

A nighttime photograph of a city street intersection. In the background, a tall, modern skyscraper is illuminated with blue and white lights. To its right is a large, multi-story residential building with many lit windows. In the foreground, a traffic light shows a green light. Several road signs are visible: a blue circular sign with a white arrow pointing straight ahead and a right turn, a blue square sign with a white pedestrian crossing symbol, and a red and white striped rectangular sign. The street is wet, reflecting the lights, and there are light trails from cars in the foreground.

А.В. Манин-Уралец

**Подвиг заводов
Том 89.
Мытищинский
завод Дорожные
знаки 1978-1997**

А.В. Манин-Уралец

**Подвиг заводов Том 89.
Мытищинский завод
Дорожные знаки 1978-1997**

«Автор»

2026

Манин-Уралец А.

Подвиг заводов Том 89. Мытищинский завод Дорожные знаки
1978-1997 / А. Манин-Уралец — «Автор», 2026

Подмосковный мытищинский Завод ОАО «Дорожные знаки», начав свою деятельность как небольшая база по производству эмульгатора для снабжения участков ремонтируемых дорог, а позже для изготовления дорожных знаков и указателей, в одно время являлся также поставщиком материала для косметического ремонта зданий, а затем стал и экспериментальной базой для производства некоторых видов малой дорожной техники, выпуская в течение многих лет различные образцы дорожных лабораторных и испытательных приборов. Все эти годы завод оставался верным главному своему предназначению – изготовлению все более сложной и, наконец, самой современной, лучшей в мировой практике продукции – дорожных знаков, указателей и щитов. 60-летнему пути славного коллектива, отметившего эту дату в 1997 году, посвящена данная публикация.

© Манин-Уралец А., 2026

© Автор, 2026

А.В. Манин-Уралец

Подвиг заводов Том 89. Мытищинский завод Дорожные знаки 1978-1997

КНИГА 2

ГЛАВА 5 ПО НОВОЙ ТЕХНОЛОГИИ

В соответствии с постановлением Совета Министров РСФСР от 20 октября 1978 года № 498 трест «Росремдормаш» был упразднен. Создается Республиканское промышленное объединение «Росремдормаш», в которое, кроме Мытищинского ОПМЗ, вошли Волгодонский, Вышне-Волоцкий, Верхне-Уфалейский, Мамонтовский и Смоленский опытно-экспериментальные заводы; Амурский, Вологодский, Иркутский, Новосибирский и Мордовский заводы дорожных машин; Ленинградский завод № 27 и Люберецкий завод по ремонту дорожных машин.

Приказом Министерства строительства и эксплуатации автомобильных дорог РСФСР за № 63-ст от 22 февраля 1978 года, предвосхитившим эту реорганизацию, и новым приказом № 76-ст от 26 июня 1979 года Мытищинский ОПМЗ треста «Росремдормаш» переименовывается в Мытищинский опытно-экспериментальный завод Республиканского промышленного объединения «Росремдормаш» Минавтодора РСФСР.

Отныне мытищинские производители дорожных знаков должны были перейти на опытно-экспериментальный, а затем серийный и массовый выпуск дорожных знаков по новой технологии.

Строителям и эксплуатационникам российских дорог уже давно стало очевидным, что применение бисера не лучший способ изготовления светоотражающей поверхности дорожных знаков на всю страну.

Индустрия дорожных знаков потребовала совершенно новой технологии при производстве этих изделий в большом количестве, и на смену фольге, посыпанной стеклянным бисером, пришли специальные светоотражающие пленки.

В связи с постановкой на производство дорожных знаков из пленки, завод полностью сворачивает производство старых знаков, в то же время отказываясь и от использования катафотов, которых, правда, изготавливали уже в очень небольших количествах.

Разбираются стекольные печи, и вредная «химия» постепенно уходит из жизни завода.

Новые дорожные знаки в основной массе своей должны были выходить прежних типов — 700 миллиметров, но правительство Москвы приступало к обустройству Московской кольцевой автодороги, и для нее началось изготовление крупногабаритных знаков: таким образом, завод осваивает выпуск предупреждающих знаков третьего типоразмера — на 1200 сантиметров, круглых же — диаметром 900 миллиметров. Такие знаки в основном и потребовались кольцевой автодороге, сначала на строительство участков дороги, а потом и для замены старых знаков новыми.

От использования стеклопластика в качестве основы корпусов продукции пока не отказались — такие заготовки продолжали поступать в Мытищи из города Ступино.

Новую пленку со световозвращающими свойствами заводу начали поставлять ростовчане. К ростовской пленке проектный институт разработал специальный состав клея, и на рабочие столы участка дорожных знаков пришла на апробирование новая технология.

Для работниц завода наступило явное облегчение: «Резать пленку не то, что красить и красить, — говорили женщины». Надобность в грязной работе и впрямь отпала.

Резчиками пленки становились работницы, которые прошли свою школу маляров и наклейщиц. Среди них Анастасия Филипповна Лоткова, самая уважаемая из ветеранов-работниц, поскольку была участницей войны, в праздничные дни появлявшаяся с наградной «колодкой» на груди, Валентина Петровна Жукова, Людмила Нестеровна Губарева. С должности кладовщицы была переведена на наклейку Александра Прохоровна Пашкова, была принята на работу резчиком пленки Людмила Евдокимовна Прядко. Бригадиром на наклейке уже много поработала Елена Михайловна Латышева. Все они с энтузиазмом взялись осваивать новое дело. И уже самые первые опыты работы с пленкой показали, что бисер безвозвратно ушел в прошлое.

Наряду с ростовчанами, завод поддерживал также партнерские связи с городом Елгава из Прибалтики, временами получая светоотражающую пленку и оттуда.

На заводы в Ростов и Елгаву ездили в командировку, получали там знания по технологии эффективного и более рационального использования их пленки при наклейке ее на различные материалы, ведь на основе стекло-пластика пленка вела себя несколько иначе, чем на основе металла—и здесь все надо было учесть, чтобы знаки, установленные на дорогах, потом не подвели ни эксплуатационников, ни заводчан-изготовителей.

Основой корпусов по-прежнему служил, главным образом, металл.

Вообще, металла на предприятии использовалось уже очень и очень много, что было связано с повышенной номенклатурой продукции. Например, в 1978 году заводу предусматривалось выдать металлоконструкций свыше тысячи тонн.

В тот период ходовым товаром у населения являлись металлические гаражи, они были в дефиците, и поэтому, начав выпускаться заводом в 1978 году, быстро нашли свой спрос, хотя стоили и недешево. Зато и были они добротными, из хорошего металла, завод сваривал их до двадцати штук в месяц.

В начале восьмидесятых годов перед заводом встала задача увеличить номенклатуру товаров народного потребления до десятка наименований, используя мощности производства металлообработки и сварки. Вскоре был образован участок товаров народного потребления, в котором организовать всю эту работу было поручено опытному специалисту завода Михаилу Николаевичу Артамонову.

До этого он в течение многих лет работал технологом и, став мастером вновь созданного участка, вел дело, как настоящий инженер: быстро организовал бригады, составил технологические карты и конкретные задания, наладил тесную связь со службой снабжения материалами, и коллектив участка ТНП приступил к работе.

Помимо гаражей, отсюда стало выходить много различных секций заборов и стоек для оград. Часто изготовление ограждений шло по заказам организаций.

Входили в моду садово-огородные участки, многим хозяевам потребовались душевые. Завод приступил к их производству тоже. Правда, здесь не нашлось большого числа потребителей, но кто заказывал эту продукцию — тем завод не отказывал, всего же выпускал этой продукции ТНП несколько штук в месяц.

Завод успешно освоил выпуск нескольких видов теп-лиц, которых по весне реализовывали до двух десятков штук, в зависимости от спроса; затем их делали такими, какие хотел видеть заказчик: надо — будет маленькой, а коль была нужда в крупной—делали, бывало, и восьмиметровые по длине и в три с половиной метров по ширине.

Выполнялись на участке ТНП и другие несложные заказы из металла.

Когда в стране был взят курс на Продовольственную программу, в 1983 году завод принял на себя задачу по выпуску необходимого селу изделия —кожуха пропашной фрезы. За

несколько лет завод выпустил сотни этих изделий: будучи крепкими и надежными, они получили высокую оценку у тружеников полей и служат им до сих пор.

Все эти заказы не повлияли на основное производство, тем более что металл для корпусов дорожных знаков приходил в Мытищи из Югославии и Германии. Правда, с 1982 года пошли отечественные поставки такого металла, оказывается, ничуть не хуже импортного, и завод делал из него, с использованием пленки, до тридцати тысяч знаков в месяц и больше.

Качество изготовления новых дорожных знаков по установленной технологии, с учетом нормативов по качеству этих изделий, начиная с 1978 года и в первой половине 80-х годов было на заводе удовлетворительным. Большую роль в обеспечении контроля над изготовлением новых изделий сыграл мастер отдела техконтроля Владимир Николаевич Полукаров.

На заводе в этой должности он начал работать с 1972 года и сразу проявил себя как высококлассный специалист своего дела, очень грамотный в техническом отношении и очень уважающий технологическую дисциплину. Этого он требовал и от других. При нем получило широкое развитие движение среди рабочих за бездефектное изготовление продукции и сдачу ее ОТК с первого предъявления. Бракоделам Владимир Николаевич спуска не давал.

— «Должность моя этого от меня требует, так что не стоит обижаться», — приговаривал он, делая кому-нибудь замечание на некачественное выполнение, не отставая от работника, пока дефект не будет ликвидирован. Но Полукаров работал не только на выявление брака, но и на предупреждение его: активно участвовал в разработке оригинальных технических решений. Он избирался в НТО и ВОИР завода, кроме того, активно участвовал в общественной жизни — был спортсменом, членом народной добровольной дружины.

В это время мастер ОТК учился на заочном отделении ВЗПИ, являлся слушателем курса руководителей коллективов. Как борца за качество и активного общественника, его хорошо знали в городе, не даром он награждался Почетной грамотой администрации города Мытищи. Владимир Николаевич был отмечен также и Почетной грамотой Минавтодора РСФСР.

В системе объединения этот специалист был известен, как талантливый новатор. За пять лет работы на заводе Владимир Николаевич подал уже не менее трех десятков рационализаторских предложений, из которых двадцать были внедрены в производство. Авторитет мастера-новатора был настолько высок, что в 1977 году решением заводского коллектива его выдвигали на присвоение звания «Лучший рационализатор Минавтодора РСФСР».

Очень весомый вклад в развитие завода на протяжении многих лет вносил Николай Васильевич Артамонов специалист с двадцатилетним стажем работы, начальник планово-производственного отдела. Под его непосредственным руководством проводилась работа по реконструкции завода, были освоены новые технологические процессы, многочисленные образцы новой техники, освоен выпуск качественно новых серийных изделий. Он активно участвовал во всех делах коллектива, в том числе и общественных: являлся начальником штаба добровольной народной дружины. Н. В. Артамонов был также активным рационализатором, например, в 1979 году подал сразу десять рацпредложений.

За большой личный вклад в выполнение плановых заданий и активную жизненную позицию, общественную работу Николай Васильевич неоднократно отмечался руководством министерства, объединения, городской администрации Мытищ, в 1980 году Н. В. Артамонов был представлен к званию «Почетный дорожник» Министерства автомобильных дорог РСФСР.

Немало достойных работников завода проявили и продолжали проявлять настоящие творческие способности. Новаторство и в эти годы оставалось делом необходимым. Не случайно рабочие, бригадиры, мастера нередко по своей инициативе брались за бумагу и карандаш, чтобы выразить свою техническую идею по усовершенствованию технологии, улучшению условий труда экономии металла, организации рабочего времени.

Под стать лучшим были сварщик Владимир Михайлович Марков, также передовик, неоднократно признававшийся лучшим по своей профессии, награжденный Почетными грамотами завода; слесарь Александр Егорович

Кривошеев, устроившийся на завод в 1976 году, но уже ставший примером для многих: выполнял задания на 130—140 процентов ежедневно, являлся активным спортсменом, членом народной дружины, неоднократно отмечался руководством завода, объединения и министерства, награждался Почетными грамотами.

Портреты этих двух передовиков производства не сходили с доски Почета месяцами, впрочем, как и некоторых других, тоже достойных быть названными лучшими по профессии, активными новаторами. Далеко не все из самых полезных идей работников завода были зафиксированы на бумаге. Главное было для них, что эти их идеи живут в делах коллектива и продолжают приносить пользу.

Всегда на переднем плане борьбы за план, за внедрение передовой технологии, передовых методов труда находились активисты профсоюза. Одним из их ярких представителей стал на заводе Сергей Александрович Осин. Придя в коллектив в начале семидесятых, проработал он в должности старшего инженера-технолога. Активно участвовал в общественной жизни, с самого начала работал в профсоюзе, стал заместителем председателя профкома завода. В 1975 году был назначен начальником отдела кадров завода и был избран председателем завкома, стал членом Областного комитета профсоюза рабочих автотранспорта и шоссейных дорог.

Профсоюзная работа при С. А. Осине была качественно обновлена. В те годы профсоюзы много внимания уделяли организации соревнования, и за эту работу С. А. Осин отмечался администрацией города, Обкомом профсоюза, объединением «Росремдормаш» и Министерством. В 1979 году завод досрочно справился с планом, и за это председателю профкома был вручен знак победителя соцсоревнования.

Из числа активно работающих на общественных должностях пользовался успехом и уважением у всех заводчан Григорий Никитович Карпенко, участник войны, наставник молодежи. Он работал водителем автопогрузчика, но вел большую работу с людьми: был и агитатором, и партгруппоргом отдела главного механика завода, стал активным рационализатором, помогая станочникам осуществлять технические идеи при изготовлении приспособлений и оснастки, но главное внимание, конечно, уделял обеспечению техники безопасности, стал членом заводского профсоюзного актива. Чтобы с полным правом агитировать за высокие нормы выработки на заводе, он овладел тремя смежными специальностями.

Впрочем, вся эта деловая активность водителя автопогрузчика не удивляла, поскольку был он специалист со среднетехническим образованием, а это в те годы значило много.

За свою высокую гражданскую позицию, воспитание молодых работников, Григорий Никитович награждался руководством министерства и Обкомом профсоюза, администрацией города, заносился на доску Почета. В 1981 году этого замечательного работника представили к нагрудному знаку ВЦСПС «За активную работу в профгруппе».

Одной из самых признанных работниц профсоюзного актива уже являлась и Александра Степановна Сударикова, в прошлом известная ударница труда, прошедшая большую трудовую школу, работая раскладчицей стекловолокна, наклеивщицей и маляром на участке дорожных знаков.

За свой высокопроизводительный труд в период 1975—1980 годов она была удостоена почетного знака «Ударник X пятилетки». К этому времени Александра Степановна уже беспрерывно двенадцать лет являлась профгруппоргом малярного отделения, многократно

становилась победительницей заводского и республиканского соревнований. Награждалась министерством и Областным комитетом профсоюза. В 1981 году завод ходатайствовал перед ВЦСПС о награждении ее нагрудным знаком «За активную работу в профгруппе».

Чтобы отметить успех Александры Степановны по-семейному, руководство завода решило поощрить ее труд туристической поездкой в Финляндию — на двенадцать дней, оттуда она привезла массу самых приятных впечатлений.

— «По труду и честь!» — отзывались работники завода.

Достойной своих больших почестей была в это время работающая на предприятии уже около восьми лет производственный мастер участка дорожных знаков Александра Степановна Приходько. Руководимый ею малярный участок становился неоднократным победителем не только в заводском, но и в республиканском соревновании, десятую пятилетку участок А. С. Приходько окончил на четыре месяца раньше срока, — к сентябрю 1980 года.

Александра Степановна являлась заместителем председателя завкома, пользовалась большим авторитетом и уважением. За свои заслуги отмечалась руководством завода, объединения, министерства, ей присваивалось звание «Лучший мастер Минавтодора РСФСР», награждалась знатная работница и заслуженными Почетными грамотами.

В предперестроечные годы все чаще становятся широко известными имена тех, кто проработал на заводе не так уж много лет, но уже ни в чем не уступал старым работникам. Так, стала лучшей по своей профессии на штамповке участка дорожных знаков Антонина Афанасьевна Насторга; поступив на завод в 1968 году, активно поддерживала все начинания, рождавшиеся в отрасли, являлась передовой ударницей, часто месячное задание опережала на одну неделю. Руководство «Росремдормаша» и министерства неоднократно называли ее имя на собраниях, подводящих итоги года, награждали ее Почетными грамотами.

В 1981 году указом Президиума Верховного Совета СССР А. А. Насторга была награждена медалью «За трудовую доблесть».

Из числа совсем молодых специалистов не было на заводе более популярного работника, чем фрезеровщик участка лабораторного оборудования Александр Сергеевич Прохин. Проработав на заводе всего три года, он уже был из тех, кто стабильно выполнял в каждую смену до 150 процентов нормы выработки, повысил квалификацию со второго до четвертого разряда. Он заслужил большой авторитет среди рабочей молодежи и его избрали секретарем комитета ВЛКСМ завода. Был он членом заводского Совета ДСО «Спартак», редактором «Комсомольского прожектора»; активно работал и в профсоюзе, в штабе добровольной народной дружины, выходя с красной повязкой на рукаве поддерживать порядок в городе. На все хватало времени Прохину. На несколько месяцев раньше срока стал он выполнять годовую программу, и это, похоже, становилось нормой его жизни.

А. С. Прохин неоднократно отмечался лично руководителями министерства, его ставили в пример, как одного из лучших молодых представителей рабочей молодежи отрасли, он был награжден знаком «Отличник соревнования», выдвигался на доску Почета.

Такой человек должен был достигнуть в жизни большего, и вскоре решением дирекции завода его направили учиться в Высшее техническое училище имени Н. Э. Баумана.

В первой половине восьмидесятых годов завод насчитывал десятки работников, отдавших заводу не менее 15—20 лет. Особо заслуженным «старейшинам» коллектива вручались медали «Ветеран труда», и эти знаки отличия были среди них очень почетны.

На основании Указа Президиума Верховного Совета СССР от 18 января 1974 года и решения Исполкома Мособлсовета № 982 от 30 июля 1982 года медали «Ветеран Труда» были вручены трем работникам — электросварщику А. Ф. Зайцеву, малярам Л. В. Какуниной и А. Н. Раскосовой; 7 февраля 1983 года директор А. А. Покатаев подписал приказ о присвоении звания «Ветеран труда» еще троим работникам — мастеру участка дорожных знаков Н. Я. Синеок, резчику поролона И. М. Шаронову и укладчику-упаковщику П. С. Барсукову... Таких ветеранов становилось все больше, и свою эстафету уходящие с завода постепенно передавали новым работникам.

Среди новых ударников труда — ударников восьмидесятых становятся известны газосварщик Владимир Михайлович Никулин, который каждые два дня выполнял до трехдневных норм; резчик металла, также работающий с высокой производительностью, Алексей Алексеевич Михайлов: вскоре он становится бригадиром заготовительного отделения, уделив основное внимание вопросам качества и поднятию дисциплины на участке.

Обогатили своими знаниями, опытом вверенные им участки работы вступивший в должность начальника цеха Николай Васильевич Постнов и принявший на себя также очень ответственную должность начальника участка дорожных знаков Виктор Константинович Кулагин. Оба они, внося свой вклад в качественное переустройство завода, проводили большую работу по внедрению новой технологии, механизации трудоемких и ручных работ. Участок В. К. Кулагина под его руководством выполнял ежедневные задания на 120—150 процентов, причем, выдавая продукцию только хорошего качества, за что не раз отмечался как лучший участок предприятия, а начальник участка был признан «Лучшим специалистом руководящего звена».

Такую оценку давал одному из своих первых помощников новый директор предприятия, заменивший на этой должности в 1983 году А. А. Покатаева, Евгений Егорович Прохоров.

Этот новый руководитель Мытищинского опытно-экспериментального завода проработает в коллективе всего около двух с половиной лет, и оставит о себе память, главным образом, тем, что отдаст должное лучшим производственникам: неоднократно издавал он приказы о поощрении их денежными премиями, а иным из них своим личным заботливым участием помог улучшить положение в социально-бытовой сфере.

Заводские архивные документы указывают имена наиболее достойных такого внимания со стороны администрации в период 1978 — 1985 годов. Среди этих имен выделяются за особый вклад в развитие завода доперестроечного периода А. Н. Раскосова, Н. П. Сударикова, М. Родионова, М. П. Бахмутова, Л. П. Кашицына, С. Евсюкова, Н. Д. Болотова, А. М. Гилек, Л. Е. Прядко, В. Д. Тевяшова, М. В. Бурцева, З. Верина, Н. Я. Синеок, Г. М. Николаева и другие.

Одна из этих работниц, бригадир резчиков металлографии Галина Михайловна Николаева в 1985 году приказом директора была представлена к медали «За трудовую доблесть».

Не так уж много, всего около десяти лет отдала эта труженица заводу, а начинала с того, что освоила профессию маляра-наклейщика, вскоре получила третий разряд и на этом не остановилась. Стала догонять подруг по производительности труда, по качеству, потом и обогнала многих. Назначили ее бригадиром, и тут Николаева решила, что в ее бригаде отстающие должны

достичь уровня середняков, а середняки — уровня передовиков. С тех пор немало повысилась отдача этого производственного звена завода, получила бригада звание «Бригада коммунистического труда». В те годы это означало не только высокие показатели в работе, но и высокий уровень культуры труда, что коллектив очень дружный, близко к сердцу принимает все удачи или неудачи завода и готов отдать ему все силы, чтобы помочь справиться с любым напряженным заданием руководства.

Бригада Г. М. Николаевой активно поддержала курс на Перестройку, провозглашенный правительством в апреле 1985 года, и стала инициатором соревнования в честь XVII съезда партии.

Все труженики страны, в том числе и славные работники Мытищинского опытно-экспериментального завода еще искренне верили, что партийные форумы способны повлиять на улучшение их жизни, на кардинальный подъем общего благосостояния, на подъем промышленности.

Ведь и результаты производственной деятельности завода, казалось бы, подтверждали, что все идет к лучшему. Завод понемногу наращивал выпуск продукции, понемногу преобразился. За последнюю пятилетку он перешел на новую технологию изготовления дорожных знаков, построил автогараж, в котором имелся уже неплохой автопарк, состоящий из двух само-

свалов, Двух бортовых «ЗИЛов», легкового автомобиля, были приобретены также экскаватор и автокран; прежде заводу для разгрузки и загрузки вагонов приходилось постоянно арендовать автокран на стороне.

Объем выполняемых коллективом работ в эти годы был очень велик: металл для завода приходил в Мытищи сразу партиями до пяти вагонов, и таких партий подвозилось в месяц по несколько. По несколько же вагонов ежемесячно уходило от заводских ворот и с готовой продукцией — дорожными знаками и другими металлоизделиями.

И никто в это время не мог и подумать, что вскоре для завода, как и для всей страны наступят тяжелейшие времена — за которыми благодаря своим счастливым обстоятельствам мытищинский завод дорожных знаков одним из первых в стране выйдет на свою светлую дорогу, а продукция его по своим параметрам достигнет лучших мировых образцов.

ГЛАВА 6 К МИРОВОМУ УРОВНЮ

С приходом Перестройки многое стало меняться в жизни страны. Политические перемены быстро повлияли на экономическую ситуацию в системе Минавтодора. Негативное влияние первых лет хозяйственных преобразований, отразившееся ухудшением содержания российских автомагистралей, быстро сказалось и на состоянии дорожных знаков и другой информационно-указательной атрибутики.

Срок службы ее оказался слишком мал. И тут со всей ясностью проявилось, что причина быстрого износа этих изделий кроется не только в состоянии самих дорог, но и в способности продукции Мытищинского опытно-экспериментального завода удовлетворять запросы потребителей как по сроку службы, по информационной эффективности, так и по эстетическому качеству.

Все это на заводе дорожных знаков в Мытищах будет достигнуто уже спустя несколько лет, благодаря тому, что к управлению заводом министерство направит опытного и энергичного специалиста с современными взглядами на переустройство производства в новых экономических условиях, Олега Исааковича Малагу.

Правда, кандидатуру эту, когда настала необходимость в назначении на МОЭЗ нового директора, предложило руководство мытищинской городской администрации, уже хорошо знавшей все его деловые качества.

Для О. И. Малаги Мытищи давно уже стали родным домом, хотя родился он в Забайкалье в 1945 году, откуда спустя два года его отец, военный служащий, привез семью в Подмоскovie — в Пушкинский район на станцию Правда. Окончив семь классов, О. И. Малага поступил в Московский политехнический техникум, получив специальность техника-механика машинного оборудования, затем служил в армии в группе Советских войск, в 1969 году поступил на вечернее отделение в Московский лесотехнический институт (ныне академия), учился на факультете автоматизации процессов деревообработки на инженера-электромеханика. Одновременно работал инженером-энергетиком, механиком, инженером по вентиляции на разных предприятиях, а после получения диплома устроился в 1976 году на мытищинскую Базу снабжения и сбыта Мособлисполкома в должности заместителя директора. На этом предприятии Олег Исаакович проработал десять лет, половину из них совмещая эту свою должность с должностью главного инженера новостроящейся базы, в 1980 году он был назначен ее директором.

В сентябре 1986 года О. И. Малага переводится директором Мытищинского опытно-экспериментального завода.

Познакомившись с каждым в отдельности работником, директор не стал делить коллектив на приближенных и рядовых. Он сразу делал ставку на создание атмосферы полной доверительности и творческого отношения к делу.

Это означало, что без лишних слов каждый, кто в эпохе Перестройки вступал в новые экономические отношения, должен был работать четко и добросовестно. Не очень уважающие интенсивный труд покинули предприятие: с таким руководителем им дружить было бы трудно.

Слишком долго отдавали честь именно коллективизму, забывая, что не менее важной движущей силой на производстве является именно личность. А личность — это же ярко, вокруг них зажигаются смелыми идеями, берутся за воплощение их с традиционной и всегда прекрасной самоотверженностью трудовые коллективы.

Конец ознакомительного фрагмента.

Текст предоставлен ООО «Литрес».

Прочитайте эту книгу целиком, [купив полную легальную версию](#) на Литрес.

Безопасно оплатить книгу можно банковской картой Visa, MasterCard, Maestro, со счета мобильного телефона, с платежного терминала, в салоне МТС или Связной, через PayPal, WebMoney, Яндекс.Деньги, QIWI Кошелек, бонусными картами или другим удобным Вам способом.