

# На фоне стабильности



Директор  
ООО «Обустройство»  
Виталий СМИРНОВ

Название предприятия, которым руководит Виталий Смирнов, полностью соответствует профилю деятельности компании. Ведь разметка – один из важных видов дорожного обустройства. Эти белые линии, сопровождающие нас по пути, куда бы мы ни ехали, мы воспринимаем как само собой разумеющийся спутник. Замечал за собой, когда выезжаешь на участок, где нет разметки, внезапно появляется чувство тревоги, будто чего-то не хватает. Мой знакомый, который два десятка лет крутит «баранку» КамАЗа и колесит по всей стране, когда я поделился с ним мнением, удивил меня в ответ своими рассуждениями: «Разметка дисциплинирует водителя. Кроме того, она имеет эстетическое значение. Вот заметь, что даже новая, ровенькая, безо всяких дефектов дорога, без разметки кажется недостроенной, выглядит некрасиво».

– Без разметки нет порядка на дороге, – соглашается директор ООО «Обустройство» Виталий Смирнов. – И в самом деле, верно замечено, что дорожная разметка придает автодороге какой-то законченный вид, как бы последний штрих на картине. А что касается названия предприятия, то мы долго не выбирали. Любой дорожник по названию поймет, чем занимается предприятие.

Уже четвертый год ООО «Обустройство» работает на федеральных дорогах Забайкальского края. Начинали с малого. Набрали специалистов, которые, кстати, тоже в дефиците. Купили технику. Первоочередной задачей было научиться работать качественно.

– Одним из первых к нам пришел Михаил Григорьев, он сейчас у нас мастером, – говорит Виталий Владимирович. – Я же тоже в нюансах нанесения разметки не очень разбирался. Пришлось учиться, читать соответствующую литературу. Теорию сразу проверяли на практике. Вот так набирались опыта.

Сегодня ООО «Обустройство» можно смело назвать ведущим предприятием региона среди профильных компаний. Специалисты организации наносят разметку на более чем 1600 километров автомобильных дорог федерального значения, проходящих по территории Забайкальского края.

Работа у специалистов предприятия сезонная,

но напряженная. Первый этап начинается в мае и продолжается до 30 июня. За два месяца необходимо успеть нанести разметку на всей обширной сети автодорог. Потому без современной высокопроизводительной техники никак не обойтись.

– Мы приобрели три магистральные разметочные машины Виннер А622, которые выпускаются в Смоленске, – отмечает Смирнов. – Важной ее особенностью является то, что она дает возможность наносить разметку как краской, так и спрейпластиком. Но мы в основном работаем краской, потому что так указано в госконтракте. Хотя, на некоторых участках, наносим и спрейпластик, у нас есть для этого специальное оборудование, которое устанавливается на машине Виннер.

Обычно, чтобы не распылять силы, все три машины работают на одной дороге. Так быстрее и эффективнее. Еще два звена наносят разметку вручную на отдельных участках. Пешеходные переходы выполняются машиной квадромакер, которая наносит разметку без применения трафаретов. Немаловажно, что управляет квадромакером всего один человек.

– Второй этап у нас продолжается с 1 августа по 30 сентября, – продолжает Виталий Владимирович. – Протяженность дорог большая, поэтому работаем вахтовым методом. Если отрыв от базы до ста километров, еще можно приезжать вечером домой. А свыше ста – уже смысла нет. Поэтому выдаем

работникам командировочные, чтобы они снимали жилье, питались на месте.

– В большинстве предприятий, при вахтовом методе, живут в бытовых вагончиках, так считается удобнее и экономнее, – высказываю свое мнение.

– И мы раньше так делали, но потом посчитали и пришли к выводу, что расходов больше получается, – поясняет директор. – Как правило, вахту создают, если объект находится на удалении. Там строят временную базу и трудятся, пока не сдадут. У нас же работа своеобразная. Мы находимся в постоянном движении. Сегодня наносим разметку на одном участке, завтра можем уехать за сто километров. Поэтому надо постоянно возить за собой вагончики, для этого выделять отдельную машину. Да и обслуживающий персонал нужен, хотя бы повар, который будет готовить пищу. Плюс расход ГСМ. Словом, дороговато получалось, поэтому мы отказались от вагончиков. Гостиницы у нас недорогие, да и в придорожных кафе цены приемлемые. Если что, могут в близлежащем селе снять жилье.

Поинтересовался я и качеством материалов, которые используют для нанесения разметки. Удивило, что краску закупают сразу у нескольких производителей. Но и тому нашлось резонное объяснение. Дело в том, что доставка краски осуществляется в течение двух-трех недель. При этом необходимо приобретать сразу большой объем.

Во время сезона на заводы, которые выпускают краску, поступают сотни заявок от дорожных предприятий всей страны. И сразу отгрузить всем они не успевают.

– Чтобы не было сбоев в поставках, мы заказываем сразу у нескольких производителей, – делится секретами Виталий Владимирович. – К тому же, не всегда у одного и того же поставщика краска может быть качественной. Это мы по опыту знаем. Сегодня получили хорошую партию, завтра качество может измениться. А когда берем у нескольких производителей, есть возможность маневра. Еще одна причина, когда покупаешь небольшими объемами, поставщики могут дать отсрочку платежа, потому что им не накладно. Мы же оплачиваем им после начала работ.

Большое значение, по мнению Смирнова, имеет срок службы краски. Особенно актуален этот вопрос в зимнее время, когда на трассе идет постоянная работа по очистке. Впрочем, на сохранность разметки оказывают влияние многие факторы. К примеру, если ширина проезжей части узкая, то автомобили часто наезжают на осевую линию. При большой ямочности невозможно качественно выполнить разметку, к тому же появление новых дефектов, приводит к стиранию краски. На месте образования ям, пучин, разметка прерывается, приходится наносить ее заново.

Не буду скрывать, раньше я думал, что нанесение разметки – работа не трудная, по крайней мере, в сравнении с трудом работников предприятий, которые занимаются содержанием дорог. Но после беседы с Виталием Владимировичем, когда я узнал немало нюансов деятельности ООО «Обустройство», мое мнение изменилось. Работа у специалистов компании трудоемкая, требующая профессиональных навыков.

Кстати, я поинтересовался, где готовят кадры для предприятия?

– У нас в штате 16 человек, почти все владеют несколькими специальностями, – отвечает Виталий Смирнов. – Поэтому, могут заменить друг друга, если возникнет такая необходимость. Вначале были сложности, ведь специалистов нашего профиля не так много. Но потом начали готовить сами. Есть у нас опытные работники, учат на практике, как и что делать. Конечно, регулярно направляем работников на курсы повышения квалификации.

Я было подумал, что 16 человек слишком мало для такого объема работ, но оказалось, что вполне достаточно.

– У нас и техники, и людей хватает, – резюмирует Виталий Смирнов. – Есть также одна субподрядная организация. Но если объемы увеличатся, то всегда можем приобрести машины и оборудование, создать новые рабочие места. Но всему свое время. Я доволен тем, как развивается наше предприятие. Для нас важна стабильность, чтобы всегда была работа, чтобы наши специалисты получали достойную зарплату. Все остальное зависит от нас.

