



## Игорь Пинаев: «Я дорожник с четырёх лет»

***Дорожная отрасль Архангельской области молодеет. У руля крупнейших предприятий региона становятся те, кто впитал корпоративный дух, без преувеличения, с молоком матери, люди, готовые продолжать традиции своих предшественников, вкладывать в работу частичку своей души. С гендиректором ОАО «Мезенское дорожное управление» Игорем Пинаевым мы беседуем о притяжении Севера и ответственности поколений дорожников Поморья.***

– Родом я из села Моши Няндомского района, – рассказывает Игорь Николаевич. – Мой отец, Николай Васильевич, почётный дорожник Российской Федерации, в 1978 году получил диплом АЛТИ по специальности инженер-строитель, и попал по распределению мастером в Няндомское дорожное ремонтно-строительное управление. Это предопределило мою судьбу: собственно, я дорожник с четырёх лет. Летом вместо детского сада я с отцом садился в самосвал – и вперёд! Это были 80-е годы, пик строительства в Архангельской области. В 1993 году я поступил на ту же кафедру в тот же вуз, где учился мой отец, и спустя какое-то время с отличием его закончил. Вернулся в родную Няндому, работал сначала мастером, потом заместителем директора по содержанию, а в 2010-м – гендиректором, вплоть до реорганизации предприятия. И когда в 2013-м в уже укрупнённом Плесецком дорожном управлении предложили возглавить техни-

ческое направление – должность главного инженера, даже раздумывать не стал: пленили перспективы строительства. Именно тогда у предприятия, фактически 20 лет не занимавшегося строительством, появился первый серьёзный объект: участок дороги длиной около 4 км. Работать было очень интересно.

**“** *Ведь любой дорожник со студенческой скамьи мечтает именно строить!*

В июне 2014 года мне предложили возглавить Мезенское дорожное управление.

**– Не восприняли такое назначение как ссылку?**

– Конечно, тогда я почти ничего не знал об этих районах, наверное, поэтому и пошёл! (смеётся). Конечно, я опасался, что придётся заниматься только содержанием дорог. Но проехав по всем районам, я понял, что работы здесь ещё непочатый край! И несмотря на то, что работа пред-

приятия уже была к моменту моего прихода хорошо отлажена, здесь до сих пор остаётся большой простор для деятельности, для, не побоюсь этого слова, творчества!

**– Вы говорите как художник. В работе дорожника действительно сильно это творческое, созидательное начало?**

– В этой работе нельзя быть просто частью механизма! Именно момент творчества, когда надо что-то придумать, что-то изменить, подойти к проблеме нетрадиционно, и приводит к позитивным изменениям, к более уверенной работе предприятия. Отмечу, что среди моих коллег, директоров дорожных предприятий Архангельской области – все личности, все интереснейшие люди, творчески относящиеся к своей работе. У настоящих дорожников есть высшая мотивация: ощущение необходимости твоей работы для людей. И в этом я всегда завидую мастерам – это, пожалуй, самая классная работа в нашей отрасли, где ты всегда видишь результаты своего труда!

**– У Мезенского дорожного управления как у предприятия есть своя специфика?**

– Взгляните на карту и сами всё поймёте. Во-первых, обслуживаемая нами территория изрезана большим количеством рек. Они являются естественными водными преградами для сети дорог, и в настоящий момент ни через Пинегу и Мезень, ни через их крупнейшие притоки – Кимжу, Пёзу, Вашку нет капитальных мостов. Отсюда – вынужденное использование понтонных переправ летом и ледовых переправ в зимний период.

**“ Зимой мы намораживаем 9 километров ледовых переправ с грузоподъемностью 15 тонн!**

Но самая главная проблема возникает в осенний период льдообразования и весной в половодье – транзитное движение полно-

стью прекращается, и мы какое-то время не имеем связи райцентров с Архангельском и между собой.

**“ Из 1300 км обслуживаемых в летний период дорог только 14 км имеют асфальтобетонное покрытие.**

Вторая, столь же яркая особенность – это то, что на огромной территории наших трёх районов проживает всего 44 тысячи человек. Здесь множество населённых пунктов с малым числом жителей. Связующие их дороги имеют низкую интенсивность движения и, как следствие самый низший тип покрытия: от в лучшем случае щебёночного и щебёночно-гравийного до грунтовых дорог, покрытия как такового не имеющих вовсе.

**– То есть хозяйство вам досталось не самое простое?**

– Очень сложное. Это сложилось исторически и до сих пор сказывается на специфике предприятия, той технике, которую мы применяем. Так, проблемы с переправами обостряются тем, что мы вынуждены делать запасы ГСМ, материалов и запчастей на отдалённых участках. При этом мы выполняем ярко выраженную социальную функцию. Весной и осенью наша сеть дорог дробится на отдельные, отрезанные друг от друга водной преградой участки. Эти участки обслуживают наши специалисты из числа местных жителей, два-три, а иногда и один человек, как в Усть-Чуласе, где у нас живёт и работает механизатор «широкого профиля» Василий Левкин. На тракторе с прицепным грейдером он обслуживает отрезанный даже летом участок дороги Лешуконское – Олема – Кеба. По сути, такие участки – это фронт одного бойца, на котором лежит большая ответственность. И в таких местах Мезенское ДУ – это, в сущности, градообразующее предприятие и техническая поддержка местной власти!

**“ В этой работе нельзя быть просто частью механизма! Именно момент творчества, когда надо что-то придумать, что-то изменить, подойти к проблеме нетрадиционно, и приводит к позитивным изменениям, к более уверенной работе предприятия.**



Паромная переправа через реку Мезень: о мостах пока приходится лишь мечтать



В поездках по районам

– Значит, коллектив состоит в основном из местных жителей?

– Да, и это прекрасный коллектив, каждый человек со своей историей! Например, начальник Мезенского участка Евгений Личутин работал прорабом и главным инженером, и сегодня всё производство на его участке замыкается на нём, он сам участвует в процессе, заливке переправ, работает с молодёжью. Юрий Аверин, начальник Карпогорского участка – бывший генеральный директор, человек, воплощающий в себе порядок и дисциплину. Начальник Пинежского участка Сергей Зелянин – также человек с огромным опытом работы, готовый делиться им с подрастающим поколением. А возглавляющий Лешуконский участок и свой молодой коллектив Анатолий Кузьмин отличается особой организацией труда и планированием. Главный инженер Андрей Малышев – молодой, но успешный с успехом поработать на разных должностях, в том числе и муниципальных, инженер-дорожник. И, конечно, наши замечательные женщины – экономисты и главные помощники

начальников участков, которые пропускают производственный процесс через своё сердце. Эти люди – просто сгусток опыта. Есть и настоящие «звёзды» среди молодёжи – например, наша единственная девушка-токарь Александра Иванова. Выучилась на северодвинском оборонном предприятии и вернулась в родное Лешуконское, где сегодня с успехом и работает.

– Вам наверняка придется выслушивать претензии людей относительно возможности проезда в ту или иную глушь...

– Мы с готовностью встречаемся с людьми, ездим с депутатами – а этим районам повезло с народными избранниками, это сильные, активные личности, которые, как правило, нас, дорожников, всегда приглашают в свои поездки. Общаемся с жителями, чтобы лучше определить приоритеты. Ведь в сегодняшних условиях, когда мы испытываем реальную нехватку финансирования, имеющиеся у нас деньги, по сути крохи, нужно использовать максимально эффективно. Именно это мы пытаемся объяснить людям.

« – Я, человек, родившийся и работавший в Няндоме и Плесецке, которые гораздо ближе к цивилизации, приезжая в эти отдалённые северные деревни, хорошо понимаю местных жителей. У них такие же российские паспорта, они хотят иметь те же права – в том числе купить хорошую машину и ехать по хорошей дороге. »

## Из истории предприятия

Первое упоминание о дорожных работах в Мезенском районе относится к 1934 году. Тогда здесь прошли месячники по дорожному строительству среди колхозов и предприятий.

В 1965 году в районе был Мезенский дорожный участок №1435, началась системная работа по строительству дорог. В 1969 году начато строительство автодороги Мезень – Целегора, которое велось на основе местных материалов.

В 1978 году Мезенский ПДУ реорганизован в дорожный ремонтно-строительный участок. Сформулирована основная задача – соединение Мезенского района с Архангельском дорогой круглогодичного действия.

В 1984 году началось регулярное содержание зимника, в 1989 году – строительство автодороги Развилка – Бычье, которое завершено в 1994 году.

После нескольких реорганизаций 20 марта 2003 года основано ОАО «Мезенское дорожное управление». С 2008 года предприятие помимо работы на территории Мезенского района начинает обслуживать и дороги Пинежского района, что повлекло за собой увеличение штата и парка машин, а позже – и Лешуконского района.

Основным видом деятельности предприятия является содержание, ремонт, строительство автомобильных дорог и дорожных сооружений. Сегодня предприятие состоит из четырёх основных производственных участков и обслуживает более 1500 километров региональных автодорог и около 400 – муниципальных.

Предприятие поддерживает социальные проекты, в частности, вкладывает в развитие в Мезени физкультуры и спорта, поддерживает местные спортивные команды.

– Вам лично что-то даёт общение с местными?

– Там классные жители! Удивительно чистые, сильные, иногда суровые люди, которые, несмотря ни на что, сохраняют оптимизм. У них мечты, у них планы – и попробуй там сказать, как говорят сегодня некоторые аналитики, что дорога на Мезень сама по себе ужасно дорогая и дешевле вывезти всех местных жителей, чем её содержать! Ты сразу будешь врагом номер один. Эта территория сильна людьми, которые хотят там жить. Стоит попасть туда один раз, увидеть эти просторы, эти реки – всё, это болезнь на всю жизнь!

– Кстати, изменилась ли жизнь района и его жителей после того, как была построена дорога на Мезень?

– Мне даже не передать те слова, с которыми местные жители отзываются об этой дороге. Пока я не побывал на Мезени, я просто не понимал, как это так – не выехать из района. Людям, по их рассказам, бывало, приходилось по две недели плыть на барже морем из Мезенской губы, чтобы попасть в Архангельск на автомобиле. По их словам, даже появление зимника было для них самым дорогим подарком, не говоря уже о дороге. Хотя, конечно, к хорошему быстро привыкаешь, а плохое быстро забываешь.

– Есть ли у вас какая-то профессиональная мечта, связанная с этой землёй? Ведь когда-то из местного порта возили первоклассный лес за границу, а позже была идея строительства на Мезени приливной электростанции!

– Мечта есть, и это, конечно, мосты. Обидно, всё-таки XXI век на дворе, а мы до сих пор сидим и думаем, как в ноябре попасть в Мезень. А никак, дальше Кимжи не проедешь... Хотя на самом деле мост нужен даже не один, а три – через Мезень, Кимжу и Пёзу. Это огромные расходы – все эти реки очень сильные, со своим характером, возможно, поэтому мосты до сих пор и не построены. Конечно, строительство мостов послужило бы толчком к развитию территории.

– Вы – представитель нового поколения дорожников Архангельской области, которое приходит на смену тем, без преувеличения, богатырям, которые создавали дорожную сеть региона. И, судя по всему, отрасль попала в правильные руки!..

– Дорожная отрасль в нашей области всегда была сильна наставничеством. Начиная ещё с третьего курса института, каждый студент проходит производственную практику в

## Главный инженер Мезенского ДУ Андрей Малышев:

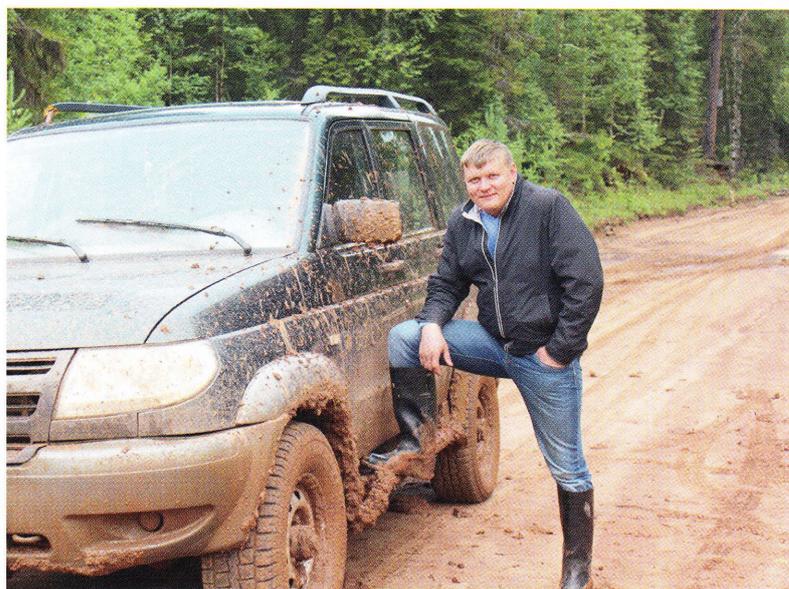
– Все предприятия дорожной отрасли Архангельской области, как люди, имеют свои узнаваемые лица. Когда-то Мезенское дорожное управление было самым маленьким в Архангельской области. Но после присоединения к нему в 2010 году Пинежского и Лешуконского управлений стало одним из самых крупных в области по территории обслуживания и протяженности сети автодорог. Особенность предприятий, занимающихся в основном содержанием дорог, во многом определяет специфика самой сети дорог.



дорожных предприятиях области. Уже тогда ты, как правило, становишься стажёром мастера, то есть у тебя есть наставник, человек, который отработал на предприятии 15-20 лет и который потихоньку передаёт тебе свой опыт. И ты прекрасно понимаешь, что в институте ты такого никогда не получишь – этим и нарабатывается собственный опыт: теория плюс практика. И слава Богу, что, придя в 90-е – начале 2000 годов, мы, я и мои сверстники, застали это поколение, какое-то время работали вместе с этими людьми. Как я сказал, моим учителем был мой отец. И возвращаясь в район после учёбы, я ехал по деревне, где жили мои дед и бабушка, и с гордостью думал: эту дорогу мой папа строил! ★

Беседовал Алексей Шептунов

“ И возвращаясь в район после учёбы, я ехал по деревне, где жили мои дед и бабушка, и с гордостью думал: эту дорогу мой папа строил!...”



Личный контроль качества дорог - одна из задач директора