

НА ШИРОТАХ СЕВЕРНОГО КРАЯ

ТРУДИТСЯ КОЛЛЕКТИВ ООО «ТРУД»

Нередко слышишь от дорожников, что при определении финансирования содержания автодорог, нужно учитывать климатические и географические особенности. Об этом часто говорят на Северном Кавказе, где трассы пролегают по горной местности. О том же заводят речь и в Сибири, где морозы за минус 40 являются обыденным явлением. Но все же, будь моя воля, я бы увеличил финансирование всех предприятий, которые занимаются обслуживанием федеральных трасс «Лена» и «Колыма». Предвижу возражения со стороны других упрдором и их подрядчиков, мол, что там особенного-то? Особенности много. Но на каждую из них, уверен, мои оппоненты найдут свои аргументы. Не собираюсь спорить, знаю, что работа дорожника нелегка вне зависимости от региона. Везде есть свои сложности. И все же, согласимся, что условия Якутии и Краснодарского края, да что там, даже Сибирской равнины, несравнимы. Достаточно проехать по автодороге «Лена», чтобы понять, с какими трудностями сталкиваются дорожники этого региона. А ведь им приходится годами трудиться, поддерживать эту единственную «нить», связывающую Якутию и другие регионы с «Большой землей». Нить, состоящую из разных отрезков, и это тоже особенность местных автодорог. На одном участке – покрытие асфальтобетонное, на другом – щебеночно-гравийное. Такое сочетание редко встретишь на федеральных трассах остальных регионов России. Последний «гравийный разрыв» был ликвидирован на автодороге «Байкал» совсем недавно, в июле этого года. В торжественной церемонии принимал участие руководитель Росавтодора Роман Старовойт. Впрочем, слово «последний» здесь звучит не совсем верно. Ведь на федеральных дорогах такие разрывы еще остаются. Немало их на трассе «Лена». Именно такой участок обслуживает компания ООО «Труд».



Генеральный директор ООО «Труд»
Анатолий МИНЕНКО

Штрихи к портрету

В первый раз на дорожном предприятии Анатолий Миненко оказался в далеком 1979 году. Он тогда три года отработал токарем, а затем плотником-бетонщиком в ДРСУ-6 Амуро-Якутской автомобильной дороги. Работа была приемлемой, заработная плата нормальная, да и условия хорошие. В коллективе он быстро стал своим. Казалось бы, трудись и радуйся. Но вот характер у Анатолия Петровича был непростой. Не любил он



подолгу задерживаться на одном месте. Душа всегда хотела чего-то нового, интересного.

Ведь до этого Миненко тоже поколесил по стране советской. А родился и вырос он в Приморье, в селе Николо-Михайловка Яковлевского района. Село небольшое, всего лишь сотни две жителей. Вокруг леса, рядом речка – Загорная. С детства приученный к труду, Анатолий после школы закончил профтехучилище. А дальше путь-дорожка привели его в знаменитый Арсеньевский машиностроительный завод «Прогресс», куда его приняли токарем. Для несведущих читателей поясню, что именно здесь, на этом заводе был произведен знаменитый вертолет КА-50 «Черная акула». Сегодня на смену ему пришел другой, более совершенный его собрат – КА-52 «Аллигатор». В «Прогрессе» выпускали разные типы самолетов, ракетные комплексы, а в 90-е годы – товары народного потребления. Вот на таком предприятии начал свой трудовой путь Анатолий Миненко. Дальше в его жизни была, скажем так, мимолетная работа в Казахстане, откуда он снова вернулся в Арсеньев. Теперь уже опытный специалист, Анатолий Петрович поступил на работу в машиностроительный завод «Аскольд» на долж-

Село Качикатцы, где находится центральная база ООО «Труд», расположено на берегу могучей Лены, рядом с федеральной автодорогой М-56 от Невера до Якутска. Село небольшое, поэтому предприятие является тут, условно говоря, градообразующим. И не случайно вовсе, что профессия дорожника в Качикатцах в почете. Хотя, жители села не понаслышке знают, что работа тут не сахар. Ведь у каждого в ООО «Труд» работает родственник или знакомый. Знают, что нет тут нормированного рабочего дня, что могут сорвать с постели среди ночи... Такая уж работа у дорожников, такая у них жизнь.

Генеральный директор ООО «Труд» Анатолий Миненко давно привык к такому распорядку дня. С утра – недолгая планерка, во время которой уточняются задачи и все расходится по рабочим местам, кто в кабинет, а кто – на дорогу. И не важно, снег на улице или дождь, а зимой частенько морозы под минус 50, – дорожники всегда на трассе. Задача простая – обеспечить проезд по вверенному им участку трассы М-56 «Лена», протяженностью 106 километров (км 952 – км 1058). Небольшое расстояние на

первый взгляд. Но за этими цифрами кроются другие.

– Из 106 километров дороги, которые мы обслуживаем, 48 километров с асфальтобетонным покрытием, а 38 – с щебеночно-гравийным, – поясняет Анатолий Петрович. – Остальные 20 километров под реконструкцией, поэтому ответственность за этот участок возложена на подрядную организацию, которая производит работы. В последние несколько лет состояние дороги постепенно улучшается. Раньше у нас не было участков с асфальтобетонным покрытием. Конечно, легче стало содержать дорогу. Но ведь и требования растут. В связи с вводом в эксплуатацию участков автомобильной дороги «Лена» с высоким уровнем содержания, работы нам прибавилось. Для безопасности движения установлено металлическое барьерное ограждение протяженностью 57,5 км, а также 1137 сигнальных флажков. Все эти элементы обустройства нужно содержать в чистоте. Бывает, что большегрузные машины сбивают ограждение или флажки. Поэтому мы следим за их состоянием, меняем при необходимости. На нашем участке оборудованы две стоянки автомашин с эстакадами, бе-



седками, всем, что необходимо для отдыха водителей. Обеспечение порядка в этих местах тоже задача нашего предприятия.

ООО «Труд» обладает развитой производственной инфраструктурой. У предприятия есть свой карьер для добычи скальной породы, а также дробильно-сортировочная установка. Производимый здесь щебень по своим характеристикам полностью соответствует требованиям заказчиков, плотность его свыше 1200. Щебень собственного производства позволяет значительно удешевлять себестоимость работ по содержанию, особенно на участке с щебеночно-гравийным покрытием.

Дорожной техники и автотранспорта у предприятия также в достаточном количестве. Есть тяжелые и средние грейдеры ДЗ-98 и ДЗ-122, бульдозеры SHANTUI SD-22, виброкаток, КДМ на базе КАМАЗ-53229 ЭД-405, оборудованная дополнительно щеткой для помывки барьерного ограждения от пыли и грязи.

– Для мастеров приобрели два автомобиля «Дорожный мастер» на базе Kia-Bongo и Nissan-Atlas, оснащенные всем необходимым оборудованием (электрогенератор, перфоратор, отбойный мо-

лоток, мотокусторез, мотопомпа и прочие инструменты), – отмечает Анатолий Миненко. – Это комфортные для поездок машины, зимой никакие морозы не страшны, можно обогреться. Да и оборудование под рукой. На балансе нашем числятся еще два автопогрузчика, несколько автосамосвалов. Словом, техникой мы обеспечены. По мере возможностей обновляем парк машин. В этом году, к примеру, купили автогрейдер ДЗ-122, 2 боковых отвала к автогрейдерам, которые используются в весенне-летне-осенний период для планировки откосов и обочин за барьерным ограждением, в зимний период – для очистки обочин за барьерным ограждением от снега и снежных валов. Погрузчики у нас были, но мы приобрели еще один – «Чанглин», который можно использовать не только по прямому назначению, но и для очистки автостоянок от снега.

Обслуживание автодороги с разными видами покрытия создает определенные сложности. Ведь содержание асфальтобетонной и щебеночно-гравийных трасс отличаются друг от друга. На участках с щебеночно-гравийным покрытием необходимо регулярно проводить работы по

ность мастера. Надо сказать, что и это предприятие также известно всей стране: все промышленники знают «аскольдовскую» арматуру.

А потом судьба забросила Анатолия в Якутию, в село Качикатцы, где он в первый раз столкнулся с дорожниками. Грамотного специалиста охотно приняли на работу в ДРСУ-6. Но через три года он расстался с дорожной отраслью, трудился на других предприятиях. И хотя говорят, что в одну реку нельзя войти дважды, в 1991 году Анатолий Миненко вернулся в ДРСУ-6. На этот раз надолго. Сначала трудился мастером, потом начальником производственного отдела. За 10 лет прошел путь до заместителя директора по производству. К этому времени в дорожном деле для него секретов не осталось.

Но вновь в размеренной, уже устоявшейся жизни Анатолия Петровича, случился крутой поворот. Его пригласили на другое предприятие, и он не смог отказать. Так и выпали три года из отраслевого стажа Миненко. Но река времени все равно вывела Анатолия Петровича на путь к дороге. И в 2004 году он стал начальником участка ФГУ ДЭП № 128, которое было создано на базе бывшего ДРСУ-6.

Прямо скажем, для дорожников те годы были трудными. Фи-

нансирование содержания даже федеральных дорог было минимальным. А ведь техника, приобретенная еще в 90-е годы, постепенно приходила в негодность. Руководство предприятия хотя и предпринимало меры для изменения ситуации, но усилия оказались тщетными. И вот в такой период, в 2006 году, Анатолия Миненко назначили генеральным директором ФГУ ДЭП № 128. Другой может и не согласился бы на это предложение – зачем брать на себя ответственность за организацию, стоящую на грани банкротства? Но Анатолий Петрович не из того теста сделан, чтобы его пугали трудности. Да, он понимал, что будет нелегко, но вместе с тем знал и другое – за ним коллектив, который надеется на него. Люди верили в него, в то, что он «вытащит предприятие из болота».

И чудо случилось, предприятие ожило. Но что это стоило Анатолию Миненко?... В те дни он трудился сутками. Даже сны ему снились о работе, о производстве. Он не стеснялся заходить в кабинеты начальников, где говорил о проблемах предприятия, искал поддержку. Искал и находил, и помощь, и понимание. Порой люди, к которым он приходил, становились его единомышленниками. Он сумел убедить окружающих, что предприятие рано списывать со счетов, что у качиткатцинских дорожников «есть еще порох в пороховницах». Получили объемы работ, при поддержке ФКУ Упрдор «Лена» начали обновлять технику, выстраивать производственную структуру. Всего лишь год потребовался Анатолию Миненко, чтобы ДЭП вновь вернулось на стезю стабильного развития. С тех пор он и несет бесценно эту трудную ношу руководителя дорожного предприятия, которое в прошлом году было преобразовано в ООО «Труд». Наверное, название это не случайное. Ведь Анатолий Петрович сумел вывести компанию в число ведущих подрядных организаций специализирующихся на содержании, прежде всего, благодаря самоотверженному труду коллектива. И сегодня они вместе пишут новые страницы истории дорог Северного края.

профилированию дороги, подсыпать щебенку при необходимости.

За асфальтобетонным покрытием требуется другой уход: зимой нужно подсыпать песчано-соляную смесь, постоянно очищать снег, не допускать скользкости. А с наступлением погожих дней, проводить ямочный ремонт, наносить разметку.

Особое внимание работники предприятия уделяют элементам обустройства – очистке и приведению в надлежащий вид барьерного ограждения, дорожных знаков, сигнальных флажков.

– Наши кураторы из ФКУ Упрдор «Лена» каждый приезд тщательно проверяют состояние обслуживаемого нами участка, – отмечает Анатолий Петрович. – Мы их требования знаем, стремимся работы выполнять строго в соответствии с условиями контракта. Но все равно, бывают и у нас недостатки. Это, как у нас говорят, «глаз намывается», вот и не замечаешь порой какой-нибудь дефект. Мы им за то, что указали наше упущение, говорим «Спасибо!» Вот так дружно и работаем.

В этом году специалисты ООО «Труд» привели к нормативу участок автодороги протяженностью 8 км, на котором они произвели работы по планировке откосов, восстановлению профиля, вырубил растительность в полосе отвода. Кроме того, выполнили восстановление поперечного профиля и ровности проезжей части с щебеночно-гравийным покрытием с добавлением нового материала и обеспыливанием хлористым кальцием на подходах к искусственным сооружениям и сопряжениях с асфальтобетонным покрытием, общей протяженностью 830 м. В следующем году планируется такую же работу выполнить на очередном 6-километровом участке дороги.

– Достаточно ли объемов работы? – интересуемся у генерального директора.

– Работы много не бывает, – полусмешно отвечает Анатолий Миненко. – За восемь месяцев этого года наш коллектив выполнил работы по госконтракту на

сумму 51 миллионов 370 тысяч рублей, что составляет 69 % от стоимости работ на год. Но производственный потенциал предприятия позволяет осваивать и большие объемы. Поэтому мы ищем заказы, участвуем в торгах. Благодаря активности мы по муниципальным контрактам и договорам заработали еще 20 миллионов рублей.

– А как распределяется прибыль? – продолжаю расспрашивать у Анатолия Петровича.

Отвечать на этот вопрос Миненко начинает издали:

– Я хотел бы, прежде всего, сказать, что сейчас заработная плата у нас выплачивается всегда вовремя и стабильно. И это, я думаю, самое важное для того, чтобы сохранить доверие людей к предприятию, да и ко мне, как руководителю. Обязательно, оплачиваем все социальные выплаты. Оказываем при необходимости материальную помощь работникам. Но, вместе с тем, думаем и о завтрашнем дне нашей компании. Поэтому выделяем средства на модернизацию производственной базы, обновление техники. Вместе со специалистами обсудили вопрос и запланировали в следующем году купить новую КДМ на базе КамАЗа, оборудованную дополнительно щеткой для очистки асфальтобетонного покрытия от пыли и грязи и средним зубчатым ножом для зимнего содержания автодороги. Пока нам достаточно одной машины КДМ, но когда сдадут в эксплуатацию 20 километров реконструируемого участка, то потребуется еще один. И дополнительное оборудование необходимо, потому есть места, где надо дорогу чуть ли не мыть после проезда автомашин. Купим и трактор с навесным оборудованием для удаления растительности. Все это позволит нам повысить качество работ по содержанию. Вот такие у нас расходы. Каждая копейка, как говорится, на счету. Такой подход дает возможность и труд людей оплачивать достойно, и предприятие развивать. Этого курса будем держаться и дальше. ■