

# «ТРУДОВАЯ ДОБЛЕСТЬ РОССИИ»

Всероссийская общественная организация Героев,  
Кавалеров Государственных наград и Лауреатов  
Государственных премий

# Профессионал высшей пробы!



## ВЛАДИМИР АРКАДЬЕВИЧ БРЕЖНЕВ – ЗАСЛУЖЕННЫЙ СТРОИТЕЛЬ И МИНИСТР ТРАНСПОРТНОГО СТРОИТЕЛЬСТВА СССР В 1985-1991 ГОДАХ, А ПОЗДНЕЕ – РУКОВОДИТЕЛЬ КОРПОРАЦИИ «ТРАНССТРОЙ».



Труд, в котором всегда было стремление к достижению вершин в профессии, любовь к родным и близким, искренняя и взаимная, полная светлой энергии и всех цветов радуги, друзья, надежные и преданные, каждого из которых можно назвать подарком судьбы, а еще увлечения, наполняющие будни ярким, интересным, позитивным смыслом...

Всё это о Владимире Аркадьевиче Брежневе, талантливом инженере и организаторе производства, министре транспортного строительства СССР в 1985-1991 годах, а позднее - руководителе корпорации «Трансстрой». Отдав шесть десятилетий работе в отрасли, Владимир Аркадьевич говорит так: «У меня прекрасная специальность: я – строитель! Вместе с коллективом столько сделал, столько построил, столько вложил своего труда! Я доверял людям, они доверяли мне – по-другому просто не могу».

Куда бы не бросала его судьба, – будь то разрушенный Спитак, печально известный Чернобыль, непроходимая сибирская тайга, кем бы ни был он – прорабом, министром, членом правительственной комиссии – везде его отличала бесконечная преданность делу, высокий профессионализм, забота о людях, умение брать на себя ответственность!

Бригадир слесарей-монтажников киевского Мостостроя №1 Виктор Яблуновский, который работал в котловане, вырытом в сотне метров от горящего четвертого реактора Чернобыльской АЭС для бурения горизонтальных скважин, рассказал о таком случае: «В один момент понадобилась мне помощь. Оглянулся - рядом какой-то человек в

спецодежде и «лепестке». «Поддай, пожалуйста, инструмент», - прошу его. Он тотчас же выполнил просьбу. Потом мне говорят: «Знаешь, кого ты в подручные взял? Министра». И в самом деле, это был министр транспортного строительства СССР Брежнев...»

Бригадира Яблуновского можно понять: и водитель грузовика, и гене-

рал, и министр, и бетонщик были одинаково одеты, общались друг с другом на равных и даже лица, известные по публикациям в печати и телепередачам, были закрыты белыми лепестковыми или зелеными армейскими респираторами. Порой лишь по разговору можно было понять: кто руководитель, а кто - подчиненный.



## НАСТОЯЩАЯ ЛЕГЕНДА ТРАНССТРОЯ

С Владимиром Аркадьевичем Брежневым мы познакомились в 1970 году на строительстве Дворца культуры «Украина» в Киеве. Его возводил трест «Югозаптрансстрой, управляющим которого был Брежнев. Коллектив управления «Союзметрострой» вел на объекте архитектурно-отделочные работы. Труд строителей тогда был отмечен премией имени Тараса Шевченко, а Владимир Аркадьевич, в свою очередь,



А случай тот красноречиво свидетельствует: Владимир Аркадьевич в ходе командировки на ЧАЭС неоднократно бывал непосредственно в зоне пылающего реактора. Так поступить мог только ответственный и смелый человек. «Владимир Аркадьевич не перекачивал ответственность на своих заместителей. Он 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», - отмечает Валерий Баруленков, в 1986 году – управляющий трестом «Югозаптрансстрой».

О тех днях Владимир Аркадьевич вспоминает так: «Когда приезжала новая группа ликвидаторов, встречался с ними, откровенно отвечал на вопросы, вселял надежду на успешное завершение командировки. Видел на лицах тревогу, и понимал, что одно дело – слова, и совсем другое – личный пример, и потому с каждой группой ехал на объект. Люди видели, что министр рядом, он в такой же спецодежде и «лепестке», перчатках, резиновых сапогах, как у них, и успокаивались».

А вот мнение академика Валерия Легасова, высказанное в интервью белорусскому писателю Алесю Адамовичу: «Хорошо работали специалисты Минтрансстроя во главе с министром Брежневым, который очень быстро схватывал суть и принимал решение. Ему была не свойственна медлительность и робость в принятии тех или иных решений, это было очень заметно в чрезвычайной обстановке».

Сам Владимир Аркадьевич тепло говорит о рабочих и инженерах, на плечи которых легла столь сложная и ответственная задача: «Надежный профессиональный народ, приехавший помогать, выручать, спасать. Себя не щадили. Работали слаженно, с полной отдачей. Спали по 4-5 часов в сутки, выходных не было, нервы были на пределе, но каждый говорил себе: «Если не я, то кто же?» Никто не жаловался ни на усталость, ни на бессонные ночи. Для них не пустым звуком были понятия о плече друга. Понимали, что без него нет опоры в жизни. Немало лет прошло, стерлись в памяти фамилии, но считал и до сих пор считаю, что все они – герои, которым достались опасные для жизни дозы радиации...»

Владимир Аркадьевич, дважды побывавший в горниле чернобыльской катастрофы, был удостоен ордена Мужества, а также Патриаршей грамоты Русской Православной Церкви грамотой «За труды, понесенные при ликви-

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, обстановку 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.

Его трудовая жизнь неразрывно связана с транспортным строительством. Начинать 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...

Пройдя многие должностные ступени, Владимир Аркадьевич самой судьбой был подготовлен к тому, чтобы со временем возглавить министерство транспортного строительства СССР, а позже – возглавить корпорацию «Транстрой», которая стала не только преемницей лучших традиций Минтрансстроя, но и одним из самых крупных и мощных строительных объединений страны, ведущей свои работы от Дальнего Востока до западных границ.

Нам, руководителям предприятий, импонирует ясный и одновременно решительный стиль руководства нашего министра, умение брать на себя ответственность, спланировать людей на выполнение заданий любой сложности. Все это сочеталось со справедливостью и порядочностью в отношении к подчиненным, живым характером и чувством юмора.

Судьба Владимира Аркадьевича - яркое доказательство того, что достигнуть высот в профессии можно лишь тогда, когда отдаешь себя всецело делу.

**А.Г. ЛЕВИН**

Герой Социалистического Труда,  
председатель Центрального правления ВОО «Трудовая доблесть России»



дации последствий аварии на Чернобыльской АЭС». Труд транспортных строителей и их министра удостоен самых высоких оценок специалистов и руководителей государства. Как отметил дважды Герой Социалистического Труда Владимир Долгих, «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 раскаленного реактора в первой половине мая 1986 года. Все эти дни был со своими людьми, а значит, - на передовой, министр Брежнев».

Сергей Шойгу, будучи главой МЧС, писал: «Одним из первых руководителей, прибывших в Чернобыль, был министр транспортного строительства Владимир Аркадьевич Брежнев. Сотни специалистов из Свердловска, Горького, Харькова, Киева и Москвы 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,

создавалась подушка под аварийным реактором. Немалый вклад внесли транспортные строители и в сооружение объекта «Укрытие», упаковав в 300 тыс. тонн бетона ядерного монстра. Это сооружение, получившее название «Саркофаг», поднявшись на 70 метров, стало памятником мужеству людей, захоронивших разрушенный реактор. В 1986-1987 году для ликвидации последствий аварии ими в кратчайшие сроки были сооружены объекты железнодорожной линии Чернигов-Янов и мостовые переходы через реку Припять».

Еще не утихла боль от крупнейшей ядерной аварии в мире на Чернобыльской АЭС, когда в декабре 1988 года в Армении произошло невиданное по своей разрушительной силе землетрясение. Линия разлома в земной коре стала линией разлома жизни для сотен тысяч человек. Первым же самолетом вылетел в охваченную горем республику В.А. Брежнев. Для этих целей у него всегда был «тревожный чемоданчик»: «За годы работы в министерстве мне довелось много раз выезжать на различные ЧП. Чтобы не тратить времени на сборы, при себе имел чемоданчик, в котором лежали бритвенные принадлежности и смена белья...»

Многое из увиденного тогда перед глазами стоит и сегодня: «В Спитаке подъехали к зданию школы. Оно рухнуло, когда шли занятия. Оборвалась жизнь многих детей. Сердце кровью обливалось от таких жутких картин. Жертв было много...».

С первых часов командировки Владимиру Аркадьевичу, как и другим членам правительства, пришлось заниматься организацией срочного разбора завалов: нужно было освободить из-под обломков тех, кто остался жив. Промедле-



ние здесь было в прямом смысле смерти подобно, ибо по опыту известно, что для спасения людей очень важны первые пять суток. Все силы были брошены на создание команд по спасению людей, находящихся в развалинах.

В этой, чрезвычайно сложной обстановке, высокую организованность 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, - всех союзных министров легла тяжелая ноша ответственности, все они весьма продолжительное время находились в республике и вели напряженную работу по восстановлению зоны бедствия, разрушенных предприятий.

Как вспоминает Владимир Аркадьевич, «все работали по-ударному, от зари до зари. Обстановка была сродни фронтовой, задачи ставились по-военному четко и все они специалистами Минтрансстроя были выполнены».

...Все это было во второй половине 80-х, а задолго до этих трагедий Владимиру Аркадьевичу пришлось пережить войну, которая переломила обычную жизнь надвое, начала иной, горестный, отсчет дням и месяцам. Она ворвалась в жизнь города Днепродзержинска, жизнь



которого была сосредоточена вокруг крупного металлургического завода, затемнением окон, на которых появились наклеенные крест-накрест бумажные ленты, рытьем щелей возле домов, в которых люди укрывались во время воздушных налетов, а еще тем, что в магазинах мгновенно раскупили мыло, соль, сахар, спички и крупу.

Глава семейства, Аркадий Федорович, у которого была «бронь», дневал и

ночевал на заводе, занимаясь отгрузкой прокатного оборудования в Магнитогорск. Туда он вместе с женой и двумя сыновьями и уезжали в последнем эшелоне, полном горькой человеческой беды. Владимиру тогда было десять лет. В Магнитогорске Аркадий Федорович принимал участие в выпуске броневой стали для боевой техники. За ударный труд он был удостоен орденов Ленина, Трудового Красного Знамени и других наград.



В родной город семья вернулась летом 1944 года. «Мы нашли на уральской земле приют, заботу, внимание, доброту. Это помогло перенести тяжелое горе войны, неимоверный труд на производстве».

Школу Владимир окончил в 1949 году и вскоре стал студентом вечернего отделения металлургического института. «Домашние сказали мне: если хочешь,

деятельность помощником багермейстера земснаряда на Дальнем Востоке. В коллективе молодого инженера приняли без каких-либо подвохов и проверок, как часто бывает, когда новичок приходит на производство. Лишь несколько раз, когда складывалась серьезная обстановка, Брежнев ловил на себе взгляды: выдержит ли тяжелую мужскую работу, требую-

лективе, у него было «особое чутье» на поставленные задачи, которое позволяло решать их с наибольшей эффективностью, а умение ладить с самыми разными людьми приводило к весьма ощутимым результатам.

Владимиру Аркадьевичу пришлось работать на судах технического флота в Приморье, на Сахалине и Курильских островах. Два года провел на Камчат-



чтоб тебя ценили как работника, ты должен работать и учиться. Поступай в наш институт и одновременно - на завод. В общем, сочетание теории и практики. А чтобы знать производство, должен пойти туда, где весь завод, как на ладони. Так я поступил на работу в цех контрольно-измерительной аппаратуры металлургического завода им. Дзержинского». И стал бы Владимир хорошим металлургом, но наступило время «великих строек коммунизма» - именно так называлось постановление партии и правительства, увидевшее свет в 1951 году. В Советском Союзе началось бурное строительство гидротехнических сооружений и потому часть институтов, в основном строительных, была преобразована в гидротехнические, в том числе - в Одессе, где открыли кафедры морского и речного строительства. Туда и решил отправиться Владимир.

Одесский гидротехнический институт он окончил в 1955 году. Изъявил желание работать на Дальнем Востоке, где начал свою трудовую

деятельность помощником багермейстера земснаряда на Дальнем Востоке.

Не сбежал, пришлось ко двору трудолюбивый, ответственный и знающий свое дело инженер. Увлеченный работой, живой, полностью поглощающей, он относился к ней с повышенным ощущением ответственности и потому, когда кто-то уходил в отпуск - а они в тех краях долгие - успешно заменял специалистов. Вскоре стал вторым, а затем и старшим помощником багермейстера. Когда освободилось место начальника каравана, возглавил его. Теперь в его подчинении была целая флотилия - десять судов и 450 человек экипажа. А ведь с момента приезда на Дальний Восток прошел лишь год, и было молодому руководителю всего 25 лет.

Именно здесь, в первом для инженера-гидротехника Брежнева рабочем коллективе, проявились его главные качества - умение досконально вникать в рабочий процесс, делать правильные выводы и находить единственно верное решение. Как быстро отметили в кол-

лективе, у него было «особое чутье» на поставленные задачи, которое позволяло решать их с наибольшей эффективностью, а умение ладить с самыми разными людьми приводило к весьма ощутимым результатам. Владимир Аркадьевичу пришлось работать на судах технического флота в Приморье, на Сахалине и Курильских островах. Два года провел на Камчатке. «Там была очень серьезная и большая работа - строили порт и делали выход для атомных подводных лодок». Именно на Камчатке, у кромки Тихого океана, в те годы создавался ядерный форпост Отечества, ключи от которого были доверены командирам подводных ракетноносцев. Береговую инфраструктуру для атомного подводного флота готовили тысячи специалистов, в том числе и подчиненные Брежнева. Сегодня о базах атомоходов на полуострове известно из многих публикаций и репортажей, но тогда, в конце 50-х, Камчатка была надежно закрыта от сторонних глаз.

В 1959 году В.А. Брежневу по семейным обстоятельствам пришлось переехать на Украину и осваивать новую для себя профессию железнодорожного строителя. Начинать старшим прорабом львовского СУ-150, коллектив которого занимался электрификацией железной дороги Львов-Стрый-Чоп. Это был один из участков будущей трансъевропейской электромагистрали Москва-Киев-Прага.

«Подъем в 6 часов, завтрак в деповской столовой городка Стрый, затем все садились на товарняк или пассажирский поезд и выезжали на участок. И каждый день пешком, по шпалам 15–20 километров. Проверял габариты установки опор. На железной дороге мелочей нет, любое отступление от нормативов могло привести к серьезным последствиям, и поэтому контроль был жесточайший. С линии возвращались в 8-9 вечера. Нагрузка была такая, что когда родилась дочь, не мог выехать во Львов, чтобы встретить жену из роддома».

...Работу старательного, инициативного, ответственного старшего прораба Брежнева заметили и в управлении, и в тресте: в 1961 году его назначают заместителем начальника СУ-150. Работать он продолжал в основном на том же производственном участке, и также по 14-16 часов, оставляя время лишь на сон.

Спустя четыре года Брежнев возглавил стройуправление. Коллектив успешно осваивал новые технологии, внедрял технические новинки, передовые методы организации работ. С каждым годом рос авторитет стройуправления. А начальник СУ-150 делал все, чтобы люди чувствовали заботу о себе. Именно по его инициативе был возведен 200-квартирный дом, что позволило решить проблему жилья в коллективе.

Потом был Киев, трест «Югозаптрансстрой». В 1969 году Брежнев - заместитель управляющего, с 1971-го - управляющий. 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. В числе сотен производственных и социальных объектов, которые были сданы в эксплуатацию подразделениями треста, - аэропорт Борисполь, Дворец культуры «Украина», институты химии высокомолекулярных соединений и гражданской авиации и др. В газетах тех лет немало писали о рабочих и инженерах треста, естественно, отмечая и управляющего, который «живо и деятельно вникает в малейшие детали работы и человеческих отношений». Десять лет В.А. Брежнев возглавлял предприятие, и за эти годы оно стало одним из самых крупных и передовых в отрасли.

Успешная работа на Украине определила дальнейшую судьбу В.А. Брежнева - в марте 1975 года его назначают заместителем министра транспортного строительства СССР. С тяжелым сердцем Владимир Аркадьевич покидал Киев: «И город нравился, и все получалось, и трест солидный, с размахом - 11 строительных управлений! Я ведь ког-



да принимал его, коллектив осваивал 26 млн. рублей. В 1974-ом мы вышли на 65 млн. рублей, а задачу перед собой и людьми ставил - довести до 100 млн. Для этого были все возможности...»

Теперь перед ним встали другие, всесоюзные масштабы деятельности. И хотя к ответственности было не привыкать, пришлось осваивать другие масштабы, а многому просто учиться заново. Среди ряда направлений, которые ему поручили курировать, стало строительство вторых путей (ежегодно до тысячи километров) - важнейшей по тому времени позиции народно-хозяйственного плана и соответственно Минтрансстрой. И эта задача успешно решалась. Были и другие проблемы, которыми он непосредственно занимался, о масштабности которых можно судить на примере сооружения сложнейших

транспортных объектов при освоении Астраханского газового комплекса.

О том, насколько мощным был Минтрансстрой, свидетельствуют цифры, которые и сегодня, спустя десятилетия, кажутся фантастическими: «Мы вводили 2-2,5 тысячи километров железных дорог, 3-3,5 тысячи километров автомобильных дорог ежегодно. 70-80 километров мостов. Сейчас такого и близко нет. И не было случая, чтобы не выполнили какую-то задачу», - говорит Владимир Аркадьевич.

С 1983 по 1985 годы он - первый заместитель министра транспортного строительства СССР. В 1985 году В.А.Брежнев возглавил Минтрансстрой - мощную научно-проектно-производственную систему, которая успешно осуществляла строительство железных дорог, реконструкцию и электрификацию действующей





щих и новых железнодорожных линий, строительство магистральных автомобильных дорог и аэродромов, мостов, тоннелей и метрополитенов, морских и речных портов на территории всей страны и за рубежом. По мнению Николая Рыжкова, председателя Совета Министров СССР в 1985-1991 годах, «Владимир Аркадьевич Брежнев в строю государственных управленцев оказался не случайно: он - строитель, созидатель, абсолютно сильный руководитель, понимающий механизмы действия сложного организма, каким было транспортное строительство. Человек большой внутренней энергии, великолепной 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 руководил из начальственного кресла, так у нас не было принято, предпочитая своими глазами видеть, что делается на местах. И вряд ли кому-то из руководителей могло прийти в голову что-нибудь скрыть».

И это так: Владимир Аркадьевич не был кабинетным работником, он постоянно бывал в Заполярье, Западной Сибири, на Дальнем Востоке, в других регионах страны. Хорошо знал, чем живут стройки, обстановку в коллективах и их руководителей. При этом владел именно объективной информацией безо всякой лакировки или сгущения красок.

Именно на долю Брежнева выпало завершение строительства БАМа, которое



продолжалось 15 лет. Владимир Аркадьевич убежден, что решение о сооружении магистрали было абсолютно правильным и значение этого события еще оценят потомки. Чтобы видеть стройку под разным «ракурсом», часто бывал на БАМе и высоко ценит мужество и самоотверженность тех, кто пробивался сквозь тайгу, крутые склоны, каменные осыпи, снежные лавины, оползни, бугры пучения, наледи и мари, забивал последний костыль и провел первый поезд по Большому БАМу... Отметил, что магистраль «закалила» немало специалистов отечественного транспортного строительства.

При этом, как подчеркнул Брежнев, «Минтрансстрой каждый год строил еще полБАМа по объемам работ, выполненным на других объектах. И они были ничуть не проще, а подчас и сложнее - из-за дефицита финансовых и материальных ресурсов, чем знаменитая стройка». Тысячи километров железных и автомобильных дорог, линии метрополитена в 15 городах страны, сотни уникальных мостов и тоннелей, морских и речных портов, аэропортов. Даже простое перечисление объектов Минтрансстроя может составить вехи развития нашей страны в 80-е годы XX века. Они повсюду - от тундры до песчаных пустынь, от Балтийского моря до Тихого океана. И в этом отношении весьма значительна роль транспортных строителей в освоении Западной Сибири, выглядевшей в начале 60-х годов минувшего века на карте страны «белым пятном» - бездорожье, болота, многочисленные водотоки. Как считает Владимир Аркадьевич, «каждую проложенную в тех условиях дорогу можно по праву назвать дорогой мужества, каждый километр трассы давался тяжелейшим трудом. Но мы шли тогда напролом, отступать было некуда».

Как отмечал Юрий Баталин, в прошлом - заместитель председателя Совета Министров СССР, председатель Госстроя, один из успешных командармов советской экономики последнего периода, «Брежнев - из истинных профессионалов, которые предметно знают свое дело, причем знают его с прорабских, если можно так сказать, обязанностей и основ. Профессионализм высочайшей пробы у него сочетался с прекрасными организаторскими способностями, энергией, инициативой. Все это позволило ему сделать очень многое в Минтрансстрое. Брежнева и других министров тех лет я бы охарактеризовал так: существовал культ ответственного знания своего дела. Каждый крупный руководитель вникал во все дела, понимая, что если он не будет вникать, у него ничего не получится. И за это надо отвечать.



Они понимали, что только глубокое проникновение в дело приносит удовлетворение от работы, творческих, трудовых достижений. Настоящих министров, таких как Владимир Аркадьевич, ценили за doskonaльные знания, детальную введливость, а еще – умение работать на опережение, на перспективу».

Уроки БАМа, масштабные планы, связанные с модернизацией транспорт-

вывать лозунг перестройки «ускорение и технический прогресс» еще до того, как он был официально провозглашен».

Программа «Мировой уровень» позволила реализовать ряд уникальных строительных проектов, а сам Владимир Аркадьевич со временем стал академиком Российской академии транспорта, Международной и Российской инженерных академий.

отраслевой политики в условиях новой экономической реальности.

Первым большим строительным проектом корпорации стала реконструкция МКАДа. Сложность ее реконструкции состояла в том, что за тридцать с лишним лет кольцевая дорога обросла инженерными коммуникациями, просто расширить ее было невозможно. «Конечно, строить ана-



ной системы страны, реализацией программы «Нечерноземье» и освоением нефтегазовых месторождений в труднодоступных северных районах Западной Сибири, потребовали от отрасли настоящего прорыва в научно-технической области. Именно в этих целях ученые и инженеры под руководством В.А. Брежнева и его соратников в конце 80-х годов разработали комплексную программу внедрения передовых достижений вплоть до 2000 г. – «Мировой уровень в транспортном строительстве», которая дала мощный импульс повышению технического оснащения отрасли, в небольшой степени способствовала ее высокой конкурентоспособности на рынке строительной продукции и услуг. Программа была настолько глубоко продумана, что спустя годы стала базовой для раздела «Транспортное пространство» нынешней общенациональной программы «Транспорт России». Как вспоминают коллеги, «Брежнев раньше многих руководителей почувствовал «ветер перемен» и одним из первых начал реализо-

В начале девяностых, когда большинство союзных министерств прекратили свое существование, Владимиру Аркадьевичу вместе с командой единомышленников удалось сохранить отрасль. «Верх взяли профессиональная солидарность и понимание преимуществ единства. Тем самым удалось сберечь лучшие традиции и опыт министерской структуры, использовать во благо ее огромный творческий и производственный потенциал. Но самое главное, удалось сохранить тот минтрансстроевский дух, которым мы всегда гордились, как и нашими традициями, - высокая ответственность, и государственный подход к делу, доброе отношение к людям, к специалистам, которое позволяет сохранять коллективы, привлекать хороших специалистов и оберегать их», - подчеркнул Брежнев.

В 1991 году на базе Минтрансстроя была создана государственная корпорация «Трансстрой», которая стала преемником лучших традиций министерства и взяла на себя формирование

логичную дорогу в чистом поле было бы гораздо дешевле, потому что едва ли не треть общей стоимости работ заняло переустройство коммуникаций. Все это очень усложнило работу». Работы были завершены за три года - в срок в 2,5 раза меньше нормативного. Это была первая трасса такого уровня в России, и в ней воплотились самые современные идеи и достижения транспортного строительства. За реконструкцию на европейском уровне кольцевой автомобильной дороги В.А. Брежнев награжден золотой медалью им. В.Г. Шухова.

Потом было Третье транспортное кольцо с Лефортовским тоннелем глубокого заложения протяженностью 3300 метров, реконструкция станции метро «Воробьевы горы», строительство монорельсовой дороги, развитие комплекса аэропорта «Внуково», уникальная операция по перемещению в новые створы по реке Москве пролетных строений старейших столичных мостов - Андреевского и Красноружского,

реконструкция памятника зодчества XVIII века – Старого Гостиного Двора, ставшего украшением столицы. «За него никто браться не хотел – уж очень он был в плохом состоянии», - отметил Владимир Аркадьевич. Не менее значимым является восстановление исторического памятника - Храма Христа Спасителя.

Украине, Индии, мосты на автодороге вокруг Анкары и скоростная транспортная система в Стамбуле.

По совокупности показателей ГК «Трансстрой» неоднократно признавался лидером строительного комплекса России. И это один из безусловных критериев в оценке работы его

мер, награды «Почетный строитель Москвы» и знак отличия «За заслуги перед Москвой» вручены Брежневу за то, что руководимая им корпорация успешно реализовала в столице сложные транспортные проекты.

На церемонии награждения орденом «За заслуги перед Отечеством»



Впрочем, география объектов, сооруженных корпорацией «Трансстрой», не ограничивается столицей. Она чрезвычайно широка: новые портовые комплексы на Балтике, Каспии и Черном море, железнодорожные линии в Дагестане, Читинской области и Республике Коми, автомагистрали в Ленинградской

лидера, под руководством которого корпорация сумела сохранить и использовать во благо страны огромный научный и производственный потенциал, удержать специалистов и обогатить их профессиональные возможности.

У заслуженного строителя Советского Союза Брежнева - немало наград:

II степени в июле 2005 года президент России В.В. Путин подчеркнул, что Владимир Аркадьевич всем сердцем предан своей профессии, по праву считается признанным авторитетом в деловых кругах страны. Спустя годы, поздравляя В.А.Брежнева с 80-летием, Владимир Путин отметил высокий личный вклад юбиляра в развитие отечественного транспортно-строительного комплекса: «Отрадно, что и сегодня вы много и плодотворно трудитесь, активно участвуете в реализации масштабных инфраструктурных проектов общенационального значения. Здесь в полной мере востребованы ваш огромный опыт, глубокие знания, управленческий талант, непрекаемый авторитет» – подчеркнул глава государства. Поясним, что Владимир Аркадьевич много лет возглавляет Совет директоров ГК «ТРЕКС».

Среди наград Владимира Аркадьевича есть и международная золотая медаль имени Льва Толстого. Эта награда присуждается людям, совершившим масштабные деяния во благо детства. Имя Брежнева стоит в одном ряду с такими известными людьми, как шведская писательница Астрид Линдгрен, поэты Сергей Михалков и Агния Барто, Мать Тереза, актер Ролан Быков, писатель Альберт Лиханов, народный артист СССР Юрий Никулин, врачи Леонид Рошаль и Лео Бокерия, Герой России Сергей Шойгу...

Международная ассоциация детских фондов наградила Брежнева в 1999 году «за инициативу и огромный личный



и Новосибирской областях, Краснодарском крае. Выполнен в короткий срок немалый объем работ по возведению жилых домов в Ленске и Новокубанске для пострадавших от наводнений.

Немало было построено и за рубежом: автодороги в Казахстане,

ордена «За заслуги перед Отечеством» второй, третьей и четвертой степени, ордена Ленина, Октябрьской Революции, Мужества, два - Трудового Красного Знамени. За каждой из них - уникальные объекты, которые сданы в срок и с высоким качеством. Напри-

вклад в осуществление проекта сооружения образцового детдома в городе Кондрово Калужской области и постоянную многолетнюю помощь детям-сиротам». Созданный еще в годы Великой Отечественной войны, к середине 80-х детдом оказался в бедственном положении и производил удручающее впечатление. Детдомовских ребятшек можно было легко отличить от городских детей по выцветшей убогой одежде и вечно голодным испуганным глазам. Все это увидел министр Брежнев, побывавший в Кондрово по просьбе главы Российского детского фонда писателя Альберта Лиханова. 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. Корпуса соединены переходами. Посередине – зимний сад под стеклянной крышей. Для занятий предусмотрены учебные и компьютерные классы, фотолaborатория, библиотека с читальным залом, в которую шефы передали более двух тысяч книг. Одновременно построены два жилых 12-квартирных дома, что позволило решить жилищную проблему детдомов-



ских педагогов и трудный вопрос закрепления кадров. Есть великолепный спортивный комплекс, трансформируемый в актовый зал, оборудован всеми необходимыми гимнастическими снарядами и инвентарем, хорошо оборудованный медицинский блок, пищеблок, дискозал. Разумеется, без энергии и душевного тепла Брежнева такие разительные изменения вряд ли были возможны.

Сегодня этот подлинный Дворец детства называют лучшим детским домом

страны, а президент Международной ассоциации детских фондов, председатель Российского детского фонда, директор Научно-исследовательского института детства писатель Альберт Лиханов считает В.А. Брежнева своим соратником в благородном деле защиты детства.

Деятельный характер Владимира Аркадьевича в последние годы ярко проявился в нескольких проектах, воплощенных в жизнь по его инициативе. Реализации замыслов помогает весь





жизненный и управленческий опыт В.А. Брежнева, его знание рыночных механизмов и умение работать с людьми. В числе таких проектов - строительство в Дубенском районе Тульской области уникального для России комплекса, в который вошли дробильно-сортировочное предприятие, цех по производству минерального порошка и завод по производству высококачественной извести, сдача в эксплуатацию жилого дома на полсотни квартир для работников расположенного в поселке Товарково Дзержинского района Калужской обла-

сти дробильно-сортировочного завода и строительство храма в честь святого благоверного князя Владимира, Крестителя Руси в деревне Токарево Гагаринского района Смоленской области. Камень в основание храма заложил епископ Смоленский и Вяземский Исидор, который выразил В.А. Брежневу особую признательность.

Но наибольшую известность получил крупнейший в России кролиководческий комплекс «Кроль и К», входящий в состав ГК «Терек». Он появился по инициативе и всемерной поддержке Владимира Ар-

кадьевича в Гагаринском районе в 2014 году. Обширные поля, живописная природа, чистейший воздух создают самые благоприятные условия для содержания животных и работы фермы. Из Франции завезено поголовье кроликов новозеландской и калифорнийской пород. По словам руководителя проекта «Кроль и К» Людмилы Ужеговой, в хозяйстве установлено итальянское оборудование, содержание животных полностью автоматизировано. Сейчас ферма производит 17 тонн мяса в месяц, но вскоре этот показатель вырастет до 40 тонн. Предприятие поставляет мясо кролика в столичный регион, Воронеж, Липецк, Курск, и даже в Казахстан. В результате полной реализации проекта появится полсотни новых рабочих мест. Работу предприятия высоко оценил глава Смоленской области Алексей Островский, побывавший 28 мая 2014 года на кролиководческом комплексе. По его словам, это перспективный агропромышленный проект не только в масштабах муниципального района и области, но и в масштабе всей России. О работе предприятия Алексей Владимирович доложил президенту России Владимиру Путину во время встречи с главой государства в мае 2015 года.

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



Руководитель проекта: Лёвин А.Г.; Автор-составитель: В.Д. Гондусов; Над буклетом работали: Голосной Б.Н., Жилинко В.Н., Скотаренко А.И.; Фото: ВОО «Трудовая доблесть России», личный архив В.А. Брежнева; Дизайн и оформление: Издательство «РБП Групп», г. Москва

ВОО «Трудовая доблесть России», 2015 г.