



ФГУП «Марийскавтодор»

Летопись о 60-летнем пути
одного из ведущих предприятий
дорожной отрасли Республики Марий Эл

Йошкар-Ола
2008

ФГУП «Марийскавтодор»

Летопись о 60-летнем пути
одного из ведущих предприятий
дорожной отрасли Республики Марий Эл

Йошкар-Ола
2008



Уважаемые работники ФГУП «Марийскавтодор»!

От имени коллектива Федерального государственного учреждения «Волго-Вятскуправтодор» и от себя лично поздравляю вас с 60-летием вашего предприятия!

Главной задачей, поставленной Правительством Российской Федерации перед Росавтодором, является обеспечение стабильного и безопасного движения автомобильного транспорта по федеральным автодорогам, их сохранность и улучшение технического состояния.

Могу со всей ответственностью сказать, что коллектив Федерального госпредприятия «Марийскавтодор», располагая крепкой материально-технической базой и опытными кадрами, не только успешно справляется со своей главной задачей, но и активно участвует в капитальном ремонте, реконструкции автомобильных дорог, благоустройстве крупных населенных пунктов. За счет применения новой техники и внедрения новых технологий ваше предприятие способно выполнять дорожно-строительные работы любой сложности..

От всей души поздравляю всех руководителей, специалистов и рядовых тружеников ФГУП «Марийскавтодор» с 60-летием предприятия и желаю им всех благ.

С уважением, начальник Федерального
государственного учреждения «Федеральное управление
автомобильных дорог Волго-Вятского региона»
Мухаммат Гатиятуллин



Уважаемые друзья!

Дорогие коллеги – работники ФГУП «Марийскавтодор»! Поздравляю вас с юбилейной датой – 60-летием со дня образования вашего предприятия!

Благодаря вашему созидательному труду и высокому профессионализму появляются все новые километры автомобильных дорог, которые соединяют города, поселки и деревни, и способствуют решению задач социально-экономического развития Республики Марий Эл и Российской Федерации.

Все эти годы вы с высоким качеством, целеустремленно и настойчиво решали и продолжаете решать сложные и востребованные жизнью задачи дорожного хозяйства.

Признателен и благодарен ветеранам вашего предприятия – тем, кто стоял у истоков этой работы, кто посвятил все свои лучшие годы созданию автодорожной инфраструктуры республики.

Искренне желаю всем вам, дорогие юбиляры, доброго здоровья на долгие годы, личного и семейного благополучия, новых трудовых побед и свершений, реализации всех намеченных планов и программ.

С глубоким уважением директор
Департамента дорожного хозяйства
Республики Марий Эл
Юрий Смирнов



Дорогие коллеги, труженики ФГУП «Марийскавтодор»!

Коллектив Государственного учреждения РМЭ «Марийскавтодор» искренне поздравляет вас с 60-летием вашего предприятия, которое за годы своей работы внесло огромный вклад в становление и развитие дорожной отрасли Марий Эл. Силами вашего предприятия формировалась опорная сеть автомобильных дорог нашей республики.

Обладая крупным парком специализированной техники, крепкой производственной базой и квалифицированными кадрами, ваш коллектив постепенно стал ведущим в дорожной отрасли Марий Эл, строил автодороги на территории всей нашей республики.

С изменением структуры дорожных работ и определением приоритетных направлений в дорожной отрасли России ФГУП «Марийскавтодор» направило свои мощности и ресурсы на выполнение важнейшей задачи – содержание крупной сети федеральных и республиканских автодорог общей протяженностью свыше 500 километров. И, судя по тому, что на этих дорогах в любое время года обеспечивается бесперебойное, безопасное движение автомобильного транспорта, ваш коллектив прекрасно справляется со своим делом.

От всего сердца поздравляю всех ветеранов и ныне работающих дорожников ФГУП «Марийскавтодор» с 60-летним юбилеем их предприятия! Желаю им крепкого здоровья, счастья, семейного благополучия и дальнейших успехов в работе!

С уважением, директор Государственного учреждения «Марийскавтодор» Александр Сальников

Предисловие

От небольшой по нынешним меркам машино-дорожной станции под номером 37 до крупного госпредприятия федерального значения — вот путь, пройденный Управлением механизации — Йошкар-Олинским ДРСУ — ФГУП «Марийскавтодор» за шесть десятков лет. И что особенно радует, во все времена эта дорожно-строительная организация считалась ведущей на марийской земле. Будучи еще МДС-37 она «одела» в камень многие участки Козьмодемьянского тракта и автодороги Морки — Шелангер.

Впоследствии, находясь в составе единственного тогда в республике дорожно-строительного управления, водители, механизаторы и строители бывшей машино-дорожной принимали самое активное участие в прокладке и реконструкции всех наиболее значимых дорог.

Еще больше стало возможностей с появлением в 1979 году укрупненного коллектива — Управления механизации. По сути, с этого времени УМ — ведущее дорожно-строительное предприятие Республики Марий Эл. Таким оно оставалось и с его преобразованием в Йошкар-Олинское ДРСУ. Долгие годы работая с высокой отдачей и прибыльно, управление достойно, без больших потерь выдержало тяжелейшие испытания рыночной экономикой, плохо ли, хорошо ли пережило самые трудные инфляционные годы конца 90-х.

Очень непростыми были и годы становления Федерального государственного унитарного предприятия «Марийскавтодор», созданного путем слияния Йошка-Олинского и Звениговского дорожных ремонтно-строительных предприятий. Но коллектив, руководимый командой профессионалов во главе с Николаем Николаевичем Лобастовым, сделал все возможное, чтобы освободиться из-под гнета долгов прошлых лет. А это стало возможно только за счет резкого наращивания объемов дорожно-строительных работ.

В качестве иллюстрации к сказанному приведем такие цифры. Если в 2003 году ФГУП «Марийскавтодор» получило чуть более 60 миллионов рублей доходов, то в 2006-м — уже около 166 млн. Еще более «Урожайным» стал 2007 год: выручка от всех видов работ и услуг превысила 227 миллионов рублей. При этом получено свыше двух миллионов прибыли. Для предприятия, основное назначение которого — содержание федеральных и территориальных дорог, это хорошие показатели в работе.



Директор ФГУП «Марийскавтодор»
Н. Н. Лобастов

...И перспективная дорога

Дорожная отрасль — одна из старейших на земле. Даже в самые давние времена люди, населяющие тот или иной уголок нашей планеты, не могли обходиться без мало-мальски пригодных для передвижения дорог. Они нужны были, прежде всего, в военных целях, без них невозможно было развивать торговлю, решать другие насущные проблемы.

Первые магистральные дороги по нынешним меркам были примитивными, но, несомненно, и они ремонтировались с помощью подручных материалов. Еще несколько тысячелетий назад об организованном дорожном строительстве не могло быть и речи. Однако с появлением сверхкрупных государств с огромными территориями стали прокладываться такие дороги, которые поражают нас и сейчас своей капиталностью и своим уровнем исполнения.

Из наиболее известных транспортных артерий седой старины считается дорога, соединившая в 312 году до нашей эры Древний Рим с городом Брундизий. Покрытый почти метровым слоем камня (на известковом растворе) этот уникальный многокилометровый путь является поистине шедевром в области дорожного строительства. Надо сказать, что всего в великой Римской империи в период его расцвета было около трехсот добротных дорог общей протяженностью 105 тысяч километров, которые в основном пролегали по территориям всей западной Европы, северной части Африки и протянулись далеко на Восток. На этих магистралях размещались 3300 станций обмена лошадей, 600 больших и малых поселений, храмов, водных источников, другая необходимая инфраструктура.

А на Руси активное дорожное строительство началось только в четырнадцатом веке. Именно в этом столетии протянулись тракты от Москвы до Твери, Костромы, Владимира, Каширы, Рязани, некоторых других крупных по тем временам городов. С прокладкой этих магистралей появилась возможность для создания разветвленной сети почтовых станций с ямской гоньбой.

Все это получило еще большее развитие во время правления великого реформатора Петра I.

Первой государственной дорогой в России считается так называемая перспективная дорога между Москвой и Санкт-Петербургом. Строилась она долго, в течение 24 лет (с 1722 по 1746 год), но очень грамотно в инженерном отношении: вдоль всего 728-верстового тракта были вырыты водоотводные каналы, а сама

дорожная «одежда» сделана из сплошных тесаных бревен на отсыпанной грунтовой «подушке».

Из-за того, что несвоевременно менялись отслужившие свой срок бревна настила, главная дорога России быстро пришла в негодность. Своему второму рождению она обязана императору Александру I. В 1817 году по его указу началась прокладка между двумя российскими столицами более прямой и менее протяженной транспортной магистрали с щебеночным покрытием. Хотя она оказалась на 55 верст короче, на ее сооружение ушло почти 17 лет.

Царева почта

Объемы дорожно-строительных работ в Российской империи, в том числе и в Казанской губернии, еще более возросли, когда царский престол наследовал Николай I: он сам определял, какие дороги необходимо прокладывать в первую очередь.

Новый император делал все возможное и для дальнейшего развития ямской гоньбы. И это было вполне дальновидным решением. Ведь чтобы обеспечить быстрое продвижение государственных чинов и царевой почты (координировать работу множества уездных и волостных правлений, других госучреждений приходилось в ту пору исключительно с помощью письменных циркуляров), местным властям требовалось иметь достаточное число земских станций с постоянными дворами, с ямщиками и лошадьми. А еще требовалось добиваться того, чтобы уездные и волостные дороги в любое время года и в любую погоду находились в хорошем состоянии.

И необходимо отдать должное: местные чины прекрасно справлялись со своими нелегкими, но очень ответственными задачами. Это объясняется высоким профессионализмом должностных лиц, их умелым подходом к делу. Скажем, содержание каждой из 24-х земских станций на территории Царевококшайского уезда определялось исключительно на торгах по отдаче в наем ямской гоньбы, а очистка участков дорог от снега производилась только по контрактам.

Надо сказать, что спрос со станционных смотрителей и дорожников был очень жесткий, и любой сбой в их работе оценивался как чрезвычайное происшествие. А потому почтовый экипаж даже в затяжную метель мог за 85 часов пройти по многоверстово-

му маршруту Царевококшайск — Азаново — Ронга — Себеусад — Шиньша — Карамас — Сотнур — Петъялы — Шигаково — Кундыш — Царевокоешайск. А иные особо ретивые государевы слуги умудрялись отмахать на перекладных за сутки ... до двухсот верст.

Первая схватка с бездорожьем

Но как бы ни боролись чиновники Царевококшайской земской управы с главной российской бедой — бездорожьем, — осилить они ее не могли: не было у них такой возможности.

Острая нехватка надежных дорог сильно давала о себе знать и в начале двадцатого столетия. Даже в 1927 году, в десятую годовщину Великой Октябрьской социалистической революции, в Краснококшайске (так называлась тогда столица Марийской автономной области) не имелось ни одной мощеной улицы.

Поскольку городской бюджет был слишком скуден, на ближайшие пять лет ставилась весьма скромная задача — «одеть» в булыжник центральную часть улицы Карла Маркса, участки улиц Советской и Волкова. Короче говоря, намечалось к 1933 году замостить более семи тысяч погонных метров проезжей части, примерно одну треть из имевшейся ее тогда в Красном городе.

Наряду с этим планировалось сделать значительные по тем временам объемы дорожно-строительных работ в различных кантонах (ныне — районах) МАО. Для успешной реализации поставленных задач 1 ноября 1929 года был сформирован на хозрасчетной основе Марийский областной дорожный отдел (его возглавил Николай Васильевич Акасимов), со временем преобразованный в Мароблдортранс.

Несмотря на острую нехватку финансовых средств, материалов и специалистов-дорожников только в 1934 году удалось построить 12 километров дорог с твердым покрытием, 313 км — грунтовых профилированных, свыше трех тысяч погонных метров мостов. Это дало возможность уже в мае следующего года начать регулярные пассажирские перевозки по маршрутам Йошкар-Ола — Сернур — Мари-Турек, Йошкар-Ола — Новый Торъял и Йошкар-Ола — Оршанка — Яранск (Кировская область).

Строили всем миром

В 1938 году Советский Союз занял второе место в мире по выпуску грузовых автомобилей и пятое — по общему количеству автомашин. Это потребовало внедрения принципиально новых техусловий и технологий строительства дорог применительно к быстро возрастающей интенсивности движения автотранспорта. Это также потребовало освоения выпуска более совершенных дорожно-строительных машин и механизмов. С этими непростыми задачами специалисты дорожной и машиностроительных отраслей справились вполне успешно.

Весомую лепту в общее дело внесли и марийские строители дорог. В частности в ходе реконструкции Сернурского тракта, которая началась в январе 1941 года, за считанные месяцы ими были расширены и выстланы камнем многие участки этой магистрали. Значительные объемы дорожно-строительных работ выполнены и на других автодорогах республики.

Но, к сожалению, многое из намеченного в ту пору, не удалось сделать из-за начавшейся войны. А с победным окончанием Великой Отечественной огромная страна спешно наверстывала упущенное. С 1945 по 1958 год (всего за четырнадцать лет) годовой грузооборот в СССР вырос в 15 раз, а объемы пассажирских перевозок увеличились в 82 раза. Это потребовало от дорожных строителей резкого наращивания объемов строительных и ремонтных работ, повышения их качества.

Одни дорожники при всем своем желании с этой неподъемной задачей справиться не могли. Поэтому к выполнению дорожных работ активно привлекались предприятия и организации, хозяйства, население — как говорится строили всем миром. А для более четкого и грамотного руководства дорожными работами Управление автомобильного транспорта и шоссейных дорог при Совете Министров Марийской АССР в 1960 году преобразовано в республиканское управление строительства и ремонта автодорог. Новую структуру возглавил Николай Игнатьевич Савельев.

А коллектив дорожного ремонтно-строительного управления (ДРСУ) в пятидесятых годах возглавлял многоопытный Николай Зиновьевич Солтыс, который немало сделал для развития этого специализированного предприятия, для укрепления его экономики и усиления его материальной базы. Не случайно с уходом Н.И.Савельева на заслуженный отдых именно Н. З. Солтысу доверили должность руководителя республиканского управления строительства и ремонта автодорог...

Время Владимира Пересады

11 марта 1961 года начальником ДРСУ назначен тогда еще совсем молодой специалист Владимир Савельевич Пересада. Выпускник Харьковского автодорожного института, прибывший к нам по распределению, он на сорок с лишним лет связал свою судьбу с дорожной отраслью Марийской республики. Именно благодаря энергичным усилиям этого ветерана-дорожника и его единомышленников на марийской земле удалось проложить сотни километров новых дорог, построить многие тысячи погонных метров мостов, выполнить реконструкцию и ремонт основных автомагистралей.

При самом активном участии В. С. Пересады и его команды в разное время во всех районных центрах созданы достаточно крупные дорожно-строительные организации со своими производственными базами. Владимир Савельевич вложил большой вклад и в укрепление Йошкар-Олинского и Звениговского дорожных ремонтно-строительных управлений, которые составили основу Федерального государственного унитарного предприятия «Марийскавтодор».

Конечно мощные ДРСУ в районах появились не так давно. А вот первые производственные дорожные участки (ПДУ) с дислокацией их в Куженере и Паранье сформированы еще в июне 1965 года. За ними закрепили определенную сеть автомобильных дорог для их постоянного содержания и ремонта, им переданы штаты управленческого и производственного персонала, выделены оборотные средства, дорожные машины и механизмы, оказана другая необходимая поддержка.

3 июля этого же года такие же ПДУ созданы в Звенигове, Оршанке и Медведеве.

Во второй половине 60-х годов основным объектом для коллектива Йошкар-Олинского дорожно-строительного управления №1, возглавляемого Владимиром Савельевичем Пересадой, стало строительство 53-километровой автострады Йошкар-Ола — Кокшайск. Будущая автомагистраль пролегла по сильно заболоченной местности. Это осложняло выполнение земляных работ. Например, в процессе прокладки Кокшайского тракта пришлось выбрать и вывезти более 200 тысяч кубических метров торфа, а образовавшиеся глубокие траншеи заполнить привозной песчаной массой. Всего же при сооружении дорожного основания перемещено свыше полутора миллионов кубометров грунта.

Коллектив ДРСУ сталкивался с огромными трудностями. Но главная из них — несвоевременное обеспечение щебнем, который

поступал из Свердловской и Куйбышевской областей. И, тем не менее, при всех проблемах автомагистраль Йошкар-Ола — Кокшайск удалось построить за три года.

В конце 70-х годов ни одно государство в мире не строило столько дорог и мостов, как это делалось в СССР. К 1980 году на карте страны появились новые автострасы Москва — Волгоград — Астрахань, Москва — Киев (через Брянск), Вологда — Ленинград, Куйбышев — Уфа — Челябинск и другие. Были построены капитальные мосты через Волгу, Днепр, Дон, Неву, Обь, Енисей, Амур...

Не обошел дорожный бум и Марийскую республику, где нет развитой сети железных дорог и где главная ставка делалась и делается на автоперевозки. И нельзя не радоваться тому, что кроме основных трактов, соединивших Йошкар-Олу с Казанью, Чебоксарами, Санчурском, Яранском, Козьмодемьянском, Уржумом, Сернуром, на марийской земле за считанные годы появились новые автодороги Оршанка — Пектубаево, Ургакш — Ронга — Морки, Помары — Красный Стекловар, Звенигово — Шелангер — Морки, Красный Мост — Килемары, Коротни — Марьино и многие другие.

Йошкар-Олинское ДРСУ

В конце 1972 года Управление строительства автодорог при Совете Министров МАССР преобразовано в Марийское производственное управление строительства и эксплуатации автомобильных дорог «Марийскавтодор». Спустя семь месяцев, с уходом Николая Зиновьевича Солтыса на заслуженный отдых, это предприятие возглавил Владимир Савельевич Пересада. И можно с уверенностью сказать, что он не подвел тех, кто возлагал на него надежды: за годы девятой пятилетки (1971 — 1975 г.г.) в общей сложности проложено 330 и капитально отремонтировано 390 километров дорог с твердым покрытием, построено и обновлено около семи тысяч погонных метров мостовых сооружений. Этому во многом способствовали появление в Волжском, Горномарийском и Звениговском районах полноценных дорремстройуправлений, создание в составе «Марийскавтодора» мостостроительного управления, напряженный труд всех строителей дорог.

Наиболее весомый вклад в общее дело внесло Йошкар-Олинское ДРСУ, которое на протяжении многих лет считается ведущим в дорожной отрасли нашей республики. Это предприятие еще и старейшее на марийской земле, оно создано на базе сформированной в мае

1948 года Машино-дорожной станции (МДС) под номером 37. Первым ее директором был Дмитрий Петрович Таныгин.

Руководители Марийской АССР послевоенных лет прекрасно понимали, что без широкого привлечения автотранспорта, землеройных машин и другой техники, на одном энтузиазме добротных автомобильных дорог не построишь. Поэтому по мере возможностей укреплялась материальная база МДС-37

Машино-дорожная станция, располагавшая тремя механизированными отрядами, занималась заготовкой в местных карьерах бутового камня, доставкой его на придорожные склады. Она активно участвовала в восстановлении Козьмодемьянского тракта, автотрассы Шелангер — Морки и других дорог.

В августе 1958 года, с созданием более мощной подрядной организации — Йошкар-Олинского ДСУ-1, МДС-37 вошла в ее состав. В активе укрупненного управления — строительство и реконструкция автомагистралей Йошкар-Ола — Зеленодольск, Йошкар-Ола — Яранск, Йошкар-Ола — Сернур, Йошкар-Ола — Кокшайск, Йошкар-Ола — Санчурск и других.

В 1979-м произошло слияние ДСУ-1 с Управлением механизации. Новое укрупненное предприятие, располагая мощным по тем временам парком дорожно-строительной техники, крепкой производственной базой, высококвалифицированными кадрами, активно участвовало в сооружении наиболее крупных и значимых для республики дорожных объектов.

Серьезным испытанием для коллектива управления механизации «Марийскавтодора» стало, например, строительство новой транспортной артерии от Кокшайского тракта к плотине Чебоксарской ГЭС. Только в течение 1985 года силами УМа требовалось здесь проложить участок автомагистрали с усовершенствованным покрытием протяженностью семь километров. А ведь бригады механизаторов вели работы и на других объектах. И в том, что эта автомагистраль построена за считанные годы, с высоким качеством — огромная заслуга руководителей, специалистов, всех рядовых тружеников УМа.

Управление механизации не только строило и реконструировало дороги, но и основательно укрепляло свои тылы. Долгожданным и оттого еще более радостным событием для коллектива стал ввод в 1988 году в поселке Дорожный, неподалеку от Йошкар-Олинского аэропорта современной производственной базы для размещения 650 автомобилей и строительных машин с теплыми боксами и ремонтными мастерскими, с удобными бытовыми помещениями для водителей, механизаторов и ремонтников.

Сохранили кадры, не остались без заказов

В июне 1996 года Марийское предприятие по строительству, ремонту и содержанию автомобильных дорог общего пользования «Марийскавтодор» получило статус государственного предприятия с таким же названием. В связи с этим на базе ремстройуправлений, мостового РСУ и УПТК было создано 18 дочерних ГУПов. А спустя четыре месяца строители дорог отпраздновали 250-летие дорожной отрасли России, зарождению которой мы, несомненно, обязаны Петру Великому.

В октябре 1746 года, как уже говорилось, введена в эксплуатацию первая в нашей стране государственная дорога от Петербурга до Москвы. Построена она по единым правилам с соблюдением строгой и конкретной инструкции. В ней сказано, что «каждый обязан строить дорогу с крайним радением, следя того, как бы казне было безубыточно и в проезде способно и благовременно и впредь прочно...».

Проехать по той дороге царю-реформатору, жаль, не довелось — не успел. А вот событие, связанное с окончанием строительства транспортной артерии между двумя столицами великой империи навечно осталось в памяти благодарных россиян.

Середина 90-х годов прошлого века была не лучшим временем для нашей страны. Но как ни удивительно, а в 1996-м, юбилейном году дочерними госпредприятиями «Марийскавтодора» общими усилиями построено 40 и капитально отремонтировано 88 километров автомобильных дорог. В частности, на федеральной автострате Йошкар-Ола — Чебоксары завершена реконструкция последнего ее участка, проложена шестикилометровая магистраль от села Табашино до Марийского нефтеперегонного завода, построено более шести километров объездной дороги вокруг Волжска.

105 км автодорог проложено и реконструировано в 1997 году. Это свидетельствует о том, что даже в самые тяжелейшие инфляционные годы середины 90-х, в условиях острейшей нехватки оборотных средств и процветания бартерных сделок многие коллективы ГУП «Марийскавтодор» сумели пережить без особых потерь это лихолетье. Сохранило лучшие свои кадры, не осталось без заказов и Йошкар-Олинское дорожное ремонтно-строительное государственное унитарное предприятие, которое с 1988 года возглавлял М. М. Саядянц.

— И засыпаешь, и просыпаешься с одной мыслью, как бы изыскать гудрон, дизельное топливо, как найти деньги на погашение за-



*М. М. Саядянц (первый слева)
с коллегами по работе*

долженности по зарплате, на выплату налогов и платежей, — невесело усмехаясь рассказывал при нашей последней с ним встрече Мкртыч Мнацаканович.

— Изо дня в день одна и та же головная боль. И порой даже сам удивляешься тому, что при всех трудностях коллектив работает. И неплохо работает! В 1998 году, например, мы выполнили дорожно-строительных работ на 20 миллионов рублей.

В этом, конечно, заслуга всего нашего коллектива. Но особенно хочется выделить главного механика Виктора Дмитриевича Гирева, начальника ремонтно-механической мастерской Владимира Александровича Плохотина, старшего прораба Сергея Михайловича Лебедева, мастера Федора Никифоровича Шевелева, геодезиста Дмитрия Николаевича Смирнова, машиниста асфальтоукладчика Михаила Сергеевича Кропинова, слесаря Александра Ивановича Филимонова, токаря Николая Семеновича Заузолкова, водителя Геннадия Александровича...

В 1999 году Йошкар-Олинское дорожное ремонтно-строительное ГУП освоило уже свыше 23 миллионов рублей. Львиная доля из

этих капложений пошла на прокладку семикилометрового участка объездной дороги вокруг столицы Республики Марий Эл. С его вводом в эксплуатацию Оршанский тракт соединился с Сернурским, и сейчас весь транзитный автотранспорт следует по федеральной автомагистрали «Вятка» в сторону Кирова и Сыктывкара не заезжая в Йошкар-Олу. А это очень важно.

Справедливости ради надо сказать, что строились эти семь километров между Шойбулаком и Якимово силами двух дорремстрой-предприятий — Йошкар-Олинского и Медведевского. И у давних партнеров работа хорошо спорилась.

Звениговское ДРСУ

В июле 1965 г. распоряжением начальника Управления строительства и ремонта автодорог при Совете Министров Марийской АССР Николая Зиновьевича Солтыса сформирован Звениговский производственный дорожный участок № 1835. Открытие новой подрядной организации было вызвано острой необходимостью: объемы дорожно-строительных работ из года в год наращивались, заметно расширялась география сооружаемых объектов, да и слишком накладно было за десятки километров гнать технику и людей — туда, где разворачивалась очередная стройка.

ПДУ-1835 создавался еще и потому, что в середине 60-х годов спешно велось строительство автодороги Звенигово — Морки, с вводом которой появлялась возможность связать надежными путями не только два райцентра, но и прилегающие к этой трассе десятки крупных и мелких населенных пунктов.

Поскольку объемы дорожных работ в Звениговском и соседствующих с ним районах продолжали расти, в 1971 году на базе ПДУ-1835 и еще одного дорожного участка было сформировано Звениговское хозрасчетное ДРСУ. Первым его директором был Г.М. Стальновский, который за время руководства управлением немало сделал для укрепления его материально-технической базы.

С 1978 по 1982 год коллектив предприятия возглавлял Аркадий Аркадьевич Иванов. Но дольше всех (на протяжении семнадцати лет) директорствовал Михаил Иванович Крылов. Труженики Звениговского ДРСУ построили и выполнили ремонт около пятисот километров автодорог с твердым покрытием. Коллектив этого управления не раз становился лучшим среди коллективов «Марийскавтодора». А в 1983 году, участвуя в реконструкции автомагистрали Звенигово — Морки,



Лучшие дорожники участка

признан победителем российского смотра-конкурса на лучшее качество дорожно-строительных работ.

А какова тогда, четверть века назад, была производительность! Сейчас с трудом верится, что силами одного районного управления за четыре года сделан капитальный ремонт (с расширением дорожного полотна) 33 километров автодороги. Но так было!

Большие объемы дорожных работ коллектив ДРСУ выполнял и в конце 80-х годов ушедшего столетия.

А успех в разное время определяли такие строители дорог, как Василий Васильевич Казанцев (он прошел путь от рядового специалиста до начальника управления), главный инженер П. С. Семенов, мастера Х. С. Айсин, Г. М. Иванов, экскаваторщик Сергей Аркадьевич Александров, водители Александр Николаевич Привалов, Олег Васильевич Одинцов, Николай Васильевич Сурский, машинист автопогрузчика Петр Адамович Шенфельд, другие передовые строители дорог. Есть среди них и обладатели высоких правительственных наград. Это водитель Алексей Михайлович Алексеев и мастер Валентина Давыдовна Сарбаева (оба отмечены орденом Трудовой Славы III сте-



Звениговские автодорожники

и Казани. Но с началом в стране перестроечных процессов это крупное строительное формирование сохранить не удалось.

Оставшись без работы, Б. Т. Пекпатов открыл свое дело, авто-сервисный центр. Спустя некоторое время практически с нуля создал дирекцию единого заказчика при администрации города Звенигово.

Но в душе-то Борис Тойбулатович был дорожник, его лучшие годы после окончания политеха прошли в Звениговском ДРСУ. И когда В.В.Казанцев предложил стать своим заместителем, без особых раздумий дал свое согласие, поскольку глубоко уважал этого человека.

— Василий Васильевич многие годы отдал развитию нашего дорожного ремонтно-строительного управления, — говорит Б. Т. Пекпатов. — В 1980 году, когда я пришел в ДРСУ молодым специалистом, он уже работал главным инженером. И в этой должности пробыл как минимум двадцать лет. При самом активном участии В. В. Казанцева построены асфальтобетонный завод в Шелангере, административно-бытовое здание в Звенигове и многое другое. В 2000-м Василий Васильевич Казанцев стал директором. А год назад, с его уходом на заслуженный отдых руководителем звениговского участка ФГУП «Марийскавтодор» назначили меня.



*Управленцы Звениговского участка,
в центре — Б. Т. Пекпатов*

пени), машинист бульдозера Василий Данилович Захаров (орден Трудового Красного знамени).

А сколько тех, кто своей ударной работой определял и определяет успех всего коллектива предприятия, но не отмечен никакими наградами? Таких не счесть. В числе их и нынешний начальник Звениговского участка ФГУП «Марийскавтодор» Б. Т. Пекпатов.

Родом Борис Тойбулатович из Моркинского района. После окончания в 1980 году Марийского политехнического института по специальности «Автомобильные дороги» был направлен в Звениговское дорожное ремонтно-строительное управление. Начинать с мастера, потом вырос до прораба, начальника участка. И так и продолжал бы продвигаться по службе, но взяли в Звениговский райком партии. Шесть лет работал инструктором, заведующим промышленно-транспортным отделом, пока не перевели в трест «Звениговстрой». Там создал дорожно-строительный участок. А вскоре возглавил инженерную службу.

Надо сказать, что в активе треста «Звениговстрой», со временем ставшего акционерным обществом, немало жилых домов и объектов социальной сферы, возведенных в Звенигове, Волжске, Зеленодольске



*Инженерно-технические
работники*

дарственное унитарное предприятие «Марийскавтодор» объединяло две подрядные организации, которые находились в 88 километрах друг от друга.

Другая проблема — пришлось срочно перестраивать свою работу: с созданием укрупненного ФГУП основным назначением его стало круглогодичное содержание 512 километров федеральных и территориальных дорог. Такая перестройка тоже давалась непросто.

Еще одна проблема — огромные долги по налогам. К началу 2003 года их вместе с начисленными пени накопилось около 20 миллионов рублей.

Постепенно нашему коллективу из 370 человек удалось решить и эти, и другие проблемы. Главным образом за счет сокращения затрат на содержание управленческого аппарата и увеличения объемов ремонтно-строительных работ. Активно участвуя в тендерах на выполнение тех или иных заказов, мы нередко выигрываем их и стараемся не упустить любую возможность для получения дополнительных доходов. Только за последнее время сделали капитальный ремонт более 20 километров дорожного полотна на автомобильной магистрали

...Необходимо сказать, что опыт, наработанный Б. Т. Пекпатовым за многие годы на руководящих должностях, плюс его крепкая хозяйская хватка и большой авторитет в коллективе, благотворно сказываются на производственных делах. Для наглядности назовем лишь несколько цифр. Раньше коллектив Звениговского ДРСУ выполнял за год работ примерно на 23 миллиона рублей, в 2007 году он взял 70-миллионный рубеж. В 2008-м показатели должны стать еще лучше, звениговские дорожники настроены освоить до 100 миллионов рублей. Основные объекты: строительство завершающей части объездной дороги вокруг города Звенигово и реконструкция протяженного участка автомагистрали Йошкар-Ола — Зеленодольск.

ФГУП «Марийскавтодор»

За свою без малого восьмидесятилетнюю историю дорожная отрасль нашей республики пережила не одну пертурбацию. Последняя из них произошла в октябре 2001 года. Тогда указом Президента Марий Эл был создан Департамент дорожного хозяйства, который стал управлять всеми территориальными дорогами. Заказчиком по их строительству, ремонту и содержанию с этого времени выступает Государственное учреждение «Марийскавтодор». Оно же распоряжается деньгами, выделяемыми на эти цели.

Поскольку такая реформа проводилась в масштабах всей России, федеральные дороги, пролегающие по марийской земле (автострасы «Вятка» и Йошкар-Ола — Зеленодольск) отошли Федеральному государственному учреждению «Волго-Вятскуправтодор». Оно является основным заказчиком по строительству, ремонту и содержанию федеральных дорог на территориях Кировской области, республик Коми, Марий Эл, Татарстан и Удмуртия. И все средства, выделяемые на выполнение дорожно-строительных работ на марийских участках федеральных дорог, естественно, проходят через госучреждение «Волго-Вятскуправтодор», руководство которого находится в Казани.

В 2002 году на базе Йошкар-Олинского и Звениговского дорожремстройпредприятий создано ФГУП «Марийскавтодор», которое возглавил руководитель — дорожник с большим опытом работы, настоящий профессионал своего дела В. С. Пересада. Но очень скоро Владимир Савельевич ушел на заслуженный отдых, и коллектив возглавил Н.Н.Лобастов, работавший его первым заместителем.

— На первых порах трудностей хватало, — рассказывает Николай Николаевич. — Одна из них была вызвана тем, что Федеральное госу-



Н. Н. Лобастов

тельный участок стал полноценной подрядной организацией, способной выполнять значительные объемы работ в районе.

Немало внимания уделял я усилению производственного потенциала ДРСУ и став заместителем председателя Килемарского райисполкома по строительству и жилищно-коммунальному хозяйству.

...Проработав два с половиной года зампредрика, Николай Николаевич понял, что должность эта не для него: она тяготила. Выбрав подходящий момент, вышел к районным властям с предложением направить его в Килемарскую передвижную механизированную колонну Марколхозстройобъединения, которой в то время не везло с руководящими кадрами. Для многих такое решение Н. Н. Лобастова было неожиданным. А вот для работников ПМК оно стало благом. Имея уже достаточный опыт в строительном деле, новый начальник мехколонны с первых же дней горячо взялся за любимое дело.

А между тем начальник республиканского управления «Марийскавтодор» Владимир Савельевич Пересада давно уже приглядывался к Николаю Николаевичу, которого в свое время сам же

«Вятка», 11 километров на автострате Йошкар-Ола — Зеленодольск, выполнили значительные ремонтно-восстановительные работы в Йошкар-Оле и других населенных пунктах.

В прошедшем году нам удалось взять 245-миллионный рубеж. За счет дополнительных же доходов сделана реконструкция асфальтобетонного завода в поселке Медведево (теперь он выпускает очень востребованный щебеночно-мастичный бетон), приобретено несколько современных дорожных машин и механизмов, ежегодно примерно на 20 процентов увеличивается среднемесячная зарплата на предприятии, по мере возможностей решаются социальные вопросы семей дорожников.

Профессионалы

В том, что коллектив ФГУП «Марийскавтодор» из года в год заметно наращивает объемы дорожных ремонтно-строительных работ, безусловно, заслуга всего коллектива. Но успех этого предприятия очень во многом определяют его руководители и ведущие специалисты, отдавшие дорожной отрасли не по одному десятку лет. В числе ветеранов — дорожников Н. Н. Лобастов. Хотя родом он из Йошкар-Олы, его детские и юношеские годы прошли в деревне Якимово Медведевского района. После Кузнецовской средней школы окончил Марийский политехнический институт по специальности «Автомобильные дороги». Поскольку преддипломную практику Николай Николаевич проходил в Мостостроительном управлении, а свою дипломную работу посвятил строительству моста через Большую Кокшагу, по окончании политеха он направлен именно в МСУ. Год проработал мастером в Йошкар-Оле. Потом ему доверили строительство моста через Большой Кундыш на автодороге Килемары — Кумья.

Специалистов — строителей дорог тогда, три десятка лет назад, в республике не хватало. И вскоре Н.Н.Лобастову предложили возглавить производственный дорожный участок, со временем преобразованный в Килемарский ДРСУ. Шел тогда начинающему руководителю двадцать четвертый год. Подавляющее большинство подчиненных по возрасту были старше его. Но те сразу дали понять: если он оправдает их надежды, помогут, поддержат. И действительно, помогли, поддержали.

— За четыре с половиной года, что я проработал начальником участка, — вспоминает Н. Н. Лобастов, — мы обзавелись добротной производственной базой. Килемарский дорожный ремонтно-строи-



*Первый заместитель
директора А. В. Ерофеев*

составляю компанию заядлому рыболову и охотнику Александру Анатольевичу Карташову, с которым нас связывает многолетняя дружба.

Еще люблю собирать ягоды и грибы.

Такой вот трудолюбивый, жизнерадостный и легкий на подъем человек возглавляет ФГУП «Марийскавтодор».

Огромным опытом в дорожно-строительном деле обладает первый заместитель директора А.В.Ерофеев. Закончив одновременно с Н.Н.Лобастовым Марийский политехнический институт, он набирался опыта в отделе эксплуатации управления «Марийскавтодор». Спустя несколько лет Андрея Владимировича назначили главным инженером Йошкар-Олинского ДРСУ. В этой должности ему довелось проработать многие годы.

С уходом М. М. Саядянца в мир иной А. В. Ерофеев возглавил коллектив столичного дорремстройуправления. Причем, в самое неблагоприятное для дорожников время. И надо признать, вполне оправдал надежды коллектива.

С образованием Федерального государственного унитарного

выдвинул на первую руководящую должность — назначил начальником Килемарского дорожно-строительного участка. Поскольку в опытных руководящих кадрах нуждался и «Марийскавтодор», В. С. Пересада предложил Н. Н. Лобастову должность заместителя начальника управления по эксплуатации. Это предложение было с благодарностью принято.

Николаю Николаевичу шел тогда 31-й год. Сил, энергии и опыта хватало. Было и огромное желание оправдать оказанное доверие. Поэтому работа в новом качестве хорошо спорилась. И пробыл Н. Н. Лобастов замом у В. С. Пересады пятнадцать лет.

На эти годы пришлись и пик дорожного строительства в Марийской республике, когда ежегодно прокладывалось по 100 и более километров новых дорог, и вакханалия многоступенчатых взаимозачетов, когда катастрофически не хватало денег на выплату зарплат, уплату налогов и другие насущные нужды.

Работая в экстремальных условиях, Николай Николаевич вместе с другими руководителями учился грамотно, со знанием дела выходить из самых сложных ситуаций. И когда перед ФГУП «Марийскавтодор» со всей остротой встала проблема погашения налогов прошлых лет, Н.Н.Лобастов после прохождения предприятием процедуры реструктуризации долгов сделал все возможное для досрочной выплаты их в течение четырех (вместо семи) лет. Пришлось, правда, коллективу поднапрячься, но зато его освободили от уплаты 12 миллионов рублей налоговых пеней и штрафов.

Столь же решительно, с прицелом на перспективу директор госпредприятия вместе со своей командой старается решать и другие проблемы.

— По своей натуре я человек достаточно целеустремленный, — признается Николай Николаевич. — Привык трудиться на совесть, чтобы была не видимость работы, а виден был результат. Строителем я стал по велению сердца. И главное мое увлечение — тоже строить, что-то мастерить. Когда работал в Килемарах, построил себе дом. Переехав в Йошкар-Олу, взялся за организацию садоводческого товарищества «Дорожник». Обзавелся садовым домиком, баней. Все делал своими руками, никого не нанимал. И от этого получал немалое удовольствие. Да и у себя в квартире при необходимости делаю все сантехнические и электромонтажные работы.

С большим желанием в часы досуга тружусь на своем приусадебном участке: отдыхаю от повседневных производственных забот.

Ну и, если появляется такая возможность, с удовольствием



Главный инженер
С. М. Лебедев

ных возможностей тех, кто занят содержанием автомобильных дорог в исправном состоянии: в любое время года, в любую погоду.

Человек очень ответственный и обязательный, А.М.Желонкин при всех трудностях на должном уровне обеспечивает выполнение тех работ, ради которых и создавалось федеральное госпредприятие.

Содержание более 500 километров автомагистралей — каждодневный, напряженный и зачастую незаметный труд многих людей. Но именно по нему судят о реальных возможностях ФГУП «Марийскавтодор».

Инженерная служба

Инженерную службу предприятия возглавляет опытный строитель дорог С. М. Лебедев. Выпускник политехнического института, он, как и многие другие руководители коллективов дорожной отрасли, прошел все ступени профессионального мастерства.

Сергей Михайлович немало лет посвятил Йошкар-Олинскому ДРСУ, где работал мастером, прорабом, старшим прорабом, заместите-



Заместитель директора А. М. Желонкин
с секретарем А. Л. Ивановой

предприятия «Марийскавтодор» Андрей Владимирович Ерофеев стал главной опорой Николая Николаевича Лобастова. На плечи первого зама легли повседневные заботы и проблемы, связанные с организацией производства. Огромный опыт, глубокие профессиональные знания и прекрасная инженерная подготовка А.В.Ерофеева стали гарантом успеха крупного коллектива.

— Я ни в чем не подменяю Андрея Владимировича, — с удовлетворением говорит директор, — сам занимаюсь вопросами финансирования работ, обеспечения материалами и сырьем. А за производство у меня голова не болит: знаю, оно всегда под жестким и умелым контролем настоящего профессионала своего дела.

Выпускник политеха и заместитель директора ФГУП «Марийскавтодор» по эксплуатации А.М.Желонкин. Он тоже опытный дорожник, и оттачивал свои профессиональные качества, набирался опыта в тех службах, которые сегодня ему подчинены. Ставя задачи, которые сам же когда-то и выполнял, Александр Михайлович свою работу видит как бы изнутри. Он четко представляет, какие задачи предприятию под силу, а какие — нет, и старается решать их из реаль-

вопросы, связанные с инженерным обеспечением производства, повышением его эффективности. Кроме названных, это — экономия тепловой и электрической энергии, контроль за соблюдением промышленной безопасности на наиболее опасных производственных объектах и другие. Общими усилиями главного инженера Сергея Михайловича Лебедева, главного энергетика Сергея Владимировича Новоселова, главного механика Виктора Дмитриевича Гирева, начальника гаража Николая Николаевича Эпаева, директоров Медведевского и Шелангерского асфальтобетонных заводов Юрия Анатольевича Якимова и Леонида Николаевича Сапожникова, инженера по охране труда Сергея Юрьевича Михеева, других руководителей и специалистов инженерная служба грамотно и компетентно решает поставленные перед ней задачи.

Мозговой центр ФГУПа

Мозговым центром, пожалуй, любого предприятия является планово-производственный отдел. Именно ППО определяет экономическую политику и стратегию: обеспечивает строительные участки проектной документацией, готовит исполнительскую документацию по объектам для передачи ее заказчикам. Специалисты отдела также готовят необходимые документы для участия в торгах, составляют сметы (в соответствии с техническими заданиями) и графики производства работ.

Кроме того, в обязанности специалистов ППО входят подготовка проектов производства работ по объектам, в том числе разработка технологических нормативов, инструкций, схем, контроль за работой подразделений по охране окружающей среды и составление необходимой документации по экологии. Планово-производственным отделом ведется учет поступления и расходования материалов на объектах содержания, ремонта и строительства автодорог и искусственных сооружений, осуществляется контроль за начислением заработной платы в подразделениях, проводится экономический анализ работы предприятия, разрабатываются цены на продукцию собственного производства, составляется отчетность в соответствии с табелем

Как видно из сказанного, круг обязанностей сотрудников ППО весьма обширный. И не случайно в его составе семеро специалистов самых разных направлений.

— Можно без преувеличения сказать, что от слаженной и эффективной работы коллектива этого отдела во многом зависит экономика нашего предприятия, — считает директор ФГУП «Марийскавтодор»

лем директора управления по эксплуатации автодорог. Имея за плечами огромный опыт руководителя — дорожника, сегодня С.М.Лебедев прекрасно справляется с разносторонними обязанностями главного инженера крупного дорожного ремонтно-строительного предприятия. Особенно много внимания уделяет его техническому перевооружению, внедрению самых современных технологий производства работ.

— В последнее время при строительстве автомагистралей, — рассказывает Сергей Михайлович, — для покрытия верхнего слоя дорожного полотна все чаще используют щебеночно-мастичный асфальтобетон. Мы тоже освоили его выпуск. Для этого смонтировали систему подачи стабилизирующей добавки на установке «Тельтомат» на АБЗ в поселке Медведево. Мы намерены задействовать такие системы и на смесительных установках Шелангерского АБЗ.

Укладка асфальтобетонной смеси производится асфальтоукладчиком с автоматической системой регулирования высотных отметок и поперечного профиля «Рельеф». И в освоении выпуска асфальтобетона повышенной прочности, и в внедрении прогрессивного метода его укладки большая заслуга главного технолога Дмитрия Николаевича Смирнова. Он же обеспечивает и четкую, безупречную работу геодезической службы.

Жизнь не стоит на месте и выдвигает все возрастающие требования к качеству материалов для дорожной «одежды». Поэтому инженерной службе приходится постоянно быть в творческом поиске, находить наиболее оптимальные решения. Казалось бы, совсем недавно установки типа «Тельтомат» для получения асфальтобетона считались наиболее совершенными, а сегодня и они требуют реконструкции. Уже усовершенствованна весовая автоматика. За счет этого стала более точной дозировка исходных компонентов асфальтобетонной смеси, а в конечном счете — заметно повысилось ее качество.

— Но качество готовой продукции зависит не только от оборудования АБЗ, — продолжает С. М. Лебедев. — Учитывая это, в строительных лабораториях при асфальтобетонных заводах проводятся испытания поступающих туда инертных материалов и битума на соответствие ГОСТам и на возможность их использования. Специалисты заводских лабораторий также строго следят за качеством выпускаемого асфальтобетона и дорожных покрытий. Все это делается в соответствии с постоянно действующей на нашем предприятии внутрипроизводственной системой контроля качества дорожных работ.

...Все специалисты службы главного инженера имеют высшее техническое образование. И это важно. Ведь им приходится решать многие

Николай Николаевич Лобастов. — И в этом немалая заслуга начальника отдела Валерия Павловича Портнягина, который, обладая огромным опытом и экономиста, и производственника, делает все возможное, чтобы по вине специалистов ППО не случилось сбоев в работе крупного предприятия.

Опытным специалистом по проведению торгов и заключению государственных контрактов является заместитель начальника планово-производственного отдела Юрий Владимирович Пересада.

Прекрасно справляются со своим делом и инженер-технолог Вера Геннадьевна Харина, инженер по стандартизации Виктор Петрович Старостин, инженер по нормированию и организации труда Нелли Леонидовна Товашова, инженер-экономист Анастасия Евгеньевна Лосева, инженер по эксплуатации автодорог Владимир Петрович Пирогов.

Каждый из них отвечает за свой конкретный участок работы. Но все вместе они составляют дружную и очень сплоченную команду профессионалов, которая грамотно и своевременно решая повседневные задачи, способствует дальнейшему укреплению экономики и развитию производства.

Сплав молодости и опыта

В современных условиях ни один директор не примет важное управленческое решение, предварительно не заглянув в бухгалтерский отчет, не оценив реальное финансовое состояние предприятия. И одна из задач бухгалтерской службы как раз состоит в том, чтобы готовить для руководства объективную информацию об экономическом положении. Вот почему руководителю любого трудового коллектива хочется иметь опытного и надежного главбуха.

Директор Федерального государственного унитарного предприятия «Марийскавтодор» Николай Николаевич Лобастов доволен работой своей бухгалтерской службы и ее руководителя Н.В.Масленниковой. Хотя Наталья Владимировна главным бухгалтером всего два года, она уже обладает достаточным опытом, чтобы достойно «нести свой нелегкий крест». Это объясняется не только ее природной способностью и целеустремленностью, но и тем, что в свое время прошла хорошую профессиональную школу.

Шесть лет назад, когда выпускница Марийского государственного университета Наталья Масленникова пришла на работу в ФГУП «Марийскавтодор», главным бухгалтером предприятия была Людмила



*Специалисты планово-производственного отдела —
мозговой центр предприятия*



Многие годы не изменяет своей профессии и бухгалтер по заработной плате Нина Аркадьевна Рябина. У нее тоже есть чему поучиться...

Сегодня в коллективе бухгалтерии ФГУП «Марийскавтодор» шестеро специалистов. Кроме Натальи Владимировны Масленниковой высшее экономическое образование имеет ее заместитель Екатерина Андреевна Сандульская. В 24 года став замом главбуха, она уже около семи лет работает в этой должности и, безусловно, обладает немалым опытом. И именно главный бухгалтер со своим заместителем сегодня определяют экономическую стратегию ФГУП «Марийскавтодор». Да и кому как не им, молодым финансистам, более приспособленным к рыночной экономике продолжать политику, которую не так давно проводила Людмила Ивановна Афонская. А суть ее в основном такова: как можно быстрее освободиться из под гнета долгов прошлых лет, добиваться дальнейшего сокращения производственных затрат, снижения себестоимости эксплуатационных и дорожных ремонтно-строительных работ; делать все для того, чтобы предприятие было стабильно работающим, а заработная плата была достойной.

При активной поддержке ветеранов бухгалтерского дела Веры Владимировны Макаровой и Нины Аркадьевны Рябиной, их молодых коллег Гульзии Ильясовны Шайфутдиновой и Натальи Анатольевны Рябиной главный бухгалтер Наталья Владимировна Масленникова и ее заместитель Екатерина Андреевна Сандульская вносят посильную лепту в выполнение этих насущных задач.

Тылы «Марийскавтодора»

В настоящее время на балансе ФГУП «Марийскавтодор» 84 единицы автотранспорта различного назначения, в том числе 35 самосвалов, 7 автобусов и автомобилей для перевозки людей. Остальное — спецмашины. Кроме того предприятие располагает 53 единицами дорожно-строительной техники и значительным количеством средств малой механизации.

— Для ремонта и содержания этих машин и механизмов имеются три производственные базы, — рассказывает главный механик Виктор Дмитриевич Гирев. — Самая крупная из них — головная — находится в поселке Дорожный Медведевского района, неподалеку от Йошкар-Олинского аэропорта. Территория базы — 12 гектаров, и здесь удалось сделать все необходимое для качественного проведения



Работники бухгалтерии предприятия.
В центре — главный бухгалтер Н. В. Масленникова

Ивановна Афонская, которая посвятила бухгалтерскому делу 27 лет своей жизни. Будучи настоящим профессионалом своего дела, она не могла не заметить, насколько ответственно Наталья Владимировна подходит к своей работе. И поняла, что из нее, начинающего специалиста, со временем может получиться толк.

Ветеран бухгалтерского дела Л.И.Афонская не ошиблась в своей подопечной. Понимая, что ей, возможно, в скором времени придется уйти с предприятия (по состоянию здоровья), она стала именно ее готовить на свое место. Года за два Людмила Ивановна так поднатаскала способную ученицу, что могла со спокойным сердцем доверить ей свою многохлопотную и ответственную должность.

В становление Натальи Владимировны Масленниковой как полноценного специалиста наверняка внесли свою лепту и другие опытные работники бухгалтерии. А поучиться было у кого. Например, с 1970 года работает по специальности нынешний бухгалтер по расчетам Вера Владимировна Макарова. В свое время она была заместителем главного бухгалтера управления механизации «Марийскавтодора», и опыта ей, как говорится не занимать.



Коллектив котельной в поселке Дорожный

Есть на головной базе и материальный склад.

К корпусу реммастерской примыкает административно-бытовой корпус (его площадь около 1000 кв. м) с бытовыми помещениями на 150 человек, столовой, комнатой отдыха, залом для проведения общих собраний.

В том, что коллектив ремонтно-механической мастерской успешно справляется со своими задачами, немалая заслуга ее начальника Г. Д. Костромина. Имея техническое образование и большой практический опыт, Геннадий Дмитриевич вместе со старшим механиком Александром Васильевичем Литенковым, механиками Геннадием Михайловичем Щепиным и Сергеем Борисовичем Глушковым обеспечивает выполнение самых сложных ремонтно-восстановительных работ.

А все вопросы, связанные с бесперебойной работой автотранспорта и подбором водительских кадров, грамотно и умело решает начальник гаража производственной базы в поселке Дорожный Николай Николаевич Эпаев. Благодаря его энергичным усилиям, умению найти общий язык с подчиненными в тяжелейшие для ав-



Передовые водители ФГУП «Марийскавтодор»

ремонтных работ и лучшей сохранности технических средств, создать нормальные бытовые условия для водителей, машинистов бульдозеров, экскаваторов, автогрейдеров и мотокатков.

В огромной ремонтно-механической мастерской, площадь которой составляет 3515 квадратных метров, разместились металлообрабатывающий и кузнечно-сварочный цеха, электроцех, участки по ремонту двигателей, гидро- и топливной аппаратуры, шиномонтажный. Они оснащены современными станками и оборудованием.

Для поддержания автотранспорта и дорожно-строительной техники в рабочем состоянии имеются в необходимом количестве квалифицированные инженерно-технические кадры, рабочие-ремонтники.

На территории базы есть автозаправочная станция со складом ГСМ, которая обеспечивает горючим и смазочными материалами автотранспорт и дорожно-строительную технику. Все спецмашины для содержания автодорог в осенне-зимний период находятся в 28 обогреваемых боксах. Имеется также открытая стоянка автотранспорта с горячей водой и подогревом двигателей в холодное время года.

Современные ремонтные мастерские, оборудованные необходимыми техническими средствами, обогреваемые боксы для стоянки дорожно-строительной техники, уютные бытовые помещения имеются также на Звениговской и Шелангерской производственных базах. Коллектив во главе со старшим механиком В.В. Ивановым делает все возможное для своевременного и качественного выполнения ремонтно-восстановительных работ. Благодаря этому Звениговский участок Федерального государственного унитарного предприятия «Марийскавтодор» вполне успешно справляется со своими напряженными задачами: содержит более 500 километров федеральных и территориальных дорог, принимает посильное участие в строительстве и ремонте дорог.

...Общее руководство всеми тремя производственными базами с ремонтно-механическими мастерскими и гаражами — этим огромным хозяйством осуществляет В.Д. Гирев. Надо сказать, что он длительное время был главным механиком Йошкар-Олинского ДРС ГУП. А в 2002 году, с образованием Федерального государственного унитарного предприятия «Марийскавтодор», возглавил его службу главного механика. И в том, что эта служба никогда не подводит ни строителей автодорог, ни эксплуатационников — очень большая заслуга Виктора Дмитриевича Гирева.

И в большом деле не должно быть мелочей

Содержание автомобильных дорог, особенно федеральных, — дело трудоемкое, сложное и дорогостоящее. Согласно существующим нормативным документам, да и условиям контрактов они в любое время года и суток должны находиться в безаварийном состоянии. Поэтому для быстрой ликвидации последствий сильного снегопада и гололеда в зимнее время на дорогах организуется круглосуточное дежурство дорожных мастеров и рабочих, нужной техники. При необходимости могут выехать на борьбу с сильными снежными заносами или гололедами сразу несколько автомашин с навесным оборудованием.

Для более эффективного использования спецтехника, кроме производственной базы в поселке Медведево, сосредоточена в городе Звенигово, поселке Шелангер и на 41-м километре автодороги «Вятка», где созданы все условия для сохранности машин и механизмов, все удобства для людей.

Специалисты предприятия постоянно отслеживают состояние дорожного полотна. При обнаружении серьезных дефектов (широких и глубоких трещин, ямок) они немедленно устраняются вне зависимости от температуры окружающей среды. На такие непредвиденные



В ремонтно-механической мастерской

тodorожников 90-е годы удалось сохранить почти весь водительский коллектив.

Сейчас, когда это трудное время позади, транспортники во главе с Н. Н. Эпаевым профессионально решают текущие проблемы, многие из которых тоже не простые. Это и подготовка подвижного состава к ежегодным техосмотрам, и обеспечение все возрастающих объемов грузоперевозок при каждодневно стареющем парке автомашин...

Завершая рассказ о многочисленном коллективе производственной базы, хочется назвать тех, кто активно способствует ее ритмичной работе. Например, в течение многих лет здесь безупречно трудятся заведующая складом горюче-смазочных материалов Галина Александровна Наумова и зав. центральным складом Елизавета Никандровна Виноградова. Через эти склады ежегодно проходят тысячи тонн материальных ценностей на многие миллионы рублей, и любой сбой в их работе может привести к самым нежелательным последствиям. Но такое по вине этих добросовестных, доброжелательных и неутомимых женщин еще не случалось.

Радует и то, что в последнее время Правительство Российской Федерации все больше внимания уделяет материальной поддержке предприятий дорожной отрасли. Если в 2007 году на содержание автомагистрали «Вятка» было выделено 26 миллионов рублей, то в этом обещают уже 33 млн.

И хотя часть денег «съест» инфляция за счет повышения цен на электроэнергию и природный газ, которые в больших количествах потребляют мощные асфальтобетонные заводы, но хорошо уже то, что государство начинает поворачиваться к нам, дорожникам лицом.

Прекрасно понимая, что в условиях рыночной экономики необходимо больше полагаться на себя, многие проблемы мы стараемся решать сами. Сейчас, например, мы испытываем нехватку рабочих дорожных специальностей. Одно из профессиональных училищ в поселке Медведево стало готовить механизаторов для дорожной отрасли, и было бы неразумно не воспользоваться этим.

Нами уже принято решение дать возможность учащимся этого учебного заведения нынешним летом пройти практику в производственных мастерских госпредприятия «Марийскавтодор» с тем, чтобы они могли окунуться в производственный процесс, набраться практических навыков и знаний, а заодно и что-то заработать. Если кому-то придется по душе наше предприятие, мы охотно трудоустроим их после училища.

Другой существенный момент. Значительные средства предприятие ежегодно направляет на установку новых и замену вышедших из строя дорожных знаков. Чтобы сократить затраты на эти цели, мы не так давно открыли цех по изготовлению дорожных знаков. На такой вроде бы мелочи в год экономятся сотни тысяч рублей...

Еще один момент. На производственных базах в Дорожном, Звенигове и Шелангере установлены компьютеры, которые в любой момент могут выдать всю объективную информацию о погоде не только на ближайшие несколько часов, но и на предстоящие дни. А такие достоверные сведения особенно важно иметь по пятницам, в преддверии двух выходных. Владея нужной информацией легче заблаговременно и должным образом подготовиться к любым капризам природы.

Остается добавить, что на участке содержания автодорог, где многим приходится работать в круглосуточном режиме (посменно) летуны и злостные любители хмельного обычно не задерживаются: такие либо сами не выдерживают жестких условий труда и уходят, либо от них избавляются руководители предприятия.



Специалисты участка содержания автодорог

случаи есть специальный трактор-рециклер с прицепным котлом для разогрева битума.

— Нас не особенно пугают трудности, связанные с содержанием и эксплуатацией дорог, — высказывает свою точку зрения заместитель директора по эксплуатации автодорог Александр Михайлович Желонкин, — поскольку к ним мы давно привыкли и можем достойно выходить из самых сложных ситуаций. Нас больше волнует другое: на календаре 2008 год, а дорожное хозяйство России продолжает работать по нормативным документам и расценкам семидесятых и восьмидесятых годов двадцатого столетия. И это является главной причиной того, что содержание автомобильных дорог является убыточным и по сей день.

Чтобы как-то поправить положение, мы сами составляем расценки с учетом реальных затрат и выходим с ними в соответствующие органы дорожной отрасли. Поскольку проблема эта общероссийского масштаба, руководители Федерального государственного учреждения «Волго-Вятскуправтодор» по возможности идут нам на встречу. И это не может нас не радовать.

содержание более полутысячи километров федеральных и территориальных дорог.

— Этим заняты, — рассказывает старший диспетчер предприятия Иван Егорович Понкратов, — многие водители, механизаторы и те, кто организывает и обеспечивает их напряженную работу. Среди них немало настоящих мастеров своего дела. Взять ветерана предприятия Владимира Серафимовича Николаева. Будучи водителем специально оборудованной дорожной машины, он круглый год занят очисткой дорожной «одежды». В летнее время с помощью щетки удаляет с нее грязь и мусор, а с наступлением устойчивых холодов очищает проезжую часть от снега и посыпает ее пескосоляной смесью.

Надо сказать, что у водителей специализированных машин работа очень нелегкая, а подчас изнурительная. С наступлением зимы они трудятся в трехсменном круглосуточном режиме. Срок ликвидации гололеда и последствий снегопада на федеральных автомагистралях всего четыре часа. Особенно туго приходится шоферам, когда обильный снегопад не ослабевает длительное время.

Но такие неутомимые труженики, как В.С.Николаев, — народ закаленный, не пасующий ни перед какими трудностями. Они всегда готовы к авральной борьбе со снежными заносами. Для этого у них есть, как говорят, всегда в полной боевой готовности исправные автогрейдеры, снегоочистители на базе «Кировца», шнекороторы на базе автомобиля «Урал» и трактора ДТ-75. Вся эта техника оснащена радиостанциями, и диспетчерская служба предприятия в любое время может получить объективную информацию о состоянии дорог в зоне своего обслуживания.

Очень добросовестно трудится водитель КамАЗа Виктор Иванович Булатов. В сезон дорожно-строительных работ он доставляет на объекты инертные материалы и асфальтобетонную смесь, а в зимнее время навешивает на свой самосвал нож для очистки снега и оборудование для противогололедной обработки дорожного полотна.

Немало лет безупречно трудится водитель автобуса Игорь Федорович Игнатьев. Его задача: вовремя доставить на объекты бригады дорожников и развести их после работы по домам. И не было, наверное, такого случая, чтобы этот замечательный шофер кого-то подвел.

То же самое можно сказать и о водителе КраЗа Владиславе Николаевиче Волкове, который развозит по объектам на своем «трале» бульдозеры, экскаваторы, катки, другие дорожные машины.

Очень ответственно подходят к своей работе механики контрольно-пропускного пункта Сергей Александрович Михеев и Леонид



Грейдеристы ФГУП «Марийскавтодор»

Основной груз — на плечи машин

При выполнении дорожно-строительных и эксплуатационных работ силами Федерального государственного унитарного предприятия «Марийскавтодор» основная нагрузка ложится на его автопарк. Большегрузные самосвалы для доставки инертных материалов и асфальтобетона, автобусы для перевозки людей, различная спецтехника (а всего на предприятии 84 автомашины) получили постоянную «прописку» на производственных базах в поселках Дорожный, Шелангер и в городе Звенигове.

И действительно, много ли сейчас сделаешь, не имея мощного, технически оснащенного автопарка? Ведь, выполняя крупный подряд по строительству или реконструкции какого-либо участка дороги, предприятию приходится доставлять тысячи кубических метров строительного песка, гравия, щебня и асфальтобетонной смеси.

Интенсивно используется большая часть автотранспорта и с окончанием сезона дорожно-строительных работ. Ведь, как уже говорилось, основным назначением ФГУП «Марийскавтодор» является

содержание более полутысячи километров федеральных и территориальных дорог.

— Этим заняты, — рассказывает старший диспетчер предприятия Иван Егорович Понкратов, — многие водители, механизаторы и те, кто организывает и обеспечивает их напряженную работу. Среди них немало настоящих мастеров своего дела. Взять ветерана предприятия Владимира Серафимовича Николаева. Будучи водителем специально оборудованной дорожной машины, он круглый год занят очисткой дорожной «одежды». В летнее время с помощью щетки удаляет с нее грязь и мусор, а с наступлением устойчивых холодов очищает проезжую часть от снега и посыпает ее пескосоляной смесью.

Надо сказать, что у водителей специализированных машин работа очень нелегкая, а подчас изнурительная. С наступлением зимы они трудятся в трехсменном круглосуточном режиме. Срок ликвидации гололеда и последствий снегопада на федеральных автомагистралях всего четыре часа. Особенно туго приходится шоферам, когда обильный снегопад не ослабевает длительное время.

Но такие неутомимые труженики, как В.С.Николаев, — народ закаленный, не пасующий ни перед какими трудностями. Они всегда готовы к авральной борьбе со снежными заносами. Для этого у них есть, как говорят, всегда в полной боевой готовности исправные автогрейдеры, снегоочистители на базе «Кировца», шнекороторы на базе автомобиля «Урал» и трактора ДТ-75. Вся эта техника оснащена радиостанциями, и диспетчерская служба предприятия в любое время может получить объективную информацию о состоянии дорог в зоне своего обслуживания.

Очень добросовестно трудится водитель КамАЗа Виктор Иванович Булатов. В сезон дорожно-строительных работ он доставляет на объекты инертные материалы и асфальтобетонную смесь, а в зимнее время навешивает на свой самосвал нож для очистки снега и оборудование для противогололедной обработки дорожного полотна.

Немало лет безупречно трудится водитель автобуса Игорь Федорович Игнатьев. Его задача: вовремя доставить на объекты бригады дорожников и развести их после работы по домам. И не было, наверное, такого случая, чтобы этот замечательный шофер кого-то подвел.

То же самое можно сказать и о водителе КраЗа Владиславе Николаевиче Волкове, который развозит по объектам на своем «трапе» бульдозеры, экскаваторы, катки, другие дорожные машины.

Очень ответственно подходят к своей работе механики контрольно-пропускного пункта Сергей Александрович Михеев и Леонид



Грейдеристы ФГУП «Марийскавтодор»

Основной груз — на плечи машин

При выполнении дорожно-строительных и эксплуатационных работ силами Федерального государственного унитарного предприятия «Марийскавтодор» основная нагрузка ложится на его автопарк. Большегрузные самосвалы для доставки инертных материалов и асфальтобетона, автобусы для перевозки людей, различная спецтехника (а всего на предприятии 84 автомашины) получили постоянную «прописку» на производственных базах в поселках Дорожный, Шелангер и в городе Звенигове.

И действительно, много ли сейчас сделаешь, не имея мощного, технически оснащенного автопарка? Ведь, выполняя крупный подряд по строительству или реконструкции какого-либо участка дороги, предприятию приходится доставлять тысячи кубических метров строительного песка, гравия, щебня и асфальтобетонной смеси.

Интенсивно используется большая часть автотранспорта и с окончанием сезона дорожно-строительных работ. Ведь, как уже говорилось, основным назначением ФГУП «Марийскавтодор» является



*Ремонтники производственной базы
в поселке Дорожный*

а также прилегающие к автомагистрали «Вятка» дороги местного значения, которые находятся в основном в Звениговском районе.

Конечно же, и общероссийские и местные автодороги поддерживаются в нормальном состоянии одними и теми же техническими средствами и ремонтно-строительными бригадами. Другое дело, что требования к содержанию федеральных автодорог жестче. И это вполне объяснимо: там выше интенсивность движения автотранспорта, да и он главным образом транзитный, большегрузный.

— В зависимости от времени года, естественно, меняется специфика работ по содержанию федеральных и территориальных дорог, — рассказывает заместитель генерального директора ФГУП «Марийскавтодор» по эксплуатации автодорог Александр Михайлович Желонкин. — В весенне-летне-осенний период в основном проводится ямочный ремонт литой и щебеночной асфальтобетонной смесью, делается санация открытых трещин, заливка их жидким битумом. Только на федеральных дорогах этим заняты четыре бригады ремонтников общей численностью до 45 человек: в основном асфальтобетонщики высокого класса. Они, как и механизаторы, переведены на

Викторович Мишин. А ведь любая их небрежность, невнимательность может обернуться бедой. К счастью пока что такое не случилось.

— Самых добрых слов заслуживает и начальник гаража Николай Николаевич Эпаев, — продолжает И.Е.Понкратов. — Его работу легкой не назовешь. Если, скажем, я больше занимаюсь решением технических вопросов, то ему приходится постоянно иметь дело с людьми. Все их семейные проблемы, кадровые перестановки и замены — хочешь или нет — а надо ими заниматься. И Николай Николаевич по мере возможностей идет навстречу своим подчиненным.

...Справедливости ради надо сказать, что в ритмичной работе автопарка есть и немалая заслуга диспетчерской службы. Старший диспетчер И.Е.Понкратов трудится на предприятии уже более 30 лет, длительное время он был водителем и бригадиром водителей самосвалов. Получив травму, без отрыва от производства окончил столичный совхоз-техникум. В 1996 году Ивана Егоровича назначили старшим диспетчером Йошкар-Олинского ДРСУ.

Уже около девятнадцати лет И.Е. Понкратов бессменно является неосвобожденным председателем профсоюзной организации предприятия.

Под статью Ивану Егоровичу и диспетчер Лидия Николаевна Халтурина, которая добросовестно проработала в родном коллективе не один десяток лет.

Дорожных дел мастера

Одной из главных задач ФГУП «Марийскавтодор» является содержание федеральных автомагистралей «Вятка» и Йошкар-Ола — Зеленодольск (общей протяженностью 230 километров), которые проходят по территории Республики Марий Эл.

Марийский участок «Вятки» начинается от 19-го километра автодороги Йошкар-Ола — плотина Чебоксарской ГЭС. Потом он протекает по Кокшайскому тракту, объездной дороге вокруг столицы и Оршанскому тракту до границы с Кировской областью.

В зоне обслуживания автострды Йошкар-Ола — Зеленодольск находятся участок Казанского тракта до города Волжска, объездная дорога вокруг него и отрезок пути до границы с Республикой Татарстан.

Наряду с этим коллектив госпредприятия обеспечивает содержание 220 километров территориальных автодорог: это автотрассы Звенигово — Красногорский — Морки и Красногорский — Кокшайск,

Именно им подвозятся на объекты асфальтобетонная смесь, жидкий битум, другие материалы, доставляются с работы и на работу ремонтные бригады. И от добросовестности шоферов очень во многом зависит конечный результат дорожников.

Одним из самых опытных и надежных транспортников федерального государственного унитарного предприятия «Марийскавтодор» считается Геннадий Михайлович Москвичев, который трудится здесь уже более тридцати лет. Будучи водителем комбинированной дорожной машины на базе автомобиля ЗиЛ-133, с началом дорожно-восстановительных работ он устанавливает на свою КДМ компрессор, специальный котел для разогрева битума и краскопульт. Это позволяет выполнять несколько операций: очищать сжатым воздухом от пыли и грязи восстанавливаемую дорожную «одежду», в том числе трещины на ней, заливать их жидким битумом, вести покраску металлических ограждений и других элементов дорожной инфраструктуры.

В зимнее время, заменив установку с компрессором и битумным котлом на другие спецсредства, Геннадий Михайлович переключается на уборку проезжей части дорог от снега и наледи.

Под стать Геннадию Михайловичу Москвичеву и многие другие водители, механизаторы. Взять, к примеру, машиниста погрузчика Сергея Николаевича Леухина. В любое время суток, стоит только позвонить по телефону, он готов прибыть на работу. И такие, как он, составляют гордость нашего коллектива.

Александр Багаев — опытный кадровик

На крупном дорожно-строительном предприятии, где только на постоянной основе трудится более 360 человек и где приходится считаться с сезонной спецификой работы, успех коллектива в определенной мере зависит от четких и грамотных действий отдела кадров.

Казалось бы, в условиях рыночной экономики люди должны дорожить своей работой, держаться ее. Дорожники со стажем, отдавшие своему предприятию по 10 — 15 и более лет, так и поступают. А вот многие молодые рабочие, проработав месяц-другой, увольняются. Одних не устраивают условия труда, других — зарплата. Но что интересно, иные «летуны», попытав счастья на других предприятиях, снова возвращаются в ФГУП «Марийскавтодор». Стало быть, здесь не так уж плохо...

— Моя, начальника отдела кадров, задача: убедить поступающего к нам на работу в том, что ни на одном предприятии, ни в одной организации в первое время много не платят, — высказывает свою

сдельную оплату труда. То есть материально заинтересованным с наибольшей отдачей использовать свой рабочий день.

Кроме того, до наступления устойчивых осенних холодов производятся ремонт и покраска барьерных ограждений, установка дорожных знаков и сигнальных тумб, выполняются другие работы.

Каждый год с началом на автодорогах ремонтно-восстановительных работ к ним привлекается большое количество людей самых разных специальностей. Многие этим занимаются на протяжении десяти, двадцати и более лет, и считаются настоящими профессионалами своего дела.

Один из них — начальник участка содержания автодорог, выпускник Марийского политехнического института им. А.М.Горького Иван Иванович Уткин, который, как говорят, отдает всю душу производству. В его подчинении 9 мастеров, до 50 дорожных рабочих (в летнее время), экипажи 14 комбинированных дорожных машин, 7 грейдеров, 3 погрузчика. Иван Иванович круглый год при деле. Если специалисты, занятые строительством новых и ремонтом существующих автодорог, зимой могут несколько расслабиться, то у И. И. Уткина такой возможности нет. Наоборот, зима для него самая горячая пора.

Очень добросовестно относятся к своей работе прораб Андрей Геннадьевич Москвичев, мастера Сергей Михайлович Ковенков, Александр Мкртычевич Саядянц.

Не так давно пришел на предприятие молодой специалист Павел Кротов. Он быстро разобрался в специфике проведения дорожно-восстановительных работ и на практике доказал уже свою профессиональную состоятельность.

А ведь дорожный мастер должен знать многое. Прежде чем браться за ремонт дороги, ему необходимо с представителем организации-заказчика грамотно произвести дефектовку, определить объемы предстоящих работ. Контроль за их выполнением начинается еще в процессе подготовки: от установки знаков по схеме, утвержденной Государственной инспекцией безопасности дорожного движения, от начала окультуривания нарушенных участков дорожного полотна.

Но особенно собранным и внимательным надо быть мастеру в процессе выполнения самих работ, поскольку любая небрежность и халатность, допущенные при их производстве, могут обернуться самыми непоправимыми последствиями.

В современных условиях ремонт и содержание автомобильных дорог невозможны без активного привлечения автотранспорта.

Медведевский асфальтобетонный

Медведевский АБЗ федерального государственного унитарного предприятия «Марийскавтодор», несомненно, один из старейших асфальтобетонных заводов на марийской земле. За десятки лет своего существования он выдал сотни тысяч тонн продукции, которая использовалась на строительстве и ремонте практически всех крупных автодорог Республики Марий Эл. А самым «урожайным» стал год 1992, когда было выпущено 113 000 тонн асфальтобетона. Без малого тридцать лет коллектив медведевского участка (а в его составе и производители, и укладчики асфальта) возглавляет выпускник Марийского политехнического института Ю.А.Якимов. Как пришел он в 1978-м на АБЗ — так и работает по сей день. И такая верность избранной профессии достойна уважения.

— Завод наш пережил не одну реконструкцию, — рассказывает Юрий Анатольевич, — по мере увеличения потребности главного материала для дорожной «одежды» на АБЗ устанавливалось более совершенное оборудование. За счет последней реконструкции появилась возможность получать высококачественный щебеночно-мастичный асфальтобетон, который пользуется повышенным спросом у строителей дорог. 100 тонн продукции в час — такова сегодня мощность завода.

В разгар дорожно-строительных работ Медведевский АБЗ обычно обеспечивает асфальтобетоном не только бригады ФГУП «Марийскавтодор», но и другие организации республики. Не станет исключением и этот год. В зимнее время, пока завод бездействовал, созданы значительные запасы битума, строительного песка, гранитного щебня и, начиная с мая предприятие работает на пределе своих возможностей.

А 2008 год для Федерального государственного унитарного предприятия «Марийскавтодор» оказался достаточно щедрым на выгодные заказы.

Особенно напряженно приходится коллективу ФГУП «Марийскавтодор» на реконструкции многокилометрового участка федеральной автомагистрали Йошкар-Ола — Зеленодольск. Для покрытия дорожной «одежды» здесь потребуются более 30 тысяч тонн асфальтобетона. Поскольку один Шелангерский АБЗ не в состоянии обеспечить им строителей дорог, на помощь пришли производители асфальта из поселка Медведево.

Успех любого предприятия, известно, определяют его кадры. На Медведевском асфальтобетонном заводе с этим особенно повезло.

точку зрения Александр Кузьмич Багаев. — Такое неписаное правило, естественно, не касается высококвалифицированного рабочего или специалиста. Но ведь трудоустраиваются в основном люди, не имеющие специальностей.

Для тех, кто намерен связать свою судьбу с нашим коллективом на многие годы, есть смысл сделать это. Среднемесячная заработная плата у нас на предприятии приближается к десяти тысячам рублей, и она ежегодно увеличивается примерно на 20 процентов. Всем, кто безупречно трудится не меньше года, выплачивается так называемая 14-ая зарплата. Ее размер напрямую зависит от стажа работы. Это стало хорошим стимулом для основных наших кадров.

Надо сказать, что такая форма материального поощрения (а в советское время она использовалась очень активно) сегодня действует далеко не на всех предприятиях. А мы сохранили ее для того, чтобы материально заинтересовать своих лучших рабочих и специалистов, обеспечить приток тех кадров, которые нам нужны.

В настоящее время мы испытываем нехватку водителей, механизаторов, станочников. Но поскольку с такой же трудностью постоянно сталкиваются и многие другие коллективы строительной отрасли, проблему эту надо решать на государственном уровне.

...Александр Кузьмич Багаев, безусловно, опытный кадровик. Выпускник Марийского политехнического института имени А.М.Горького (по специальности «автомобильные дороги»), он около пяти лет проработал в управлении механизации «Марийскавтодора», со временем преобразованном в Йошкар-Олинское ДРСУ. А в течение последних пятнадцати лет возглавляет отдел кадров.

Жаль, что в силу сложившихся обстоятельств А.К.Багаеву не довелось стать профессиональным строителем дорог. Но как говорят, нет худа без добра: он прекрасно проявил себя на ином поприще. Будучи инженером-автодорожником и хорошо зная специфику работы предприятия, Александр Кузьмич способен лучше других решать повседневные кадровые вопросы.

Его серьезно волнуют и завышенные заботы. Например то, что кажущееся сегодня благополучие с управленческими кадрами обманчиво. Ведь возраст многих уже приближается к пенсионному, а резерва — нет.

Конечно, непросто при полном штате специалистов иметь хотя бы немногочисленный резерв из выпускников высших учебных заведений, но эту проблему решать рано или поздно придется. Так считает начальник отдела кадров А. К. Багаев. И с ним солидарен директор ФГУП «Марийскавтодор» Н. Н. Лобастов.

Награды Родины

За долголетний и добросовестный труд многие дорожники Федерального государственного унитарного предприятия «Марийскавтодор», ранее работавшие в составе дорожно-строительного управления, Йошкар-Олинского и Звениговского ДРСУ, отмечены наградами России и Республики Марий Эл.

Гааб Василий Иванович, водитель автокрана Йошкар-Олинского ДРСГУП, награжден орденом Ленина.

Пересада Владимир Савельевич, начальник ДСУ и многолетний генеральный директор предприятия «Марийскавтодор», заслуженный строитель России и Республики Марий Эл, награжден орденами Трудового Красного знамени, Дружбы Народов и Преподобного Сергия Радонежского.

Поздеев Аркадий Иванович, машинист экскаватора Управления механизации, заслуженный строитель России, награжден орденами Трудового Красного знамени и Трудовой Славы III степени, медалью «За трудовую доблесть».

Панков Анатолий Филиппович, начальник ДСУ и многолетний главный инженер предприятия «Марийскавтодор», отмечен орденом «Знак Почета»

Захаров Василий Данилович, машинист бульдозера Звениговского ДРСГУП, награжден орденом Трудового Красного знамени.

Попов Анатолий Гаврилович, директор Медведевского ДРСУ и прораб Йошкар-Олинского ДРСУ, отмечен медалями «За трудовую доблесть» и «За трудовое отличие».

Орденом Трудовой Славы III степени награждены:

Алексеев Алексей Михайлович, водитель Звениговского ДРСГУП;

Сарбаева Валентина Давыдовна, мастер Звениговского ДРС ГУП.

Почетной грамотой Республики Марий Эл награждены:

Крылов Михаил Иванович, директор Звениговского ДРС ГУП;

Лебедев Сергей Михайлович, главный инженер Йошкар-Олинского ДРСГУП;

Зазуолков Николай Семенович, токарь Йошкар-Олинского ДРС ГУП;



Коллектив Медведевского
асфальтобетонного завода

Как уже говорилось, очень давно работает начальник участка Юрий Анатольевич Якимов. Еще дольше его трудится мастер АБЗ Аркадий Николаевич Ожиганов, который тоже много сделал для того, чтобы завод стал одним из лучших в дорожной отрасли Республики Марий Эл.

Заслуженным авторитетом пользуются машинисты асфальтобетонных установок Юрий Васильевич Михеев и Николай Андреевич Липатников. Оба они добросовестно трудятся на заводе уже не по одному десятку лет, их по праву можно назвать еще и прекрасными наставниками молодежи.

Самых добрых слов заслуживает помощник машиниста Сергей Васильевич Мягчилов.

Не так давно в коллектив пришел Дмитрий Васильевич Дьячков. Но, судя по очень серьезному отношению к своей работе, можно с полной уверенностью сказать: со временем из него получится хороший машинист.

Благодаря таким, как они, Медведевский АБЗ ФГУП «Марийскавтодор» работает всегда ритмично и высокопроизводительно.



*Владимир Пересада,
заслуженный строитель России
и Республики Марий Эл,
кавалер орденов Трудового
Красного знамени,
Дружбы народов
и Преподобного Сергия Радонежского,
депутат Государственного Собрания РМЭ
многих созывов, ветеран дорожной отрасли*

Золотой фонд дорожной отрасли

За шестьдесят лет существования Машино-дорожной станции № 37 – ДСУ – Управления механизации – Йошкар-Олинского ДРСУ – ФГУП «Марийскавтодор» с этим предприятием связали свои судьбы тысячи йошкаротинцев и жителей различных районов нашей республики. Многих из них я хорошо знал и знаю по долгой совместной работе. Одни подкупали меня своим высоким профессионализмом, другие – своими прекрасными человеческими качествами. Но всех их объединяло одно: верность избранной профессии, многолетнее служение дорожной отрасли Марийской республики.

Машино-дорожная станция №37, созданная в 1948 году, просуществовала около десяти лет. Потом она вошла в состав вновь организованного дорожно-строительного управления (ДСУ).

В 1959-м, когда после окончания Харьковского автодорожно-го института я приехал в Йошкар-Олу, его коллектив возглавлял Николай Зиновьевич Солтыс. Он не имел высшего профессионального образования, не был инженером-строителем дорог, но обладал

✓ **Самойлов Юрий Алексеевич**, водитель Йошкар-Олинского ДРС ГУП;

✓ **Кропинов Михаил Сергеевич**, машинист Йошкар-Олинского ДРС ГУП.

Присвоено звание

«Заслуженный строитель Республики Марий Эл»:

✓ **Сморкалову Василию Дмитриевичу**, мастеру Управления механизации;

✓ **Балбышеву Юрию Инокентьевичу**, главному инженеру Управления механизации;

✓ **Ерофееву Андрею Владимировичу**, директору Йошкар-Олинского ДРС ГУП;

Шенфельду Петру Адамовичу, машинисту погрузчика Звениговского ДРС ГУП;

✓ **Шевелеву Федору Никифоровичу**, прорабу Йошкар-Олинского ДРС ГУП;

Знаком «Почетный дорожник России» награждены:

✓ **Клименко Василий Владимирович**, мастер ФГУП «Марийскавтодор»;

Шумекон Василий Митрофанович, бетонщик Управления механизации;

Моисеев Александр Алексеевич, инженер-геодезист Управления механизации;

✓ **Лобастов Николай Николаевич**, директор ФГУП «Марийскавтодор»;

✓ **Портнягин Валерий Павлович**, начальник планово-производственного отдела ФГУП «Марийскавтодор»;

✓ **Бахтин Николай Михайлович**, инженер Йошкар-Олинского ДРС ГУП.

внес Михаил Михайлович Саядянц, большой организаторский талант и высокий профессионализм которого особенно проявились в должности директора Йошкар-Олинского дорожного ремонтно-строительного управления.

Все, о ком говорится в данной публикации, в разное время возглавляли коллективы первого в нашей республике дорожно-строительного управления (ДСУ), либо Управления механизации, или Йошкар-Олинского ДРСУ.

Но были и другие руководители, внесшие по мере своих возможностей свой посильный вклад в укрепление и развитие одного из ведущих на марийской земле предприятий дорожной отрасли. В их числе Николай Васильевич Ковенков, в течение многих лет возглавлявший проектно-сметное бюро республиканского предприятия «Марийскавтодор». Он был прекрасным инженером-проектировщиком и хорошим руководителем. Творческий коллектив во главе с Н.В. Ковенковым во многом способствовал скорейшему строительству и вводу наиболее крупных автодорог нашей республики.

Для развития экономики «Марийскавтодора» и его Йошкар-Олинского ДРСУ немало сделал главный бухгалтер предприятия Николай Павлович Мордовин – сильнейший специалист бухгалтерского дела. Очень обаятельный и доброжелательный человек, он с большим уважением относился к другим. С ним я вместе проработал около трех десятков лет, и о нем у меня остались самые теплые воспоминания.

Специалистом высокого класса в свое время считался Леонид Александрович Белицкий. Участник Великой Отечественной, он, боевой офицер, прошел всю войну, отвечал за боеспособность машинного парка одной из воинских частей. Демобилизовавшись, возглавил службу главного механика Йошкар-Олинского ДСУ и сделал его материально-техническую базу лучшей в республике.

С уходом Л.А. Белицкого на заслуженный отдых главным механиком управления стал Владимир Николаевич Бурданов, толковый, грамотный и очень работоспособный инженер, немало сделавший для укрепления и развития ремонтной базы в поселке Дорожный.

Не менее тридцати лет проработал в системе «Марийскавтодора» (многие годы в качестве начальника производственно-технического отдела) Евгений Иванович Зуев – грамотный экономист и очень порядочный человек. Таких же добрых слов заслуживает и бывший начальник ПТО Галина Александровна Черепанова.

Длительное время возглавляла Дирекцию строящихся авто-

огромным опытом, считался крепким хозяйственником и сумел за считанные годы сделать единственное тогда на марийской земле дорстройуправление очень сильной специализированной организацией, способной строить до 20 километров новых дорог в год. Кстати именно за счет мощного производственно-технического потенциала ДСУ всего за пять лет удалось проложить автомагистраль Йошкар-Ола – Волжск протяженностью около сотни км. Правда, завершать ее строительство довелось уже мне, поскольку с назначением в 1961 году Н. З. Солтыс начальником Управления строительства и ремонта автомобильных дорог при Совете Министров Марийской АССР Йошкар-олинское ДСУ возглавил я.

Из наиболее достойных дорожников тех лет запомнился мне также Дмитрий Петрович Таныгин, который возглавлял Йошкар-Олинский дорожный участок №393. Это был толковый, профессионально подготовленный, требовательный, но очень справедливый руководитель.

Насколько мне известно, заметный вклад в развитие дорожной отрасли нашей республики в пятидесятых годах внес и Илья Петрович Акимов, возглавлявший в то время МДС-37. Но я с ним лично не был знаком, поскольку его перевели на работу в другой регион России.

Из руководителей более поздней поры необходимо отметить П.Е. Калинина, длительное время работавшего главным инженером Управления строительства и ремонта автодорог при Совмине Марийской АССР.

С назначением Петра Ефремовича начальником Марколхозобъединения его прежняя должность перешла к Анатолию Филипповичу Панкову, который немало сделал и в этом качестве. С Анатолием Филипповичем мы проработали в одной команде не один десяток лет...

Прекрасным руководителем зарекомендовал себя Петр Николаевич Графов. Работая и в Марколхозстройобъединении, а затем в «Марийскавтодоре», он строил автомобильные дороги во многих районах нашей республики.

А первую автодорогу с твердым покрытием от Йошкар-Олы до Визимьяр прокладывал еще будучи прорабом ДСУ Анатолий Гаврилович Попов. Он руководил строительством многих дорог с асфальтовым покрытием. Необходимо сказать, что не одно десятилетие посвятила дорожной отрасли и жена Анатолия Гавриловича – Раиса Александровна. И сейчас их дело продолжают дети.

Весомую лепту в дорожное строительство на марийской земле



*Петр Столяров,
глава Муниципального образования
«Звениговский муниципальный район»,
заслуженный работник
пищевой индустрии РМЭ*

Дорожникам — достойную жизнь

В феврале 1979 года после окончания Торбеевского техникума мясной и молочной промышленности (Республика Мордовия), а затем Воронежского технологического института я возглавил Звениговский маслозавод, и вот уже около тридцати лет проживаю со своей семьей в городе Звенигове. На моих глазах развивалась сеть автомобильных дорог и в Звениговском, и в соседних — Волжском и Моркинском — районах.

Особенно интенсивно велись дорожно-строительные работы в семидесятых-восемидесятых годах. Именно тогда силами Звениговского ДРСУ управления «Марийскавтодор» проложены основные автомагистрали, которые связали наш город на Волге с Шелангером, Мочалищами, Морками, Чебоксарами, практически со всеми центральными усадьбами колхозов и совхозов.

Только с 1971 года коллективом Звениговского дорожного ремонтно-строительного управления проложено не менее 200 километров новых и основательно отремонтировано около 300 км. су-

дорог (организацию, выполнявшую функцию заказчика) Татьяна Юрьевна Зеленкина. Грамотнее, умнее и порядочнее ее назвать не могу. Она — великолепный дорожник, прекрасный работник.

Говоря о тех, кто внес заметный вклад в укрепление производственного потенциала управления «Марийскавтодор», нельзя умолчать о начальнике участка Петре Николаевиче Насонове. Именно благодаря ему Медведевский АБЗ из года в год наращивал выпуск продукции и сегодня по праву считается одним из самых мощных асфальтобетонных заводов Республики Марий Эл. И я со всей ответственностью могу сказать, что П.Н. Насонов внес огромный вклад в развитие дорожной отрасли нашей республики.

Успешной работе любого предприятия, особенно в советское время, во многом способствовала профсоюзная организация. В Йошкар-Олинском дорожном ремонтно-строительном управлении многие годы ее возглавлял на общественных началах Николай Михайлович Бахтин, почти сорок два года отдавший развитию дорожной отрасли Марийской республики. От техника до главного механика республиканского управления «Марийскавтодор» — таков трудовой путь Н.М. Бахтина. Он, естественно, прекрасно знал те проблемы, с которыми повседневно сталкивались семьи дорожников, и старался их решать.

Почетный дорожник России, обладатель многих престижных наград, Николай Михайлович, несомненно, пользуется заслуженным уважением в коллективе Федерального государственного унитарного предприятия «Марийскавтодор».

Можно очень долго называть имена людей, проработавших в дорожном управлении от юных лет до выхода на пенсию и внесших неоценимый вклад в строительство дорог и мостов в нашей республике. И я думаю, что еще многие поколения будут помнить и гордиться сделанным этими людьми для развития Марийской Республики.

Не на один десяток миллионов «тянет» и реконструкция с расширением дорожного полотна участка с 61 по 75 километр автомагистрали Йошкар-Ола – Зеленодольск.

Как видно, у Звениговского участка ФГУП «Марийскавтодор» нынешний сезон дорожно-строительных работ ожидает быть очень напряженным. К тому же требуется выполнить ямочный ремонт на тех участках автодорог, которые находятся в наиболее неудовлетворительном состоянии, а также участвовать в благоустройстве города и других крупных населенных пунктов Звениговского района.

Задачи эти хотя и серьезные, трудоемкие, но они вполне выполнимые. Во-первых, на Звениговском участке ФГУП «Марийскавтодор» подобран крепкий и сплоченный коллектив, в нем немало опытных специалистов и рабочих-дорожников.

Во-вторых, участок располагает прекрасной производственной базой. Две установки для получения асфальтобетонной смеси Шелангерского АБЗ вполне удовлетворяют потребности бригад-строителей дорог. К тому же буквально в этом году они переходят на выпуск очень востребованного мастично-щебеночного асфальтобетона.

И еще одно преимущество у этого завода: он очень удачно расположен. Поселок Шелангер находится примерно на середине федеральной автомагистрали Йошкар-Ола – Зеленодольск и, можно сказать, в самом центре Звениговского района. Какую дорогу не отремонтируй, «плечо» для доставки асфальта будет незначительным, что благотворно сказывается на себестоимости выполнения работ.

Именно это обстоятельство бралось в расчет, когда решался вопрос о передаче всей автостреды Йошкар-Ола – Зеленодольск на содержание ФГУП «Марийскавтодор»

Кстати, стабильная и ритмичная работа асфальтобетонного завода, отпуск излишней готовой продукции сторонним организациям – это дополнительные доходы, часть которых можно направить на развитие материальной базы предприятия, на повышение заработной платы.

Экономика любой местной дорожной ремонтно-строительной организации, безусловно, во многом зависит от общей экономики района, в котором она базируется. Звениговский район в последнее время активно развивается. На миллиардный рубеж вышло по годовому выпуску промышленной продукции открытое акционерное общество «Красногорский комбинат автофургонов».

К этому рубежу приближается ОАО «Шелангерский химзавод «Сайвер». 180 миллионов рублей налогов перечислил в минувшем

шествующих автодорог. В этом огромная заслуга первого директора хозрасчетного ДРСУ Г.М.Стальновского, на которого легли все организационные трудности, связанные со слиянием двух дорремстройучастков, со становлением и дальнейшим развитием укрупненного дорожного предприятия.

В 1978-1983 годах директором предприятия был Аркадий Аркадьевич Иванов.

Но особенно запомнился мне Михаил Иванович Крылов, который на протяжении 17 лет возглавлял коллектив Звениговского ДРСУ. Будучи генеральным директором открытого акционерного общества «Звениговский городской молочный комбинат» и депутатом Звениговского районного Собрания многих созывов я уже вплотную занимался решением проблем дорожного хозяйства в районе, и не раз убеждался в том, насколько основательно, со знанием дела старался решать эти проблемы Михаил Иванович.

С уходом М.И.Крылова на заслуженный отдых коллектив возглавил ветеран дорожной отрасли Василий Васильевич Казанцев, ранее работавший главным инженером управления.

В настоящее время Звениговским участком ФГУП «Марийскавтодор» умело и со знанием дела руководит Борис Тойбулатович Пекпатов. Силами Звениговского дорожного участка оказывается большая помощь в благоустройстве и строительстве дорог местного значения как по району, так и по городу Звенигово.

С очередной пертурбацией в дорожной отрасли России Звениговское ДРСУ, объединившись с Йошкар-Олинским ДРСУ, стало частью Федерального государственного унитарного предприятия «Марийскавтодор». Меня как главу районной администрации такое слияние, естественно, не совсем устраивает. Но что сделано, то сделано, и сейчас нет смысла разбираться в том, почему это произошло: надо сообща решать общие проблемы. И мы их решаем совместно с руководителями Республики Марий Эл, Государственного учреждения «Марийскавтодор» и ФГУП «Марийскавтодор».

А проблем в дорожном хозяйстве района накопилось немало. Необходимо в 2008 году силами Звениговского участка ФГУП «Марийскавтодор» завершить строительство объездной дороги вокруг города Звенигова, скорейший ввод которой имеет исключительно важное значение для звениговцев.

Прокладка этой дороги – благо и для самих дорожных строителей. Оставшиеся объемы работ оцениваются примерно в 20 млн. рублей.



*Александр Карташов,
заслуженный строитель
Республики Марий Эл, депутат
Государственного Собрания,
директор Медведевского дорожного
ремонтно-строительного
государственного унитарного предприятия*

Крупный строитель дорог

В настоящее время ФГУП «Марийскавтодор» - мощное дорожно-строительное и эксплуатационное предприятие с крепкой материально-технической базой. Но мало кто знает, что его корни уходят в первую в нашей республике Машино-дорожную станцию (МДС-37), которую в мае 1948 года возглавил еще в стадии ее формирования Дмитрий Петрович Таныгин. Новая механизированная организация заготавливала в местных карьерах и доставляла на придорожные склады бутовый камень, строила дороги. И в том, что за считанные годы покрыты булыжником Козьмодемьянский тракт и автомагистраль Морки — Шелангер, — огромная заслуга коллектива Машино-дорожной станции.

Впоследствии МДС-37 вошла в состав дорожно-строительного управления, которая, в свою очередь, объединившись с Управлением механизации (УМом), стала основной дорожно-строительной организацией нашей республики.

Укрупненное УМ республиканского управления «Марийскавтодор», располагая современным парком дорожно-строи-

году в бюджеты всех уровней СПК «Звениговский».

Заметно растут объемы производства в обществе с ограниченной ответственностью «Инвест-Форэст», на других предприятиях района.

По объему выплачиваемых налогов в федеральный, республиканский и местный бюджеты сегодня Звениговский район занимает третье (после Йошкар-Олы и Волжского района) место в Республике Марий Эл.

В перспективе наш экономический потенциал еще более возрастет за счет строительства в районе завода по производству 60 миллионов штук керамического кирпича в год. А это значит, что и у звениговских дорожников со временем работы заметно прибавится. Стало быть, руководителям районной администрации и ФГУП «Марийскавтодор» общими усилиями надо развивать материально-техническую базу Звениговского участка.

Поскольку в условиях рыночной экономики крупные заказы на выполнение дорожно-строительных работ сами по себе не даются, ФГУП активно участвует в тендерах, и нередко их выигрывает. Это свидетельствует о высоком профессионализме руководителей, специалистов и рядовых тружеников предприятия.

Пользуясь случаем, хочу пожелать всем им дальнейших успехов в работе, да и определенного везения. Пусть крупному коллективу сопутствует финансовое благополучие. Пусть он молодеет за счет притока молодых кадров: перенимая опыт и навыки у нынешних профессионалов, со временем они станут настоящими мастерами своего дела, и будут строить еще более совершенные дороги. Скоро у молодежи появятся новые возможности для профессионального роста. По прогнозам Министерства транспорта России, к 2015 году финансирование на дорожное строительство должно увеличиться от трех до пяти раз. В связи с этим возрастут объемы дорожно-строительных работ и в Республике Марий Эл. А, значит, будут новые подряды и у ФГУП «Марийскавтодор».

тельной техники, высокопрофессиональными кадрами и прекрасной производственной базой, активно участвовало в строительстве всех наиболее значимых автодорог на марийской земле. Коллектив УМа, выполняя очень большие объемы работ, причем работая прибыльно, всегда помогал тем дорожно-строительным организациям, которые нуждались в материальной и технической поддержке.

Длительное время Йошкар-Олинское ДРСУ (так стало называться Управление механизации с 1990 года) возглавлял М.М.Саядянц. На мой взгляд, он был одним из самых авторитетных руководителей, входящих в состав «Марийскавтодора». На него, опытного и крепкого хозяйственника, старались равняться более молодые директора, в том числе и я.

Михаил Михайлович был очень человечным человеком, многие проблемы подчиненных, как говорят, пропускал через себя. И, может быть, потому так рано ушел из жизни...

Заметный вклад в укрепление экономики Йошкар-Олинского ДРСУ внес и Андрей Владимирович Ерофеев, возглавивший его коллектив, когда не стало М.М.Саядянца.

Еще большие возможности у ведущей в нашей отрасли дорожно-строительной организации появились, когда она объединилась с Звениговским ДРС ГУП и стала Федеральным государственным унитарным предприятием «Марийскавтодор». Правда, и трудностей на первых порах было немало. И главная из них – огромная задолженность по налогам прошлых лет. Но за счет активного наращивания объемов дорожно-строительных работ коллектив, руководимый настоящим профессионалом-дорожником Николаем Николаевичем Лобастовым, постепенно рассчитался с многомиллионными долгами. Благодаря этому сейчас предприятие часть зарабатываемых денег может направлять на развитие производства, обновление техники и повышение зарплат.

Основная задача ФГУП «Марийскавтодор» - содержание федеральных дорог, пролегающих по территории Республики Марий Эл. Дело это непростое и очень ответственное, поскольку требования к дорожникам-эксплуатационникам из года в год все возрастают. Да и сами автомагистрали с интенсивным движением многотонных грузовых машин все больше изнашиваются без своевременной реконструкции.

В этих условиях содержание основных автотрасс пока что убыточное. А убытки приходится покрывать только за счет строительства новых и капитального ремонта существующих участков автомобильных дорог.

прокладку того или иного участка автодороги достается тому, кто строит лучше, быстрее и с меньшими затратами.

К счастью, взаимоотношения между ГУП производственно-технологической комплектации и Федеральным государственным предприятием «Марийскавтодор» сложились иначе. Оставаясь прежде всего снабженческой организацией, мы, как и в старые добрые времена, обеспечиваем его битумом, щебнем, горюче-смазочными и другими материалами. Поскольку мы, руководители двух предприятий, полностью доверяем друг другу, все это мы можем отпустить в долг. Потому что знаем: при первой же возможности ФГУП «Марийскавтодор» рассчитается с нами.

Надо сказать, что добрые партнерские связи между двумя нашими предприятиями были заложены еще в восьмидесятые годы прошлого столетия, когда УПТК находилось в стадии своего становления, а его складские помещения располагались на территории бывшего Управления механизации в поселке Дорожный. По мере того, как крепла материальная и производственная база УПТК (уже в Медведеве) развивалось и взаимовыгодное сотрудничество с УМом.

Об этом я знаю не с чьих-то слов, все это происходило на моих глазах. Дело в том, что первую свою руководящую должность я получил именно в Управлении механизации. Будучи мастером, возводил жилые дома в поселке Дорожный, строил автодороги, пока меня не назначили заведующим производством УПТК.

УМ республиканского управления «Марийскавтодор» еще до его преобразования в 1990 году в Йошкар-Олинское ДРСУ считалось мощным и многопрофильным предприятием с широким спектром деятельности. Это предприятие не только выполняло большие объемы дорожно-строительных работ, но и много строило жилья хозяйственным способом. Достаточно сказать, что практически все жилые дома и объекты инфраструктуры в поселке Дорожный Медведевского района возведены на средства и силами Ума и мостостроительного управления.

Короче говоря, взаимная выручка и полное взаимопонимание, которым уже почти три десятка лет, стали нормой в повседневной жизни двух трудовых коллективов. И этому надо только радоваться.

От имени тружеников ГУП производственно-технологической комплектации горячо и сердечно поздравляю всех ветеранов и сегодняшних работников ФГУП «Марийскавтодор» с шестидесятилетним юбилеем. Пусть всем вам всегда сопутствует удача! Пусть все жизненные невзгоды обходят вас стороной!



*Павел Щербаков,
обладатель Почетной грамоты
Республики Марий Эл,
директор Государственного
унитарного предприятия
производственно-технологической
комплектации*

Дружба, которой почти три десятка лет

Еще не так давно все предприятия дорожной отрасли Марий Эл, занятые строительством, ремонтом, содержанием федеральных и территориальных дорог, были в составе республиканского управления «Марийскавтодор». Будучи подразделениями одной мощной структуры, мы, естественно, действовали очень слаженно и согласованно, работали на общий конечный результат.

Наше УПТК в основном занималось обеспечением автодорожных предприятий необходимыми материалами, сырьем, различными изделиями и оборудованием, а предприятия строили и ремонтировали автодороги, поддерживали их в проезжем состоянии.

С началом грандиозных преобразований в дорожном хозяйстве России все предприятия, ранее входящие в состав «Марийскавтодора», стали самостоятельными и уже сами решают все свои проблемы. В этих условиях дорремстройорганизациям приходится жить по законам рыночной экономики. Не редко вчерашние равноправные партнеры оказываются в положении конкурентов, и крупный заказ на

Благодаря взаимной поддержке, согласованным действиям Управления механизации и Мостостроительного управления своевременно, с высоким качеством удалось построить мостовое сооружение через реку Малая Кокшага и проложить подъезды к нему на автодороге Красногорский — Кокшайск.

Да разве мало других стратегически важных автомобильных дорог проложили сообща две родственные стройорганизации «Марийскавтодора» за многие годы нашей совместной работы? Иначе и быть не могло: МСУ – единственное в республике предприятие, специализирующееся на строительстве мостов, а Управление механизации, располагающее большими производственными и техническими возможностями, привлекалось к выполнению наиболее крупных заказов...

Есть еще одна очень важная страница в истории многолетнего сотрудничества двух коллективов: это застойка поселка Дорожный Медведевского района. Как известно, в 1988 году здесь введена в эксплуатацию уникальная для тех лет база механизации на 650 автомобилей, строительных машин и механизмов с обогреваемыми боксами и удобными производственно-бытовыми помещениями для водителей, механизаторов и ремонтников.

Поскольку эта база стала постоянным местом работы для многих специалистов и рабочих, руководители республиканского объединения «Марийскавтодор» и его Управления механизации пришли к мысли, что есть смысл в поселке Дорожный построить хозяйственным способом несколько благоустроенных многоквартирных домов.

Были желание осуществить задуманное и деньги, но возникли трудности со стеновыми материалами. А что, если частично использовать мощности полигона по выпуску железобетонных изделий Мостостроительного управления? Так в связке с Управлением механизации появилось МСУ. Общими усилиями возведены десятки квартир.

Последние реформы в дорожной отрасли не лучшим образом сказались на партнерских взаимоотношениях наших двух родственных предприятий, которые нарабатывались не один десяток лет. Сегодня уже нет у нас общих крупных заказов. Хочешь – не хочешь, а приходится жить и работать по законам рыночной экономики. Но пока есть руководители, которые дорожат своей причастностью к крупнейшей структуре с названием «Марийскавтодор», дружба между родственными предприятиями сохранится.

Как и в прежние времена, мы, мостостроители, готовы поддерживать в трудную минуту своих коллег из Федерального государственного предприятия «Марийскавтодор». Ведь мы вышли из одной семьи.



*Равиль Ахмедзянов,
заслуженный строитель
Республики Марий Эл,
директор Государственного
унитарного предприятия «Мостремстрой»*

Все мы из одной семьи

Практически все дорожно-строительные организации Марий Эл, ранее входящие в состав предприятия «Марийскавтодор», в разное время работали бок о бок с Управлением механизации. Одни ДРСУ совместно с УМом выполняли разовые заказы, другие – сотрудничали на долгосрочной основе. Постоянным и самым надежным партнером Управления механизации – Йошкар-Олинского ДРСУ до недавнего времени считалось Мостостроительное управление.

Помнится, когда я был еще прорабом, очень большие объемы дорожно-строительных работ выполнялись в зоне затопления Чебоксарской ГЭС. Тогда мы строили мост через реку Рутку, а бригады из Управления механизации прокладывали новую автодорогу от будущей гидроэлектростанции в сторону Озерков.

Механизированные бригады Ума и наши мостовики своей совместной, очень слаженной и напряженной работой обеспечили также скорейший ввод в эксплуатацию автомобильной магистрали Йошкар-Ола – плотина Чебоксарской ГЭС.



Управленцы ФГУП «Марийскавтодор»

только усиливаться, поскольку появляются частные дорожно-строительные фирмы. Сейчас они еще находятся в стадии создания. И наша задача: сохранить за собой статус крепкого конкурентоспособного предприятия. Поэтому мы обязаны не только активно развивать свою материально-техническую базу, но и выплачивать своим рабочим и специалистам достойную зарплату. Она не должна быть ниже той, которую могут предложить наши потенциальные конкуренты. Не сделав этого, мы можем потерять лучшие свои кадры.

Кстати, очередное повышение заработной платы состоялось у нас в начале 2008-го года: месячный фонд оплаты труда возрос с 2,5 до 4,0 миллионов рублей. Думается, это не предел. Ведь объемы дорожных работ постоянно наращиваются.

Послесловие

Как видно из сказанного, коллектив Федерального унитарного предприятия «Марийскавтодор» в последнее время сделал действительно немало: за счет наращивания объемов дорожно-строительных работ, реализации сторонним организациям республики все большего количества высококачественного щебеночно-мастичного бетона и получения других доходов значительно окрепла экономика ФГУП.

И главная задача на ближайшую перспективу: развиваться дальше, всеми путями добиваться снижения затрат при строительстве, ремонте и содержании автодорог.

Поскольку без постепенной реконструкции материально-технической базы и покупки нового подвижного состава сделать это практически невозможно, в 2008 году планируется приобрести 5 новых КамАЗов, 2 компрессора, облегченный асфальтовый каток-полутоннотонник. Это станет началом планомерного обновления машинного парка предприятия.

Второе, что задумано сделать в самое ближайшее время, это — модернизация асфальтобетонных заводов в Звенигове и Шелангере, поскольку возраст двух из пяти установок для производства асфальта составляет свыше тридцати лет. На них уже невозможно получать высококачественную продукцию для покрытия дорожной «одежды». Уже закуплены комплектующие изделия, и специалисты ремонтно-технического предприятия «Пригородное» акционерного общества «Марспецмонтаж» приступили к изготовлению нового оборудования для АБЗ.

Реконструкция асфальтобетонных заводов — дело дорогостоящее. Например, перевод установок в поселке Медведеве на выпуск щебеночно-мастичного асфальта обошелся в один миллион рублей. Но без таких затрат не обойтись.

Третье направление — сделать менее дорогостоящим содержание как федеральных, так и территориальных дорог. Пока что оно убыточное из-за использования громоздкой техники. А нужны облегченные машины, современные средства механизации. И их необходимо приобретать.

Коллектив Федерального государственного предприятия «Марийскавтодор», как и другие предприятия и организации дорожной отрасли Республики Марий Эл, сегодня работают в условиях жесткой конкуренции, — считает директор ФГУП Николай Николаевич Лобастов. — И со временем эта конкуренция будет

Автор — Александр Алтышев
Фото — Иван Речкин
Верстка — Сергей Смоленцев

Отпечатано в ООО «Типография «Вертикаль»
424030, Россия, Республика Марий Эл,
г. Йошкар-Ола, ул. Мира, 21.
Заказ 4303. Тираж 500 экз.