



Генеральный директор Мезенского дорожного управления Андрей Васильевич Малышев

Владимир Поплавский

Зимой дороги в Мезени лучше, чем в Архангельске. И не потому, что ровнее. Хотя по сравнению с некоторыми центральными улицами Архангельска... Мы проверили мезенские дороги на себе. И встретиться с людьми, которые за них отвечают, решили обязательно.

КАК ЛЮДЯМ В ГЛАЗА СМОТРЕТЬ

Хозяйство у Мезенского дорожного управления сложное. 1440 километров дорог регионального значения на территории трех районов – Мезенского, Лешуконского и Пинежского. Прибавьте к ним еще 370 километров дорог муниципальных. Из них только 14 километров имеют асфальтобетонное покрытие. Остальные либо песчано-гравийные, либо грунтовые (автозимники). Множество рек и речушек, но ни через Пинегу, ни через Мезень, Пёзу, Кимжу, Вашку, Шукшу капитальных мостов нет. Летом устанавливают понтоны, зимой намораживают ледовые переправы. 30 переправ. Понятно, что для того чтобы содержать все это в порядке, нужны две составляющие: техника и люди. С техникой проще: есть 80 единиц разнообразных дорожных машин, есть система слежения «ГЛО-НАСС». Но никакая техника не будет работать без людей. И без обиняков могу сказать, что люди в наших северных краях, на наших северных дорогах могут работать только самые достойные.

На улице метель, или, как говорят на Мезени, понесуха, а они чистят не только главную магистраль Мезень – Пинега – Архангельск, но и торят путь к небольшим деревушкам. Чтобы и люди оттуда могли выбраться, и туда «скорая» или продуктовая проехать. Все может случиться, а нечищенная дорога может стоить кому-то жизни. И как потом своим в глаза смотреть? Ведь тут все друг друга знают, почти все друг другу родня.

Дождь, слякоть, пыль столбом, а идут грейдеры, ровняют выбитые автомобилистами ямы...

СТРОИТЬ В РАДОСТЬ

Сегодня Мезенскому дорожному управлению в основном выделяют деньги только на содержание дорог. Хорошими считаются года, когда на территориях обслуживаемых районов имеются 2–3 объекта капитального ремонта. Но наши дорожники ухитряются и в таких условиях что-то предпринимать для улучшения проезда. Обустраивают столь необходимую для района дорогу Кимжа – Каменка. Даже мост через Шукшу уже начали возводить. Начальник Мезенского производственного участка Евгений Личутин проработал на дорогах области 37 лет. Почетный дорожник о достижениях говорит скупко, а вот о проблемах – наболело. И видно, что радостно было бы ему новые дороги прокладывать, мосты через реки перебрасывать, действующие в порядке содержать, но... не дает ему этой радостью насладиться нынешнее финансирование дорожной отрасли. Вот, к примеру, нужно ему 18 труб, чтобы из Кимжи в Каменку и обратно люди могли ездить, а средств дают только на одну. И приходится ему ум напрягать, как дорогу построить.

Наш разговор в кабинете Евгения Валерьевича прерывает звонок. Невольно становлюсь свидетелем производственного разговора. На том конце провода кто-то просит-требует, чтобы до 25 тонн подняли дорожники грузоподъемность ледовой переправы. Мол, надо, чтобы бензовозы с прицепами прошли. А Личутин возражает, говорит, что сегодня поднимут ее только до 15 тонн и больше пока не получится. Толщина льда не позволяет это сделать и гарантированно пропускать автотранспорт с большей нагрузкой. Будут морозы, подольем и увеличим толщину льда – повысим грузоподъемность! А после разговора уже объясняет, что

Дороги и мосты

Они для Мезенского района больше чем просто транспортные магистрали



Наплавной понтонный мост через реку Кимжа



Евгений Личутин

по техзаданию к контракту должны они только до 15 тонн переправу намораживать. Соответственно, и оплата пойдет лишь до 15 тонн. Но понимая, что завод топлива и угля крайне важен для населения района, дорожники идут навстречу просьбам.

На обратном пути из Мезени перед речкой Кимжей видим оставленный прицеп. Видно, ушла машина разгружаться. Потом порожня будет за оставленным прицепом возвращаться.

ЛЮДИ РАБОТАЮТ НА СОВЕСТЬ

В декабре 2014 года в Мезенское дорожное управление назначен новый генеральный директор. Им стал Андрей Васильевич Малышев, до этого работавший главным инженером. По возвращении из Мезе-

ни мы встретились с ним. И что примечательно, он тоже начал говорить не о технике, не о финансах, а о людях. Андрей Васильевич считает, что все двести человек – от дорожного рабочего до главного бухгалтера – не столько за зарплату работают, сколько за совесть. И для них на предприятии стараются сделать все возможное. Разработали специальную программу по улучшению условий труда, в рамках которой ремонтируют производственные базы, бытовые помещения. Идет целенаправленное обновление парка дорожных машин. Оказывается, что и работа в управлении востребована, люди хотят тут работать, несмотря на все трудности и суровые условия. Как заметил Евгений Личутин, у него в папке 60 резюме лежат. Необходимо увеличение финансирования. Люди готовы. Техника есть. Кстати, только 20 января парк техники Мезенского производственного участка пополнили два новых самосвала КамАЗ-65111.

СВЯЗУЮЩАЯ НИТЬ

В этом году ОАО «Мезенское дорожное управление» отметит полувековой

Фото: Владимир Поплавский, Сергей Горюх, Наталья Кривенко

юбилей. В 1965 году организация начала работу по системному строительству и ремонту дорог на территории района. В 2008-м был сдан участок Пинега – Совполье – Кимжа, позволивший сделать автомобильное сообщение с Мезенью круглогодичным. Сегодня управление – одно из трех крупных предприятий в Архангельской области, кто занимается содержанием дорог регионального значения. «Мы встречаемся с жителями района, руководителями организаций, – говорит Андрей Малышев, – и видим, как им нужна наша работа. Как ждут они не только ремонта, но и строительства новых дорог. Пусть немного, пусть даже 2–3 километра в год, но дороги нам надо строить и ремонтировать. И тогда люди поверят, что о них помнят, и не будут чувствовать себя брошенными».

Стоит сказать, что строить нужно не только дороги, но и мосты. Понтоны, которые когда-то временно устанавливали на переправах через реки, латают каждый год. Они давно выработали свой ресурс. Пока еще держат и лесовозы, и бензовозы. Но крутит их и выворачивает под тоннами груза. Особенно достается понтону через р. Кимжа по дороге на областной центр. И лучше предусмотреть сейчас, чем потом мужественно преодолевать...

Будем надеяться, что даже в условиях экономического кризиса деньги на поддержание и строительство дорог и мостов найдутся. Тем более что дороги часто из кризиса и выводят. А мосты объединяют.

