2,4 км, дороги в обычном понимании — всего около 0,5 км. Строительные работы ведутся в городской черте, в зоне интенсивного автомобильного движения, высокими темпами.

**— В чем заключается специфика страхования таких масштабных строительных объектов, как в Сочи?**

— Чаще всего объекты инфраструктуры уникальные, «штучные» и очень сложные с технической точки зрения. Нередко при их строительстве применяются инновационные технологии, риски которых трудно оценить. Кроме того, строительство ведется очень высокими темпами — это дополнительный фактор риска. Высокие риски также создают геологические особенности региона: порядка 80% территории Сочи, в той или иной степени, можно отнести к нестабильным, оползневым участкам. Разрабатываемые грунты имеют высокую водонасыщенность, твердые скальные породы чередуются с глинистыми грунтами. Для нас, страховщиков, это очень большая ответственность и в обычном смысле, и в страховом.

**— Какие перспективы своей компании вы видите?**

— Мы серьезно занимаемся стратегическим планированием, у нас есть постоянно обновляющийся план на пять лет, и потому представляем, сколько хотим заработать и сколько потратить. Смотрим в будущее с оптимизмом. Судя по тому, как развивается государственная политика, нашей экономике не уйти от масштабной модернизации транспортной инфраструктуры, причем с привлечением новых форм частного инвестирования, государственно-частного партнерства и новых организационных форм, таких как проекты комплексного развития регионов. Чем большие средства инвестируются, тем выше роль страхования, и страхования профессионального, и очень приятно видеть, что руководители самого высшего уровня, отвечающие за реализацию этих проектов и за бюджетное строительство, это понимают.

**— Сегодня Ваша компания известна как лидер страхования строительных рисков в России. Кстати, почему именно «Гефест»?**

— Что касается названия, то оно было выбрано достаточно случайно, но удачно, учитывая нашу нынешнюю работу на олимпийских объектах. Как мы шутили, Гефест — единственный трудолюбивый бог из всех обитателей Олимпа, который умел работать руками, он ковал щиты и оружие разным героям. Вот и мы создаем страховой щит для строителей.

**— Как вы отбираете проекты, которые собираетесь страховать?**

— Работая без малого двадцать лет в страховании строительных рисков, мы уже сами стали экспертами в области транспортного строительства. Например, знаем всех крупных подрядчиков, представляем их квалификацию. Не работаем с компаниями, которые недостаточно добросовестно ведут себя на рынке. Наши клиенты — это надежные партнеры. В целом отслеживаем еще на ранней стадии все крупные проекты, которые рассматриваются органами

# ГК «ТЕРЕКС» – ЗНАК КАЧЕСТВА

**Группа компаний «Терекс», объединяющая промышленные предприятия, расположенные в Калужской области, производит и продает керамический облицовочный кирпич (в том числе клинкерный), минеральный порошок, известняковый щебень, тампонажные смеси для тоннельного строительства, высококачественную известь и другие строительные материалы. Вся продукция – высшего качества. Являясь признанным лидером отрасли в Центральном регионе, ГК «Терекс» демонстрирует устойчивое и динамичное развитие.**

Еще недавно поселок Товарково, что в Калужской области, был известен разве что в своем Дзержинском районе. О его истории известно немного. По одним источникам, боярин Товарков в этих местах вел переговоры с ханом Ахматом во время знаменитого стояния на Угре 1480 года. За заслуги перед отечеством ему якобы и была передана земля, а деревня названа в его честь. По другим сведениям, поселок назван так потому, что давным-давно, когда моста через Угру еще не было, а оживленная лодочная переправа была, по прибытию обоза с товаром с одного берега кричали: «Товар!» (в смысле: прибыл товар), а с другого кричали: «Кого?» (в смысле: чей товар?). Отсюда, мол, и пошло название.

В 1954 году геологической разведкой Мосгорисполкома в районе между деревнями Товарково и Камельгино был обнаружен мощный пласт известняка, тогда же и было принято решение о строительстве карьеров. Статус поселка Товарково получил в 1964 году. Он успешно рос и развивался, но в начале девяностых у местных жителей начались серьезные проблемы с трудоустройством, и поселок с населением 15 тысяч человек постепенно приходил в запустение. Его «второе рождение» — новые коммуникации, дороги, жилье, но самое главное — рабочие места, связано с появлением в Товарково предприятий группы компаний «Терекс».

«В свое время корпорация «Трансстрой» выбрала именно этот регион как площадку для развития своего производства строительных материалов по ряду причин, — отметил генеральный директор ГК «Терекс», заслуженный строитель России Олег Папушин, которого коллеги ценят за профессионализм, конкретность, четкость, умение работать с людьми. — В немалой степени это было обусловлено близостью к Москве и богатой сырьевой базе. Но все основной причиной выбора стал так называемый человеческий фактор, в частности, добрые деловые отношения с руководством области и на местах, а главное — наличие ква-

лифицированных кадров. Здесь еще в советское время сложился значительный потенциал, однако в то время он не был востребован в полном объеме. В 1998 году на развалинах комбината строительных изделий «Средмаш», который представлял довольно печальное зрелище — производство не работало, а здания и сооружения разрушены, был приобретен и восстановлен завод по производству минерального порошка. Затем приобретен и восстановлен дробильно-сортировочный завод, где установлено самое современное оборудование по производству известнякового щебня различных фракций, позднее — еще два цеха по производству минерального порошка... К концу 2005 года предприятия, работающие в Калужской области, были объединены в группу компаний «Терекс» с единым оперативным и стратегическим управлением и возможностью оказывать полный спектр услуг, включая доставку продукции покупателю, для чего было создано собственное крупное автотранспортное предприятие. В настоящее время на предприятиях ГК «Терекс» трудится более тысячи человек, а местные бюджеты ежегодно пополняются сотнями миллионов рублей налогов. Мы активно строим жилье, и десятки наших работников уже справили новоселье...»

В 2006 году был введен в эксплуатацию кирпичный завод мощностью 20 млн. штук облицовочного кирпича светло-соломенного цвета в год. Его производство основано на современном оборудовании с использованием технологий французской фирмы «CERIC» из тугоплавких глин уникального Кондровского месторождения. Весь кирпич проходит тщательный контроль с момента подготовки исходного материала и до выхода готового изделия. Качество продукции удовлетворяет самых взыскательных потребителей. Со временем «Терекс» осуществил модернизацию завода, доведя мощность производства до 32 млн. штук кирпича в год, что позволило в значительной степени закрыть потреб-



Ввод в эксплуатацию кирпичного завода в Калужской области (О.В. Папушин, В.А. Брежнев, А.Д. Артамонов, В.М. Колесников)

ности Центрального региона в этом виде строительного материала.

21 сентября 2010 года состоялось открытие первого в России завода по производству клинкерного кирпича. Как отметил на церемонии открытия предприятия губернатор Анатолий Артамонов, в Товаркове один за другим построены заводы по производству извести, линолеума, теперь вот клинкерного кирпича, и вся продукция отличается высо-

ко качествами. Группы компаний «Терекс» Владимиру Брежневу. В свою очередь Владимир Аркадьевич поблагодарил Анатолия Дмитриевича за благоприятный инвестиционный климат в области, который сегодня известен не только в России, но и за рубежом.

Выступивший на церемонии начальник Департамента реформ в жилищно-коммунальной сфере, строительстве и производственной инфраструктуре аппарата

с работниками, Анатолий Дмитриевич отметил, что от их профессионализма и рабочего настроя во многом будет зависеть качество выпускаемой продукции, а значит, и судьба нового производства.

Высокую оценку производству дали глава администрации Дзержинского района Виктор Колесников и глава поселковой управы поселка Товарково Алексей Малахов. Общее мнение выразил руководитель одной

*Уважаемый Владимир Аркадьевич!  
От коллектива Группы компаний «Терекс» и от себя лично поздравляю Вас с юбилеем! Мы высоко ценим Ваш вклад в создание и становление нашего предприятия, внедрение самых современных технологий мирового уровня. Нам всегда доставляет удовольствие общение с Вами — открытым, доброжелательным и полным оптимизма человеком, опытейшим профессионалом!  
Желаем Вам крепкого здоровья, неиссякаемой энергии, творческой активности и исполнения всех Ваших задуманных планов!*

*Олег Папушин*

*Генеральный директор ГК «Терекс», заслуженный строитель России*

кими качественными параметрами. Губернатор подчеркнул, что продукция нового предприятия остро необходима для активного развития строительной отрасли в регионе: «Мы намерены применять новые технологии в строительстве жилья, промышленных и социально-культурных объектов и, конечно, ждем, когда новая продукция поступит на строительный рынок Калужской области и России». Особо Артамонов отметил, что факт размещения группой компаний «Терекс» на калужской земле еще одного производства свидетельствует о доверии инвесторов к региону и выразил особую признательность за это председателю совета директоров

правительства России Владимир Ампилогов также похвалил Калужскую область за динамику развития, отметил, что строительный материал, производимый в Товаркове, очень нужен стране и, несомненно, будет востребован.

После того как Анатолий Артамонов и Владимир Брежнев перерезали традиционную ленточку, состоялась экскурсия по предприятию. Оно приятно поразило всех участников церемонии открытия нового завода: все процессы автоматизированы, никакие огнедышащие печи в глаза не бросаются. Установлено оборудование высокого европейского уровня. Порой создается впечатление, что в огромном производственном помещении пусто, а кирпич сам катится по конвейеру. На самом деле для обслуживания линии требуется 16 работников в одну смену. Всего на заводе будут трудиться немногим более сотни человек, в основном, местные жители, а их средняя зарплата превышает 20 тысяч рублей.

Проектная мощность завода — 47 млн. штук кирпича в год, при этом кирпич обходится в 2–3 раза дешевле, чем аналогичные импортные образцы. Сырье для производства поступает с Кондровского месторождения светложущих глин. Общая стоимость данного проекта превысила миллиард рублей.

Оборудование установлено итальянской компанией IPA и требует от людей, работающих на нем, знаний, ответственности и аккуратности. Именно на это обратил внимание губернатор Артамонов. Беседа

из ведущих строительных организаций области Василий Высоколя: «Отличный материал, — дал свою оценку опытный профессионал, — думаю, его надо активно использовать на стройках области».

Аналогов такого производства в России нет. Не случайно на стене заводского корпуса красовалась надпись: «Первый российский клинкер, в добрый путь!».

«Запуск нового завода позволил нам начать производство новой, уникальной по качеству продукции — клинкерного кирпича для облицовки фасадов, а также клинкерного «мостового» кирпича для мощения тротуаров, дорожек и пешеходных зон. Клинкер столетия назад применялся в большинстве стран Европы и до сих пор радует глаз своим качеством. Его преимущества перед другими материалами, применяющимися в строительстве — это высокая прочность, морозостойкость, устойчивость к механическим и химическим воздействиям и низкое водопоглощение, — отметил Олег Папушин.

Одновременно с вводом в строй нового завода проводилась модернизация существующего керамического производства ГК «Терекс», в результате которого налажен выпуск уникальной для России продукции — крупноформатных керамических блоков с утеплителем внутри. Эти блоки позволяют быстро строить сразу теплые дома, без дополнительного утепления, что приводит к экономии энергоресурсов на отопление и позволяет получить дополнительную полезную площадь внутри помещения.



Ввод в эксплуатацию кирпичного завода в Калужской области (О.В. Папушин, В.А. Брежнев, А.Д. Артамонов, В.М. Колесников)

# Доброе слово о юбиляре...



Многие годы они были рядом — верные и надежные помощники!

## СТРОИТЕЛЬ, СОЗИДАТЕЛЬ, ТВОРЕЦ

**Алексей ЛЁВИН,**

**Герой Социалистического Труда, президент Союза «Метроспецстрой», заслуженный строитель России, председатель Центрального правления ВОО «Трудовая доблесть России»**

С Владимиром Аркадьевичем Брежневым мы познакомились в 1970 году на строительстве Дворца культуры «Украина» в Киеве. Его возводил трест «Югозаптрансстрой», заместителем управляющего которого был Брежнев. Коллектив управления «Союзметроспецстрой» вел на объекте архитектурно-отделочные работы. Труд строителей тогда был отмечен премией имени Тараса Шевченко, а Владимир Аркадьевич, в свою очередь, высоко оценил работу наших мастеров. Слышали теплые слова о своей работе от него и позднее, чем очень гордились: когда отмечает такой профессионал, это дорогого стоит.

Довелось встречаться с Владимиром Аркадьевичем в разных концах страны, он хорошо знал, чем живут стройки, обстановка в коллективах и их руководителей. Человек без малейшего признака «номенклатурного барства», умеющий «за версту» определить и вовремя поддержать талантливого человека, он подавал пример другим не тем, что красиво выдвигал лозунги, а тем,

что сам «вкалывал» дни и ночи напролет. Знаю, что его любимая поговорка звучит так: «Одно діло — языком терти, друге діло — плуга перти». Думается, что суть высказывания понятна и без перевода с украинского языка на русский.

Пройдя многие должностные ступени, Владимир Аркадьевич самой судьбой был подготовлен к тому, чтобы со временем возглавить министерство транспортного строительства СССР. Нам, руководителям предприятий, импонировал ясный и одновременно решительный стиль руководства нашего министра, умение брать на себя ответственность, сплачивать людей на выполнение заданий любой сложности. Все это сочеталось со справедливостью и порядочностью в отношении к подчиненным, живым характером и чувством юмора.

Владимир Аркадьевич всецело поддерживает работу Всероссийской общественной организации «Трудовая доблесть России», объединяющей Героев Социалистического Труда, кавалеров государственных наград и лауреатов Государственных премий, выступая за возрождение значимости труда в обществе, поддержку человека труда, без которой невозможен кардинальный прорыв России в экономике.

Уважаемый Владимир Аркадьевич! От имени орденосного коллектива Союза «Метроспецстрой» и «Трудовой доблести России» примите самые теплые поздравления с юбилеем и искренние пожелания здоровья и счастья в работе и личной жизни!

## БОЛЬШАЯ ЖИЗНЕННАЯ УДАЧА

**Валерий БАРУЛЕНКОВ,**

**заслуженный строитель Украины**



Работа над строительством здания филиала музея В.И. Ленина в Киеве

Скажу откровенно, в жизни мне крепко повезло, когда после окончания института рельсы моего трудового пути привели на главную «станцию жизни» — в трест «Югозаптрансстрой». Но еще большей жизненной удачей стала незабываемая встреча с начальником СУ-150 нашего треста Владимиром Аркадьевичем Брежневым. Красивый, подтянутый, энергичный молодой человек с неотразимым обаянием, быстрой походкой вошел в производственный отдел треста, где я работал в то время старшим инженером и вел Львовскую железную дорогу. «Где тут наш куратор?» — на ходу спросил он. Я представился. Пожав руку, Владимир Аркадьевич предложил: «А ну-ка, давай присядем». Мы долго разговаривали. Оказалось, мы оба из города металлургов — Днепропетровска, заканчивали одну среднюю школу №6, жили на соседних улицах, а вот познакомились только в Киеве. В те годы шли напряженные работы по электрификации железнодорожной магистрали Москва—Хутор Михайловский—Киев—Львов—Чоп, где тягестя основных работ ложилась на СУ-150. Я представлял трестовский оперативный штаб стройки на Львовской железной дороге, и мы хорошо понимали друг друга. СУ-150 каждый квартал получало переходящее Красное Знамя треста и Минтрансстроя, было в признанных лидерах.

Когда Владимир Аркадьевич возглавил трест «Югозаптрансстрой», он предложил мне должность заместителя. Это было полной неожиданностью. Вместе с тем, работа с таким руководителем представлялась настолько увлекательной, интересной и масштабной, что я с благодарностью согласился. Методы работы Владимира Аркадьевича с подчиненными были особые: ставка на полное доверие, предполагавшее такую же долю ответственности, предоставление самостоятельности в принятии решений по порученным стройкам или направлениям деятельности, поддержка и развитие инноваций и инициатив. Сделав настоящий прорыв в организации строительства, мы намного опередили другие тресты.

Когда произошла авария на ЧАЭС, Владимир Аркадьевич в ходе командировки неоднократно бывал непосредственно в зоне пылающего реактора. Так поступить мог только ответственный и смелый человек. Он не перекладывал ответственность на своих заместителей. Мог бы послать в Чернобыль любого из них, а сам находится в Москве или, по крайней мере, в Киеве, где было намного безопаснее, чем у реактора. Но не сделал этого! А ведь тогда не у всех хватило мужества и смелости духа быть на передовой.

Еще по прилету в Киев Владимир Аркадьевич собрал в тресте «Югозаптрансстрой», который я тогда возглавлял, руководителей других организаций Киевского региона — Киевметростроя, Мостостроя, Югстроймеханизации, поставил им четкие мобилизационные задачи и сразу же уехал в Чернобыль. В те первые самые тревожные дни мы, руководители трестов, получали задания как боевые приказы на фронте. Утром задание — вечером исполнение, вечером задание — утром исполнение, без мысли и страха об опасности, зная, что впереди сам министр, ответственный за нашу работу. Когда людям, укрощающим поврежденный реактор, понадобился бетон, ночью был пущен завод ЖБИ-5 Главкиевгорстроя, в считанные часы развернули работы бетоноразтворных узлов Югозаптрансстрой и Югэнергомонтаж... Все мобилизационные планы выполнялись четко в установленные сроки потому, что руководители держали прямой ответ перед самим министром. Оправдываться, выдавать желаемое за действительное мы не могли из-за досконального знания Владимиром Аркадьевичем каждого вопроса, а главное — нельзя было подводить его в столь важный и чрезвычайный для государства момент.

## ЛИДЕР, СОХРАНИВШИЙ ОТРАСЛЬ

**Валерий МИНЬКИН,**

**заслуженный экономист России, академик Российской академии транспорта**

Мое знакомство с Владимиром Аркадьевичем произошло при обстоятельствах, которые красноречиво свидетельствуют о его душевных и деловых качествах. В конце 70-х, будучи заместителем начальника Главбамстроя, я выехал в Москву, чтобы решить весьма важную проблему. Речь шла о надбавках, которые получали строители магистрали. Вдруг выяснилось, что эта надбавка не положена ряду вспомогательных служб, хотя эти люди, что называется, вкалывали, не жалея себя. Тех 40-процентом к зарплате могли тогда лишиться 12 тысяч человек. Защитить интересы этих людей мне и предстояло в столице. Скажу честно, шансов на положительное решение было мало. На БАМе меня «проеинструктировали»: обратиться к заместителю министра Брежневу, он — легкий на подъем человек. Владимир Аркадьевич сразу же вник в суть проблемы и мы практически месяц обивали с ним пороги организаций, где меня, честно говоря, вряд ли восприняли — Госкомтруд, Госплан, Госстрой... Благодаря Владимиру Аркадьевичу эту сложнейшую проблему решить удалось. Он и позже всегда оставался таким: мог быстро подняться и пойти, поехать, полететь в любую точку страны. Такой вот мобильный человек.

Спустя годы, в 1990-м, когда меня назначили начальником Главного экономического управления Минтрансстроя, уже на второй день пребывания в новой должности Брежнев вызвал меня, и в качестве главной задачи определил программу реформирования министерства. Разговор был в апреле, а уже летом такая программа была подготовлена. Наши предложения исходили из необходимости повышения юридической самостоятельности трестов, промышленных предприятий и НИИ Минтрансстроя



Награда от Президента России В.В. Путина (2006 год)

при сохранении регулирующей роли министерства, преобразуемого, в конечном счете, в государственную холдинговую компанию. Нами было инициировано соответствующее постановление союзного Совмина. Если бы реализация задуманного состоялась, мы могли бы создать одну из мощнейших строительных компаний в транспортном строительстве, разумеется, при условии реформирования всей экономики на принципах рыночной. Но российская история предложила иной путь...

Путч 1991 года прервал все наши начинания, но не разрушил систему. Еще в декабре 1990 года мы создали объединение, которое назвали корпорацией «Трансстрой», в которое и вошли все предприятия Минтрансстроя. Успели выпустить союзный документ по созданию вместо министерства государственной строительной корпорации, а затем и подписать постановление правительства о передаче всех строительных подразделений под российскую юрисдикцию. Произошло это за две недели до августовского путча. Потом была большая и напряженная работа, которая и позволила сохранить отрасль. Я не знаю, кто, кроме Брежнева, сумел бы это сделать. Не вижу такой фигуры. Такими способностями не обладал никто из нашей команды, отмечу, профессионалов высокого класса, хорошо знающих производство, но, возможно, не имевших во властных структурах такого авторитета, как Владимир Аркадьевич. Именно благодаря нашему лидеру, мы стали генеральным подрядчиком реконструкции МКАДа, когда у нас не было ни техники, ни рабочих. Позднее были другие объекты в столице и других регионах России, которые вряд ли были возможны без влияния Владимира Аркадьевича. Мы состоялись, и с 1996 по 2006 годы были первыми по рейтингу среди строительных структур страны. Нас ценили за то, что всегда сдавали объекты в поставленные сроки и с высоким качеством.

И еще об одном хотелось бы сказать. Владимир Аркадьевич очень умело подбирал и направлял команду. Каждый из нас, его заместителей в министерстве, а позднее — в корпорации «Трансстрой», целиком и полностью отвечал за свой участок. Такое доверие заставляло семь раз отмерить, прежде чем один раз отрезать. А Брежнев, зная возможности каждого из нас, умело подсказывал направления дальнейшего развития. Наверное, так и должен поступать настоящий лидер.

## ПРИМЕР СЛУЖЕНИЯ РОДИНЕ

**Николай ПОЛИЩУК,**  
заслуженный строитель России, академик Российской академии транспорта

О Владимире Аркадьевиче довелось слышать задолго до нашего знакомства. О передовом в Минтрансстрое киевском тресте «Югозаптрансстрой» и его управляющем Брежнев много раз рассказывал наш ведомственный журнал «Транспортное строительство», «Строительная газета» и другие издания. Тресту доверяли строительство наиболее ответственных объектов в столице Украины, Львове и других городах, и коллектив не подводил: объекты сдавались в срок, а качество работ отличалось безупречностью. Отмечали, естественно, и управляющего, который «живо и деятельно вникает в малейшие детали работы и человеческих отношений». Трест, опыт которого по существу стал базовым для других трестов Минтрансстроя, широко был представлен на ВДНХ. Когда на базе министерства проходил обмен передовым опытом, то представителям Югозаптрансстроя было чем поделиться — их доклады были солидными и глубокими. Подобный обмен опытом проходил непосредственно в Киеве. Мне, тогда главному инженеру треста «Целинтрансстрой», было интересно послушать главного инженера треста Михаила Григорьевича Иванцова, которого по праву считали главным техническим мозговым центром и практическим исполнителем всех основных проектов предприятия, других специалистов, весьма подготовленных и профессиональных людей. Раз-



Рукопожатие с вице-президентом США на заседании Комиссии «Гор-Черномырдин»

умеется, во всем чувствовалась твердая рука управляющего — молодого, энергичного, тонко улавливающего изменения в экономике и технике, имевшего отличное чутье на перспективные новации. Именно Владимир Аркадьевич, наряду с внедрением в тресте новых принципов управления, сделал ставку на высокую квалификацию работников и инженерное новаторство. Для улучшения организации работ и повышения производительности труда активно внедрялись новые технологии и механизмы. И хотя трест, в котором я работал, был весьма мощным, но поучиться было чему. Именно во время командировки в Киев и довелось мне познакомиться с Брежневым. Его обступили, засыпали вопросами, разговор получился весьма полезным. Сразу было видно: интересный человек, который живет делом. И уже тогда чувствовался масштаб его личности.

Потом нам приходилось немало раз встречаться, когда я возглавлял трест в Оренбурге, и, разумеется, после перевода в Москву, где со временем возглавил Главное научно-техническое управление Минтрансстроя. Уверен в одном: если бы не Владимир Аркадьевич, не было бы программы



Заседание совета директоров корпорации «Трансстрой»

«Мировой уровень», которая дала мощный импульс повышению технического оснащения отрасли и способствовала ее высокой конкурентоспособности на рынке строительной продукции и услуг. Она пронизывала всю отрасль и доходила до каждого мастера. Без нее не было бы новых машин и механизмов, в частности, высокопроизводительной землеройной, буровзрывной и путевой техники, передовые форм и методов труда и многого другого. Так, на выставке «Трансстроймаш-89» демонстрировались машины и оборудование для строительства железных и автомобильных дорог, тоннелей и метрополитенов, мостов и других транспортных объектов, разработанных организациями Минтрансстроя, а также созданные в кооперации с зарубежными фирмами. Треть созданных в отрасли средств механизации не имели зарубежных аналогов. Организовав собственное производство, мы постепенно отказывались от поставок иностранных партнеров.

Возможно, поэтому наши предприятия сумели выжить в девяностые годы, когда многое разрушилось. И все это — благодаря организаторскому таланту Брежнева, его энергии, целеустремленности и требовательности, а также — умению, что называется, заглянуть за горизонт. Не все руководители способны так обозначить приоритеты и вместе с командой единомышленников направить усилия коллектива для реализации поставленных целей. У Владимира Аркадьевича это получается.

*Из воспоминаний Юбиляра*

## СТРАНИЦЫ СЕМЕЙНОГО АЛЬБОМА

«Отец, Аркадий Федорович, был добрым, сдержанным, порядочным человеком с пытливым умом и крестьянской хваткой. Мы с братом Леонидом любили его. Он был, как говорили тогда, ударником, стахановцем. Его ценили на работе, но видели мы его редко: как с утра уходил на завод, так вечером приходил измотанный. Отец никогда себя не жалел и нас этому учил своим примером. И еще тому, что в своем деле надо быть первым, тогда за тобой и люди пойдут. Ему часто звонили с завода по ночам, иногда вызывали по неотложным делам, поэтому в нашем воспитании он практически участия не принимал».



«Моя мама, Александра Денисовна, была женщиной умной, твердой, сильной, именно от нее я перенял упорство, терпение, привычку, взявшись за дело, непременно доводить его до конца. Да и общительность, интерес к людям, умение встречать трудности улыбкой, шуткой, тоже от нее. Образования она не получила, но в людях разбиралась хорошо, многое умела своими руками. Ее любовь окружала нас с братом всю жизнь. Как можно было огорчить ее или отца? Я всегда стремился к тому, чтобы родители мною гордились».



«В 1943 году старшего брата Леонида призвали на военную службу и отправили в Одессу на восстановление артиллерийского училища. Позднее он его и окончил, стал офицером, за его плечами многолетняя безупречная служба. Со временем вернулся в Днепродзержинск, где и сегодня живут его дети — Александр и Юрий, инженеры-металлурги. Они работают на том самом прославленном заводе, с которым когда-то связал свою судьбу их дед, Аркадий Федорович. У моих племянников выросли дети, подрастают внуки и внучки, и горжусь тем, что в родных краях продолжается род Брежневых».

«Отца моей супруги, Кирилла Васильевича Малушу, известного агронома, кандидата наук, лауреата Сталинской премии, в 1943 году по оговору осудили на 15 лет лагерей. На свободу вышел в 1956-ом. Его полностью реабилитировали, вернули все награды и восстановили ученую степень. И хотя было потеряно более десятка лет, Кирилл Васильевич со временем защитил докторскую диссертацию, стал профессором, работал в сельскохозяйственном НИИ на Западной Украине, позднее был переведен в Киев, где много лет успешно сочетал научную и преподавательскую деятельность. Все эти годы его поддерживала Нина Михайловна, моя «золотая теща», для которой семейный очаг был свят. Она была великой труженицей, и в таком же духе воспитала и дочь, мою супругу».



«Я себя считаю счастливым человеком. У меня прекрасная жена, с которой мы вместе с 1954 года, со студенческих лет. Это моя любовь, моя судьба, моя жизнь. Я высоко ценю Нину Кирилловну потому, что ей с моим неугомонным характером очень нелегко, но она все выдержала, сохранила и любовь, и детей, и семью. У меня прекрасные дети, которые родились в крайних точках страны: Аркадий — в Находке, Ирина — в Львове. Они состоялись в жизни как специалисты, а еще порадовали родителей прекрасными внуками. Кирилл, Арсений, Владимир — отличные ребята, красавцы, умницы, добросовестные и ответственные парни, которые знают, чего хотят в жизни и стремятся достичь своей мечты. Я очень ими доволен».

Любимые увлечения юбиляра

# ИЗ ДЕТСТВА – ОТ СЕРДЦА

**За десятилетия увлечения фотографией через руки Владимира Аркадьевича прошли разнообразные фотокамеры, в том числе самых известных брендов. А начинал он фотографировать друзей, природу и школьные будни «Фотокором» — аппаратом-«гармошкой» с кассетами для светочувствительных фотопластинок форматом 9X12 см...**

Именно этот первый советский фотоаппарат массового производства стал классическим для съемки фотохроники Великой Отечественной войны. Евгений Халдей, известный фотограф, прошедший всю войну и запечатлевший ее на фотографиях, с 16 лет снимал только «Фотокором». Этой камерой он выполнил в мае 1945 года снимок «Знамя над Рейхстагом», который стал настоящим символом Победы, и знаменитую фотографию «Первый день войны», единственную, снятую в Москве 22 июня 1941 года. Его кадры 1941–1946 годов, запечатлевшие войну от объявления о нападении Германии на СССР до Нюрнбергского процесса, обошли весь мир

и приведены в качестве иллюстраций в бесчисленных учебниках, документальных книгах, энциклопедиях.

Позднее у Брежнева появился двухобъективный зеркальный фотоаппарат «Комсомолец», еще одна «зеркалка» — «Зенит», затем — массовая и популярная камера, отечественная легенда — «ФЭД»... Так что, помимо фотодела, Владимир Аркадьевич неплохо разбирается в истории отечественного производства фотоаппаратов.

По ночам сам или вместе с друзьями с азартом колдовал над фотопленкой, наблюдая за магическим превращением простой фотобумаги в потрясающие, как тогда казалось, снимки. «Все эти процессы — про-

явка пленки, фиксация, печать, потом те же самые процедуры со снимками — это все часть жизни, которая никогда не забудется. Может быть, поэтому для меня это увлечение остается таким интересным». Полученные фотографии рассматривались, обсуждались, дарились, размещались в альбомах.

Ту страсть, которая шла из детства и от сердца, Владимир Аркадьевич пронес через годы. «Я ведь во многих местах бывал, и с фотоаппаратом практически не расставался. Снимки получались неплохие. Снимал пейзажи, архитектуру, людей. Но со временем, в силу должности, снимать стало непросто: министр с фотоаппаратом на груди, согласитесь, несколько



Камчатка. Удачный снимок (фото Владимира Брежнева)

странно выглядит. Так что в увлечении фотографией был перерыв, это отразилось на качестве. Знаю, что если дело делаешь регулярно, то тогда может получиться, если этого нет, смотришь — где-то прозевал», — отмечает Владимир Аркадьевич.

Фотоаппараты сегодня у многих, но не всех есть дар запечатлеть мгновения истиной красоты мира. У Владимира Аркадьевича он есть, и фотографии, представленные

на этой странице, об этом красноречиво свидетельствуют. Богатство впечатлений, получаемых от путешествий в различные места нашей планеты, невозможно передать простыми словами. Разве что показать частицу безгранично красивого мира через фотографии. И это у Брежнева получается.

Пожелаем Владимиру Аркадьевичу удачных снимков. Ведь это и истинное искусство, и хороший отдых!



Долина гейзеров на Камчатке (фото Владимира Брежнева)

**«Рыболовы у реки  
Плачут нынче от тоски  
После Брежнева В.А.  
Рыбка ловится едва...»**

Эти шуточные строки как-то посвятили удачливому рыбаку Владимиру Аркадьевичу коллеги.

Когда-то начав рыбачить на Днепре, где прошли детство и юность, Брежнев с удовлетворением перечисляет реки и моря, где довелось побывать с самыми разными снастями: Тихий океан, реки Камчатки, Якутии, Ямала...

В Кении поймал акулу на 219 килограммов, а однажды в дальних теплых краях вытаскил красивую рыбку с высоким и длинным плавником, напоминающим парус. Рыбу ту так и называют «парусник», и веса в ней было 50 килограммов, а длина превышала полтора метра. Такого же внушительно веса была и белуга, выловленная на Каспии.

За свою многолетнюю рыбацкую практику Брежнев видел многое. Например, вспоминает, как, работая на Камчатке, был покорен впечатляющим зрелищем — идущей на нерест рыбкой. «Представьте: речушка

с чистой, прозрачной водой кишит лососевыми, идущими вглубь острова. Дна не видно, только рыбы спины. Многотысячное скопление. Рыбы прыгают друг через друга. Местные говорили: «Воткни в воду весло — не упадет». Так густо идет рыба. Возможно, это и преувеличение, но то, что вал кипящей воды и рыбы способен сбить с ног человека — точно. Нерест продолжается несколько дней, и тогда на берег спешат люди, собаки, чайки, орланы!»

Там же, на Камчатке, Владимир Аркадьевич начал охотиться на медведя. Сегодня в его активе немало живности и мелкой, и крупной. Казалось бы, чего еще желать, но Брежнев и сегодня готов в резиновом костюме подолгу ждать утку или часами стоять в пикете на кабана. Об азарте охотника и рыбака Брежнева могут немало рассказать его постоянные партнеры Олег Владимирович Папушин, Валерий Иванович Минькин, Анатолий Иванович Скотаренко...

А еще друзья Владимира Аркадьевича очень хвалят его кулинарные способности. Да и сам он говорит, что всегда любил готовить,

## С РУЖЬЕМ И УДОЧКОЙ

и это — от мамы, которая по этой части была большой мастерицей. У Брежнева — богатая библиотека, он ведь давний книголюб, а в той библиотеке — немало кулинарных книг, в том числе и редких.

Как отмечает генеральный директор страхового общества «Гефест» Александр Миллерман, «Брежнев — очень мобильный человек, нам удалось побывать в совместных поездках в таких уголках мира, куда по собственной инициативе я бы никогда не съездил. Неподдельный интерес к жизни, желание все попробовать, узнать новое — в этом весь Владимир Аркадьевич. А как смачно и вкусно он готовит!»

Александр Самуилович рассказал о том, какое впечатление произвело на американцев кулинарное мастерство Брежнева. «Мы отдыхали в рыбацкой деревушке в Коста-Рике. Пять россиян и пять американцев, которые всем блюдам предпочитали гамбургеры с кока-колой. Когда же Владимир Аркадьевич после удачной рыбалки начал готовить уху, несколько человек из местной obsługi смотрели на него, как на волшебника: гость из далеких краев аккуратно почистил картошку, приготовил рыбу, затем долго колдовал над бульоном и, добавляя специи, варил рыбу...

Уха получилась замечательная, а уж запах! Американцы сидели за соседним столом и, увидев большой чан с ухой, с интересом наблюдали в нашу сторону. Предложили им отведать блюдо. Видим, что опасаются. Но один, самый упитанный, не удержался, подошел с тарелкой. Остальные на него смотрели с ужасом. Смелчак не только с удоволь-

ствием съел уху и хлебом вытер тарелку, но и молящими глазами посмотрел на Владимира Аркадьевича. В общем, выпросил добавку. За ним потянулись другие...»

Все эти увлечения наполняют будни Владимира Аркадьевича, которые он сам как-то назвал «потогонными», ярким, интересным, позитивным смыслом!



Вот так добыча — акула, вес 219 кг (Кения, 2005 год)

### ГАЗЕТА «ТРУДОВАЯ ДОБЛЕСТЬ РОССИИ»

**РУКОВОДИТЕЛЬ ПРОЕКТА:** Лёвин А.Г. — председатель Центрального правления ВОО «Трудовая доблесть России», Герой Социалистического Труда;

**ПЕРВЫЙ ЗАМЕСТИТЕЛЬ РУКОВОДИТЕЛЯ ПРОЕКТА:** Жилинко В.Н. — главный специалист Исполнительной дирекции ВОО «Трудовая доблесть России» по работе с регионами;

**ЗАМЕСТИТЕЛЬ РУКОВОДИТЕЛЯ ПРОЕКТА:** Кравченко Л.П. — заместитель главного редактора «Строительной газеты»;

### РЕДАКЦИОННЫЙ СОВЕТ:

**Баштанок Г.С.** — заместитель председателя Центрального правления ВОО «Трудовая доблесть России», Герой Социалистического Труда;

**Голосной Б.Н.** — научный консультант ВОО «Трудовая доблесть России», член Центрального правления ВОО «Трудовая доблесть России»;

**Драгомир В.В.** — научный консультант ВОО «Трудовая доблесть России», кандидат технических наук, профессор;

**Носовец Е.Н.** — член Центрального правления ВОО «Трудовая доблесть России», директор по развитию ВОО «Трудовая доблесть России»;

**Реммер В.Н.** — главный специалист Исполнительной дирекции ВОО «Трудовая доблесть России», Заслуженный врач РФ;

**Саленко В.Я.** — советник Президента Академии труда и социальных отношений, доктор социологических наук, профессор;

**Самойленко Н.И.** — первый вице-президент Российского Союза предпринимателей текстильной и легкой промышленности;

**Сивко В.В.** — вице-президент Российской Ассоциации Героев, президент Фонда поддержки Героев, Герой Российской Федерации.

### ДИЗАЙН-МАКЕТ, ВЕРСТКА, ПРЕПЕЧАТНАЯ ПОДГОТОВКА: студия «РБП Пресс»

Свидетельство о регистрации средства массовой информации в Роскомнадзоре РФ:  
П/И № ФС77-38135 от 19 ноября 2009 г.

Ответственность за достоверность опубликованных материалов несут авторы. Мнение редакции может не совпадать с мнением авторов.

**АДРЕС РЕДАКЦИИ:**  
101000, г. Москва, Архангельский пер., д. 5, стр. 4  
Тел./факс: +7 (499) 755-71-41  
E-mail: press@trdoblest.ru  
www.trdoblest.ru