

ВЫСОТЫ «БОЛЬШОЙ ВОЛГИ» ФКУ «ПОВОЛЖУПРАВТОДОР»

Продолжение. Начало в предыдущем номере



- 41** Цель ООО «Самаратрансстрой» –
быть в числе лучших в России
- 44** Шаг за шагом к намеченной цели
- 46** Мы строим будущее, соединяя берега



Цель ООО «Самаратрансстрой» – быть в числе лучших в России

В каждом регионе сегодня можно назвать несколько компаний, по которым судят о развитии дорожно-строительного комплекса. Обладая мощным производственным потенциалом, такие предприятия могут позволить себе внедрять новые технологии и материалы, регулярно модернизировать материально-техническую базу, осваивать большие объемы работ, создавая комфортные условия для работников и, тем самым, привлекать лучших специалистов. И именно на такие организации обычно равняются другие предприятия, выбирая пути развития. ООО «Самаратрансстрой» по праву можно назвать компанией, которая является лидером дорожной отрасли Самарской области.



▲ Сергей СУРКОВ,
директор ООО «Самаратрансстрой»

Лидером по многим показателям: объему выполняемых работ, оснащению современной техникой, количеству работников, внедрению инноваций... И это не голословные утверждения. Для подтверждения сказанного, обратимся к фактам. Специалисты ООО «Самаратрансстрой» первыми в области освоили и применили технологию цифровой системы автоматического управления (САУ) строительной техникой по системе 3D нивелиро-

вания при возведении насыпи земляного полотна, устройстве слоев дорожных одежд и фрезеровании существующего асфальтобетонного покрытия. Инновация позволила существенно снизить расход материалов, уменьшить сметную стоимость объекта, сократить сроки строительства и проводить работы в темное время суток.

– Но самое главное – повысилось качество выполняемых работ, – отмечает директор ООО

«Самаратрансстрой» Сергей Сурков. – А это сегодня главное для заказчика, требующего применения прогрессивных технологий и материалов. Инновации закладываются на стадии разработки проектной документации и, большинство из них невозможно внедрить без наличия современной техники. Для внедрения 3D технологий необходимо, чтобы на дорожных машинах была установлена автоматизированная система управления. Понятно, такая техника стоит дороже, но экономить на качестве мы не собираемся.

Основным генератором новинок Сергей Юрьевич называет главного инженера Эдуарда Плешанова и технолога компании Дениса Смородина. Оба они сравнительно молоды, к примеру, Смородину 30 с небольшим лет. Они постоянно находятся в поиске, контактируют с представителями науки, знакомятся с опытом лучших дорожно-строительных компаний страны.

– Должность технолога нечасто встречается в других предприятиях, – делюсь мнением с директором. – Навскидку могу назвать только ЗАО «ВАД», где есть служба главного технолога. И, кстати, во многом благодаря этому «ВАД» выступает первопроходцем в освоении новейших технологий не только в масштабах региона, но и всей страны.

– С «вадовцами» мы хорошо знакомы, – включается в беседу Эдуард Плешанов. – Ездим к ним, бываем на объектах компании, знакомимся с их опытом внедрения инноваций. Также наладили постоянное сотрудничество с МАДИ. Бываем за рубежом, приглашаем специалистов иностранных компаний к себе. В прошлом году впервые в Поволжском регионе мы выпустили и уложили первые километры ЦМА-30. Это очень жесткая смесь, рецепт которой разработали вместе с итальянскими коллегами. Вывели стандарт предприятия на ЦМА-30. Пока уложили на экспериментальном участке, будем наблюдать, как поведет новая смесь. И, исходя из этого, будем применять в дальнейшем.





Предприятие в основном приобретает современную технику от ведущих мировых производителей дорожных машин, что позволяет как осваивать инновационные технологии и материалы, так и выполнять работы с качеством, полностью соответствующим требованиям заказчиков и проектно-сметной документации. Если учесть, что специалисты компании трудятся одновременно на десятках объектов, то немаловажное значение приобретает и количество дорожных машин и оборудования.

– Техники у нас достаточно, – говорит Сергей Сурков. – Асфальтоукладчиков Vogele – 7 единиц, различных катков производства Hamm, Caterpillar, Ammann около 30 штук. Есть 5 дорожных фрез Wirtgen и Caterpillar, 2 перегружателя асфальта Roadtech. На балансе предприятия имеются также бульдозеры, экскаваторы, автогрейдеры, погрузчики известных марок, самосвалы, цементовозы и миксеры на базе Scania и КамАЗ. Поэтому имеем возможность обеспечивать каждый объект достаточным количеством техники. Это сказывается на темпах работы.

Основные производственные базы ООО «Самаратрансстрой»

расположены в городе Самара, поселках Кинель, Суходол и Красный Яр. В Суходоле находятся механические мастерские, дробильно-сортировочный комплекс, растворобетонный узел, другие необходимые помещения, техника и механизмы. Но кроме основных есть еще несколько участков со своими асфальтобетонными заводами и оборудованием – Сергиевский, Сызранский, Кинельский, Кинель-Черкасский, Клявлинский АБЗ. Еще две асфальтосмесительные установки смонтированы в поселках Заглядовка и Приображенка.

За последние несколько лет были приобретены два АБЗ производства «Кредмаш», мощностью 120 тонн и три асфальтосмесительные установки Колокшанского завода (160 т.ч.).

– На Кинельской базе планируем Колокшанский АБЗ смонтировать, вместо имеющегося там «кредмашевского» завода, – рассуждает Сергей Юрьевич. – Потому что производительность его выше. Такой же АБЗ «кредмаша» стоит дороже. Сейчас такое время, рыночное, поэтому приходится все тщательно просчитывать. А нам с каждым годом требуется все больше асфальтобетонной смеси.

Спрашиваю у директора, почему столько много производственных баз, ведь такая «разбросанность» требует расширения руководящего звена, увеличивает затраты на содержание и модернизацию?

– Дело в том, что раньше на месте наших баз и участков были районные дорожные предприятия, – отвечает Сергей Сурков. – Положение их, прямо скажу, было «плачевным», было ясно, что они со старой техникой и обветшалой производственной базой не выдержат конкуренции и развалятся. И когда было принято решение об их приватизации, мы выкупили их, произвели модернизацию. Да, требуются дополнительные средства для их содержания, но мы осознанно идем на это. В будущем эти базы станут основой создания разветвленной сети подразделений компании.

Завершая рассказ о производственном потенциале предприятия, добавим, что в ООО «Самаратрансстрой» стремятся все необходимые материалы производить сами. Это дает возможность не зависеть от поставщиков и быть уверенным в качестве собственной продукции. У компании есть установки по приготовлению



▲ Ольга ПУХОВА, помощник руководителя



▲ Иосиф ДЖУГАШВИЛИ, главный инженер проекта



▲ Дарья ХОЛОВА-КОРОЛЁВА, Инженер автомобильных дорог



▲ Виталий ПЕРВОВ, ведущий инженер по электрооборудованию



▲ Алексей ИНОЗЕМЦЕВ, ведущий инженер автомобильных дорог

полимерно-битумного вяжущего, по выпуску битумной эмульсии. Финский дробильно-сортировочный комплекс позволяет производить щебень любой необходимой фракции.

Одним из слагаемых успешности предприятия Сергей Юрьевич назвал профессионализм работников. Коллектив ООО «Самаратранстрой» по численности работников среди дорожных организаций Самарской области является самым крупным – насчитывает около 1500 человек.

– Численность меняется в зависимости от сезона, – дает разъяснения Сурков на вопрос о том, почему нельзя назвать точное число работающих. – Летом, в сезон, мы нанимаем людей дополнительно для проведения работ, не требующих квалификации. Бывает, на несколько месяцев и специалистов привлекаем, на отдаленных участках. А зимой надобность отпадает, своих бы обеспечить работой. Коллектив у нас достаточно молодой. Я уже говорил о главном инженере Эдуарде Плешанове. Есть и работники со стажем. Например, дорожный мастер Алексей Албаев трудится в отрасли свыше 18 лет, водитель Виктор Баландин – 17 лет, мастер СМР Игорь Денисов

– 24 года, машинист автогрейдера Константин Райфшнайдер – 16 лет. Мастерами своего дела можно назвать оператора станка плзерной резки Михаила Волкова, асфальтобетонщика Виталия Григорьева, водителей Константина Лысенко, машиниста асфальтоукладчика Александра Данилова, дорожного мастера Алексея Меркулова, машиниста дробильной установки Сергея Шишкина, дорожных рабочих Виталия Сахманова, Евгения Токаренко, машиниста смесителя асфальтобетона Сергея Сомова и многих других.

Гордостью предприятия являются трудовые династии. Основположником самой большой из них является Анатолий Петрович Малиновский. По его примеру пришли на работу в ООО «Самаратранстрой» его братья, сыновья, племянники. Всего Малиновских сегодня трудятся 7 человек. У Валерия Михайловича Нейманова в компании работают жена и двое сыновей. Два сына пришли по стопам и Василия Александровича Ходакова. Сложилось также династии Сапрыкиных, Райфшнайдеров, Ивановых, Лайченковых, Таразановых...

Сам Сергей Юрьевич в дорожной отрасли с 1989 года. Прошел



все ступени от мастера до руководителя крупной дорожно-строительной компании.

– Был перерыв, когда год работал чиновником, – вспоминает Сурков. – Но сразу понял, что это не для меня. Приходить на работу в 9 утра и уходить в 18.00 может многим и нравится. Но мне по душе наша беспокойная дорожная жизнь. Тут не заскучаешь, то одна проблема, то другая. Правда, сейчас приходится больше времени проводить в кабинете, много разной документации обрабатываю, согласования, встречи с поставщиками, заказчиками, с представителями администрации. Но выбираюсь и на объекты. Вот вы спрашивали у меня, не надоедает ли такая жизнь, когда с утра до ночи в заботах. Ответу коротко: мне больше нужна работа, чем я ей. Потому что привык, по-другому не могу.

Кадры для предприятия воспитывают сами. В 2013 году по инициативе руководства ООО «Самаратрансстрой» на базе Сергиевского губернского техникума была создана бюджетная группа «Машинисты дорожных и строительных машин». Сюда принимают молодых людей, изъявивших желание посвятить себя работе в дорожной отрасли. Сейчас в группе учатся 28 человек и все они по-

сле окончания техникума должны будут отработать не менее трех лет в ООО «Самаратрансстрой». В 2014 году открыли еще две группы, в которых обучаются 34 человека. Все они получают ежемесячную стипендию от предприятия, проходят практику в компании, и, как говорилось, выше, гарантированно обеспечиваются работой. Такой подход к подготовке кадров думаю, достоин внимания и руководителей других крупных дорожно-строительных организаций, которые только сетуют на нехватку специалистов, ничего при этом не предпринимая. Немало работников учатся и в вузах, получают высшее образование. Все они возвращаются в родное предприятие.

Обладая развитой производственной инфраструктурой, современной техникой, квалифицированными специалистами, компания ежегодно выполняет большие объемы работ. В прошлом году специалисты предприятия произвели капитальный ремонт на трех участках федеральной магистрали М-5 «Урал», обхода села Шентала, автодорог Челно – Вершины – Шламка – Нурлат, Подъезды к Озерской СОШ, Урал – Исаклы – Шентала – Старая Шентала, Азеево – Шентала – Старое Афонькино – Са-

лейкино. Ремонтные работы были произведены на трассе регионального значения в Самарской области Ульяновск – Дмитровград – Самара на участках км 152+400 – км 171+200, км 175+300 – км 195+300, на проспекте Кирова и Московском шоссе города Самары. Выполнены работы по устройству горизонтальной дорожной разметки на автомобильных дорогах общего пользования регионального или межмуниципального значения в Кинельском, Кинель – Черкасском, Красноярском, Похвистневском районах, а также в городе Самаре.

– Объемов у нас на первый взгляд немало, – говорит Сергей Сурков. – Но ведь и коллектив у нас большой, и база огромная. Поэтому, чтобы стабильно развиваться, своевременно обновлять технику, выплачивать достойную зарплату, нам ежегодно надо осваивать не менее 3-4 миллиардов рублей. А это, непростая задача, ведь конкуренция на рынке дорожно-строительных работ большая. Но все же, мы уверены в себе. За недолгое время деятельности мы зарекомендовали себя как надежные партнеры. Будем дальше наращивать производственные мощности, чтобы вывести компанию в число лучших дорожных организаций России. //

Шаг за шагом к намеченной цели

ООО «Средневолжская строительная компания «ДорМостАэро» – предприятие сравнительно молодое. Компания была образована в 2007 году и тем удивительнее ее достижения всего за 8 неполных лет деятельности. Если сначала ООО «ССК «ДорМостАэро» на рынке знали как организацию специализирующуюся на содержании и ремонте мостов, то сегодня она известна как предприятие, которое с успехом выполняет все виды дорожно-строительных работ. Коренные изменения произошли в 2012 году. Стратегия развития предусматривала создание мощного, самодостаточного предприятия, которое могло бы самостоятельно реализовывать крупные проекты в дорожной отрасли.

Для реализации новой стратегии был приглашен Максим Гмирач – профессионал, имеющий большой опыт руководящей работы. Задачи перед новым директором компании стояли сложные.

– За короткий срок надо было вывести предприятие на новый уровень, – рассказывает Максим Поликарпович. – Был разработан конкретный план развития, в котором были четко определены ориентиры, которых мы долж-

ны были достичь. Формирование самодостаточного предприятия требовало увеличения производственных мощностей, современной техники и оборудования. Закупили новые дорожные машины, установки для приготовления асфальтобетонных смесей, цементобетонный завод, другие необходимые механизмы.

Важной задачей было и укрупнение предприятия высококвалифицированными специали-

стами. Максиму Поликарповичу, долгие годы проработавшему в дорожной отрасли региона, не составило большого труда найти профессионалов, которые и составили костяк вновь создаваемого коллектива.

– Раньше основу работников составляли мостовики, – продолжает Максим Гмирач. – Когда мы вышли на рынок строительства, реконструкции и капитального ремонта потребовались специалисты дорожники. Понятно, что





в Самарской области, также, как впрочем по всей России, ощущается недостаток квалифицированных работников, к примеру, машинистов автогрейдера, бульдозера, экскаватора, операторов асфальтоукладчика и других. Но нам удалось привлечь грамотных и опытных работников, создав хорошие условия труда.

Наращивание технологического потенциала и грамотное руководство способствовало повышению конкурентоспособности и позволило в 2012 году выиграть торги и заключить контракт на содержание участка федеральных автомобильных дорог М-5 «Урал» протяженностью 101,6 км, а также подъезда к городу Самара – 12 км.

– Обслуживаемый нами участок довольно сложный, – отмечает Максим Поликарпович. – 76,6 км автодороги I технической категории и 25 км II технической категории. Здесь расположено 19 мостов и путепроводов, 63 водопропускных труб, установлено 240 492 п.м. барьерного ограждения. Интенсивность движения на подъезде к городу Самара одна из самых высоких в регионе.

Укрепление потенциала позволило предприятию принимать активное участие и в аукционах на строительство и ремонт федеральных автодорог и искусственных сооружений на них. За прошедшие годы были реализованы крупные проекты. Хорошей школой для спе-

циалистов компании стали такие объекты, как ремонты федеральной автомобильной дороги М-5 «Урал».

Увеличивающаяся конкуренция на рынке дорожно-строительных работ подвигла руководство предприятия на поиск новых видов деятельности. Мониторинг, проведенный специалистами компании и последующий анализ результатов, стал основанием для создания в компании подразделения по устройству искусственного освещения на автодорогах федерального значения.

Новым видом деятельности предприятия стало устройство электроосвещения на автомобильных дорогах федерального значения, что позволило увеличить объемы выполняемых работ. Так, в прошлом году искусственное освещение было проведено на 13-километровом участке автодороги М-4 «Урал» в городе Спасск Пензенской области, а также в населенных пунктах Кирицы и Сушки Рязанской области.

Еще одним достижением коллектива стала сдача в эксплуатацию после капитального ремонта участка магистрали М-5 «Урал» в Пензенской области.

Учитывая, что география работ расширяется, руководство предприятия наращивает и мощь производственной базы. В работе используется современная техника ведущих фирм, таких как HAMM, VOGELE, JOHN

DEERE, HITACHI, KOMATSU, CATERPILLAR, DONGFENG, КамАЗ, которая отвечает мировым стандартам качества. В целях повышения эффективности работы строительной техники и своевременного мониторинга внедрена автоматическая спутниковая система GPS+ГЛОНАСС. Собственные АБЗ позволяют полностью обеспечивать асфальтобетонной смесью любых марок объекты предприятия, находящиеся даже на удалении в сотни километров от основной базы.

Основными заказчиками и партнерами ООО «ССК «ДорМостАэро» являются ФКУ «Федеральное управление автомобильных дорог «Большая Волга» ФДА», Министерство транспорта, связи и автомобильных дорог Самарской области, ООО «АВТ – Дорстрой», ОАО «Самарадорстрой», ООО «Техкомплект», ООО «Самараавтдорстрой», ООО «Виадук», Моостоотряд №21 и многие другие.

В состав компании входит аттестованная лаборатория, укомплектованная новейшим оборудованием для осуществления производственного контроля качества применяемых материалов и технологических процессов.

На сегодняшний день ООО «ССК «ДорМостАэро» по праву занимает ведущее место среди дорожно-строительных компаний региона. Достаточно сказать, что объемы осваиваемых ежегодно ра-



бот, превысили показатели 2010 года в 7-8 раз.

– Достижения предприятия – это прежде всего заслуга коллектива, – подчеркивает Максим Гмирач. – У нас работают настоящие мастера своего дела. Есть опытные специалисты, которые трудятся в дорожной отрасли десятки лет. С гордостью могу назвать водителя Виктора Павловича Нестерова, дорожного рабочего Раису Гареевну Юнусову, тракториста Василия Николаевича Данилюка, начальника участка Александра Михайловича Плеханова, которые награждены нагрудным знаком «В память 200-летия Управления водными и сухопутными сообщениями». Кстати, Александр Михайлович является родоначальником трудовой династии. Его супруга – Галина Анатольевна – дорожный рабочий. Сыновья также трудятся на предприятии: Максим Александрович – машинист бульдозера, Александр Александрович – водитель. И таких заслуженных работников у нас немало.

Стоит отметить, что сам Максим Гмирач – потомственный дорожник. Его отец, Поликарп Львович, отработал в дорожной сфере 38 лет. Начинал он машинистом автоскрепера. Затем трудился начальником участка, заведующим РММ в тресте «Куйбышевдорстрой». Он участвовал в строительстве автодорог М-5





в конце 60-х годов. Мать, Нина Петровна, долгие годы работала нормировщиком в отделе труда и заработной платы в СУ-830 трест «Куйбышевдорстрой». Оба сейчас находятся на заслуженном отдыхе.

Так что не удивительно, что Максим Гмирач, окончив в 1986 году среднюю школу, поступил в Саратовский ордена Трудового Красного Знамени политехнический институт по специальности «Строительство автомобильных дорог и аэродромов»,

С 1993 года началась его трудовая карьера с должности мастера СУ-827 ОАО «Самарадорстрой», позже был прорабом, а затем стал старшим прорабом.

В 2001 году его пригласили на работу в одну из ведущих дорожных организаций Самарской области – в ООО «АМОНД», где он вырос от прораба до руководителя предприятия.

Я спросил у Максима Поликарповича что побудило его перейти из вполне благополучной во

всех отношениях компании ООО «Амонд» в ООО «Средневожская строительная компания «ДорМостаЭро». Ведь на прежнем месте ему было все знакомо, он также был директором. Так стоило, как говорится, менять шило на мыло?

Мой собеседник ответил не сразу. Чуть задумавшись, он сказал: «В том-то и дело, что там уже все было знакомо, скажем так, устоявшееся. А мне хотелось попробовать свои силы на новом месте. И когда пригласили сюда, я прежде всего поинтересовался перспективами развития компании. И когда учредители подтвердили, что нацелены за несколько лет вывести предприятие в лидеры дорожно-строительной отрасли региона, я согласился. Это был вызов и к моим профессиональным качествам, и умению руководить. Я принял его, и ничуть не жалею об этом. Мы шаг за шагом идем к намеченной цели».

Супруга Максима Поликарповича, Юлия Геннадьевна, по образованию тоже дорожница. По-

знакомились они во время учебы в институте. Дочь Ксения учится на третьем курсе Самарского государственного архитектурного строительного университета по специальности «Инженер промышленного и гражданского строительства». Она также намерена в будущем пойти по стопам родителей.

– Дорожником являлся и мой брат-близнец, Валерий Поликарпович, – констатирует Максим Гмирач. – Вот такая у нас трудовая династия, начало которой положил отец. И мы благодарны ему, что выбрали себе благородную профессию, которая стала нашим призванием.

Заслуги Максима Поликарповича в дорожной отрасли оценены по достоинству. Он награжден медалью ордена «За заслуги перед Отечеством» 2 степени, золотой медалью Петра Великого «За трудовую доблесть», поощрен благодарностями и почетными грамотами администрацией Самарской области. //

Мы строим будущее, соединяя берега

Генеральный директор ООО фирма «Зоринка» Владимир Жаднов – человек целеустремленный. Когда нужно, может настоять на своем мнении, которое в конечном случае обычно оказывается верным. Если необходимо, может трудиться до седьмого пота, заставляя и подчиненных работать с такой же отдачей. Потому что у Владимира Петровича принцип такой: поставленная задача должна быть выполнена в срок и качественно. Некоторые считают его слишком строгим, излишне требовательным. Но именно самоотверженный труд, крепкая воля, умение сплотить людей помогли ему создать предприятие, которое за два десятка лет, пройдя сквозь трудности экономических бурь, сумело занять достойное место среди компаний дорожной отрасли Поволжского региона.



▲ Владимир ЖАДНОВ, генеральный директор ООО фирма «Зоринка»

Мы сегодня не намерены подробно описывать историю «Зоринки», которая в прошлом году отметила свое двадцатилетие. Об этом уже неоднократно рассказывали наши коллеги в преддверии юбилея. Но все же, думается, необходимо отметить основные вехи становления ООО фирма «Зоринка», которое было создано в 1994 году, в период экономической сумятицы в стране. Период становления был трудным, приходилось осваивать основы рыночных отношений. Но эти годы только закалили небольшой еще тогда коллектив «Зоринки». Работники поняли, что верить надо только себе. Никто не поможет, ни государство, ни дядька со стороны. Выжить можно лишь благодаря своему труду. Потому и приходилось браться практически за любую работу, пополняя тем самым, казну предприятия. Важным этапом стало получение лицензии в 1998 году, позволившее выйти на торги объектов сначала на автодорогах регионального, затем федерального значения. Прибыль в основном вкладывали на развитие производственной базы,

закупали необходимую технику. Ремонт моста в 1999 году в районном центре Воскресенское стал показателем уровня мастерства специалистов фирмы «Зоринка». Предприятие уверенно заявило о себе на рынке дорожно-строительных работ. Уже вскоре компания стала основным подрядчиком, выполнявшим большую часть планово-предупредительных ремонтов мостов и искусственных сооружений на дорогах Саратовской области. Сегодня на счету предприятия более 80 отремонтированных мостов на трассах федерального и регионального значений.

– В 2008 году мы выполнили сложнейшие работы по капитальному ремонту моста через реку Гольый Каракамыш в Красноармейском районе и реконструкцию моста через Терсянку в Вольском районе, – вспоминает Владимир Петрович. – Заказчиком выступало ФКУ «Поволжуправтодор». Эти объекты были как бы экзаменом на зрелость. И наши работники успешно справились с поставленными задачами. Оба моста практически

построили заново. На мосту через реку Гольый Каракамыш, произвели работы по увеличению пролетных балок, полный их ремонт, укрепление береговых и русловых опор, усиление их фундамента. Мост через реку Терсянка, на реконструкцию которого было отведено всего 5 месяцев, также потребовал немало усилий. Сплоченность коллектива, позволила нам сдать объект в указанные заказчиком сроки. Учтите, что работы проводились на федеральной автотрассе Сызрань – Саратов – Волгоград, где интенсивность транспортного потока довольно высокая. И перекрывать движение было нельзя. Работать в таких условиях сложно, необходимо строго соблюдать меры безопасности, согласовывать вопросы организации движения с ГИБДД, решать немало других проблем. Из-за сжатых сроков трудились сменами, днем и ночью. Но мы качественно и вовремя выполнили задачи, тем самым подтвердив, что нам по плечу работы любой сложности.

В 2006 году ООО фирма «Зоринка» стало победителем в торгах на

содержание мостов на автодорогах федерального значения, находящихся в оперативном управлении ФКУ «Поволжуправтодор». Данный контракт обеспечил коллектив круглогодичной работой.

– В 2012 году мы заключили контракт на обслуживание искусственных сооружений на федеральных дорогах сроком на 5,5 лет, – отмечает Владимир Жаднов. – Такой долгосрочный договор дает возможность предприятию строить свою деятельность с прицелом на будущее. Мы знаем, что до 2018 года у нас будут определенные объемы работ в соответствии с контрактом на содержании. Исходя из этого, можем планировать модернизацию производственной базы, обновление техники и оборудования. В прошлом году приобрели фронтальный погрузчик, автокран на базе КамАЗа, грузоподъемностью 25 тонн, оборудование малой механизации. Техники у нас достаточно.

В «Зоринке» меня привлекла и четкая организация труда коллектива, предусматривающая максимально эффективное использование, как техники, так и специалистов. Ведь на сегодняшний день предприятие содержит 68 мостов и

путепроводов, а также 629 водопропускных труб. Обслуживать такое количество объектов, расположенных по автодорогам Р-168 Новгород – Саратов, Р-228 Сызрань – Саратов – Волгоград, Р-22 «Каспий», прямо скажем, дело нелегкое. Поэтому на каждом направлении созданы автономные бригады, оснащенные автомобилями, малыми механизмами (роторы для уборки снега, электростанции, сварочные аппараты, бензопилы, триммеры для окоса травы и др.

– Особого внимания требует содержание внеклассных мостов через Энгельс – Саратов, мостового перехода через Волгу у села Пристанное, – говорит главный инженер ООО фирма «Зоринка» Алексей Бондарев. – На этих объектах есть свои производственные участки со всей необходимой техникой. Летом к имеющимся бригадам добавляются дополнительные подразделения, которые занимаются ремонтом и обслуживанием водопропускных труб. Так как большинство объектов находятся на большом удалении от основной базы, работникам приходится долгое время жить и работать в вахтовом режиме. Мы стремимся создать все условия быта,

чтобы наши специалисты везде чувствовали себя как дома.

Как бы это странно ни звучало в наши дни, но проблем с кадрами в фирме не существует. Предприятие укомплектовано опытными, высококлассными специалистами, как говорится, на все сто процентов. При этом поступить на работу в «Зоринку» может не каждый. Здесь проводится строгий отбор кандидатов. Кроме деловых качеств, изучаются и моральные. Кроме всего прочего, требуется рекомендация работника предприятия. Подобный тщательный отбор кадров, стал залогом того, что в ООО фирма «Зоринка» за прошедшие 20 с лишним лет сформировался дружный коллектив профессионалов, каждый из которых добросовестно выполняет возложенные на него обязанности.

– У нас немало опытных специалистов, – отмечает Владимир Петрович. – Буквально с первых дней создания предприятия работает главный бухгалтер Наталья Колганова. Я ее знал еще по совместной работе в управлении механизации «Саратовавтодор». Вместе мы пережили и трудные 90-е, и дефолт, и последующие кризисы. Без преувеличения могу



сказать, что ее заслуги в становлении и развитии «Зоринки» неопределимы. Вместе начинали и со сварщиком Владимиром Пахомкиным, с которым уже знакомы более 35 лет. Ответственность за порученное дело, трудолюбие, умение нацелить людей на достижение цели отличают моих заместителей Сергея Иванченко, Виталия Белова, главного инженера Алексея Бондарева. Есть у нас и трудовые династии. Сварщик Павел Елистратов один из ветеранов «Зоринки», тоже прошел путь от создания предприятия до сегодняшних дней. По стопам отца пошел его сын Андрей, работающий мастером производственного участка. Юрий Лаврентьев возглавляет бригаду водителей. Он привел на предприятие своих сыновей Антона и Андрея, которые достойно держат честь фамилии. Основоположником династии водителей является и Александр Константинов, плечом к плечу с которым трудится его сын Сергей.

Владимир Жаднов всегда держит в центре внимания вопросы воспитания и карьерного роста молодых кадров. Если молодой специалист трудится с желанием, прояв-

ляет инициативу, то он имеет все возможности расти по служебной лестнице.

– Не будем далеко ходить за примерами, – с улыбкой произносит Алексей Бондарев. – Я пришел в «Зоринку» молодым инженером. Честно скажу, теоретически был подкован хорошо, а вот опыта практической работы – минимум. Приняли меня здесь радушно, помогали во всем. Постепенно набирался опыта. Владимир Петрович все время интересовался, как я осваиваю дорожное дело, поддерживал. Прошло время и меня назначили начальником участка по содержанию мостов на федеральных дорогах. Пришлось учиться умению руководить. Вначале было трудно, ведь к каждому работнику надо найти свой подход. А я порой мог и погорячиться. Но благодаря советам Владимира Петровича научился ладить с людьми, организовывать их, принимать самостоятельные решения. И все равно был удивлен, когда в прошлом году генеральный директор предложил мне должность главного инженера. Это уже другой уровень, надо мыслить масштабнее. Не скажу, что сразу втянулся, бывают и у меня порой недочеты. Но с

каждым месяцем чувствую себя все увереннее.

Монтажником поступил на работу в «Зоринку» Рустам Искиндиоров. Почувствовав в парне стремление к росту, а также организаторские способности, Владимир Жаднов сначала назначил его бригадиром монтажников. А чуть позже посоветовал пойти учиться, получить высшее образование. Сейчас Искиндиоров уже руководит участком.

Благодаря дальновидной кадровой политике на предприятии вырастают молодые специалисты, которые успешно сменяют ветеранов.

– Самые преданные, добросовестные работники – это те, кого воспитываем мы сами и те, кто пришел по стопам родителей. Для них «Зоринка» – родное предприятие. Поэтому они и трудятся на совесть, чтобы не уронить честь фирмы. Впрочем, те, кто приходит к нам со стороны, также быстро вливаются в коллектив. Потому что мы здесь, как единая семья, и радости, и проблемы общие. Я горжусь, что мне с нашим коллективом, удалось создать предприятие, которое за 20 лет укрепило свои позиции и продолжает динамично развиваться. //

