

Пути-дороги Алексея Гущина

Он твердо усвоил отцовскую науку — мужчина должен все делать сам

ВОЗМОЖНО, вы каждый день ездите по магистралям, которые построил Южуралавтобан.

Должно быть, это сильное и счастливое ощущение — чувство причастности к преобразению родного города. Подумалось об этом при знакомстве с генеральным директором Южуралавтобана Алексеем Гущиным. Его увлеченность делом заразительна — о дороге он рассказывает как о живом организме, перемешивая терминологию, названия улиц, цифры, историю предприятия и шоферские рассказы.

Как он стал «делать дороги»? Наверное, началось с отцовской науки: мужик должен все уметь в доме. Отец из семьи кузнеца, с семи лет в колхозе пахал и сеял. «Увижу, что ты пригласил мастера чинить розетку — руки оторву», — грозил он уже взрослому сыну. А тот всю жизнь на колесах: в детстве катал сестренку на самокате и бывал драм соседскими бабками за уши, когда спрямлял путь по газону. Позднее вместе с отцом переменял все тогдашние марки мотоциклов, начиная с «козла» — К-125, увлекся картингом. С мотоциклом не расстался и в студенческие годы — не он один, многие его одноклассники, вопреки запретам, таскали «железные коней» по лестницам в комнаты общаги пермского политеха.

Первое двадцатилетие жизни сформировало такую объемную копилку характера, взглядов и навыков, что хватило надолго. Огород, с которого семья весь год кормилась и который требовал неусыпного ухода: только корневой помидоров — полтыщи. Субботняя помощь бабушке — встать в пять утра, отнести с ней на базар молочное и садовое на продажу, вечером — за ней и остатком товара. Межквартальные драки стенка на стенку. Почти ежедневные летние вылазки пешком на Урал или на великах — до Солонихи или Банного. Мороз по коже на спектаклях гримешного на весь Урал Магнитогорского театра кукол «Буратино». Потрясающе насыщенная студенческая жизнь в Перми: восемь институтов с мощной спортивной и культурной составляющей, даже политической активностью — Алексей помнит простую студенческую демонстрацию, которую власти пытались представить как пьяное сборище. Были сплавы, восхождения в горы, стройотряды — более тысячи советских рублей на пилорама за лето, сборы в Белоруссии — в день известия о смерти Высоцкого они не вышли на построение и отцы-командиры мудро не поднимали шума. А еще — личное и заочное знакомство с родными городами однокашников, приехавших со всей страны, включая ее криминальные окраины, ежемесячные рейды в Москву за мясом и колбасой, чтение самиздата с риском вылететь из института, студенческие заработки грузчиком, нагревателем: по ночам в автопарке заводили и глушили моторы, чтобы не замерзли — тосола еще не знали.

Остались от детства и юности ощущение безграничности родины и тяга соучастия в ее жизни, бойцовский характер, принятие физического труда и поиска как обязательной части мужской жизни. И... нежелание заниматься землей, раз уж невозможно посвящать ей столько времени, сколько она требует. Хотя — как сказать: дороги — составная часть земли.

С дорожной и транспортной школой Гущина всегда везло. Было удачное направление на студенческую стажировку — в первый специавто-

центр ВАЗа в Тольятти, где сконцентрировались талантливые молодые технари со всего Союза. Кроме профессионального опыта, волжский город подарил еще и личный багаж. Гушинский фестиваль, еще не тронутый коммерцией и проникнутый атмосферой братства. Дружба со стажером-бакинцем, оставившая на память осознание того, что кавказец — понятие более сложное, чем образ базарного торговца, и... умение жарить шашлыки из хребта барашка. Студенческий заработок — переогнать автомобили в «закрытую» Пермь в самые морозы — тоже оказался в копилке профессионального и будущего руководящего опыта. Только на собственной шкуре поймешь разницу, когда для тебя дорога безразличный транзит, а когда — друг, партнер, враг.

После политеха общение с дорогой и транспортом началось по-взрослому и в привязке к Магнитке — от приглашения на ВАЗ он отказался: «Завод — не мое». А здесь с первых дней работы в отделе эксплуатации МПАТО-2 Южно-Уральского территориально-транспортного управления Гушин привык жить в цейтноте. Работа: обеспечить доставку груза в трест столовых, школьные буфеты, на ликеро-водочный завод, в промтоварные и продуктовые базы города — и ни на час не опоздать под страхом жесткого спроса в парткоме и горкоме, будь ты хоть трижды беспартийный. Может, этот напряженный ритм и позволил управлению стать экспериментатором многих начинаний, которые только вводились в стране. Единая система управления транспортом, отчетности, оплаты, применение прицепного парка и введение попутных перевозок — жаль, что многое в этой системе позднее потеряно.

На первом месте постоянной работы повезло с наставниками. Похоже, и ученик был не из последних: сумел взять лучшее и у добродетельного Владимира Едлошенко, бывшего начальника эксплуатации, грамотного инженера, и у жесткого до грубости руководителя подразделения. Гушин и уволился оттого, что не хотел терпеть хамства: начальник мог послать «по матушке» и руководителя среднего звена при подчиненных, и убежденного сединами шофера.

Кому-то везет жить по накатанной — только не ему: часто приходилось начинать с нуля

У Алексея к тому времени уже сын с дочерью подрастали. Роль мальчика для битья Гушину-старшему не подходила. Профессионализм он подтвердил не только в городских условиях, но и на страже: по несколько месяцев в посевную и уборочную дневал и ночевал в поле. Часто ездил с сыном: накормит, уложит его спать в машине и — к технике, к ругачкам с председателем. Цену и изнанку своему труду знал, а тут... Начальник и тут показал характер. Увидев заявление об увольнении, пригрозил: мол, сгною, закидаю выговорами — по тогдашним законам срок ожидания увольнения продлевался на время действия взыскания. Но — отошел, препятствовать не стал. На прощание неожиданно произнес: «Не держи зла. Поймешь...»

Это был урок: за личными отно-

шениями видеть личность, за ней — профессионализм. Не будь этого неловкого извинения, Алексею труднее было бы перед собой признать: перед ним усталый знающий трудяга — просто он старой закваски, сталинской.

С восьмидесяти второго по девяносто шестой Алексей Иванович прошел на металлургическом комбинате должности от механика до главного инженера управления. Легче перечислить, какого транспорта в нем не было, чем упомянуть весь парк: мотороллеры, гостевые автобусы, «Москвичи», «КамАЗы», «БелАЗы», «Татры». Волосы дыбом: где брать запчасти, обходя бюрократические квоты? А пообещать с транспортом и не при-



слать нельзя — разбейся, но обеспечи. Удавалось. Гушин вникал в производственную технологию, обеспечивал транспортом уборочную кампанию, до сих пор помнит состав районных администраций и партийную номенклатуру Агаповского, Кизильского, Нагайбакского районов — была когда-то идея объединить их в Магнитогорский сельхозрайон.

Как удавалось выдержать бешеный ритм? Алексей Иванович считает: сработала комбинатская система профессионального роста. Правда, учет в организации отставал на порядок — Гушину после территориально-транспортного было с чем сравнивать. Спасибо, поддержали главный инженер ММК Юрий Яковлев и замдиректора комбината по снабжению Тимофей Халезин: удалось ввести новую систему, которая действует до сих пор.

Кому-то везет жить по накатанной — только не Гушину. В девяносто шестом главный инженер ММК Виктор Рашинов предложил ему возглавить Южуралавтобан. Кто знал тогда предприятие? Даже название переспрашивали: «Автобанк»? Опять все сначала.

Начало было трудным. В Минавтобансе советовали строить все, что умеют: «Выживайте». Пришлось заниматься непрофильными работами. Повезло на солидные заказы. Возве-

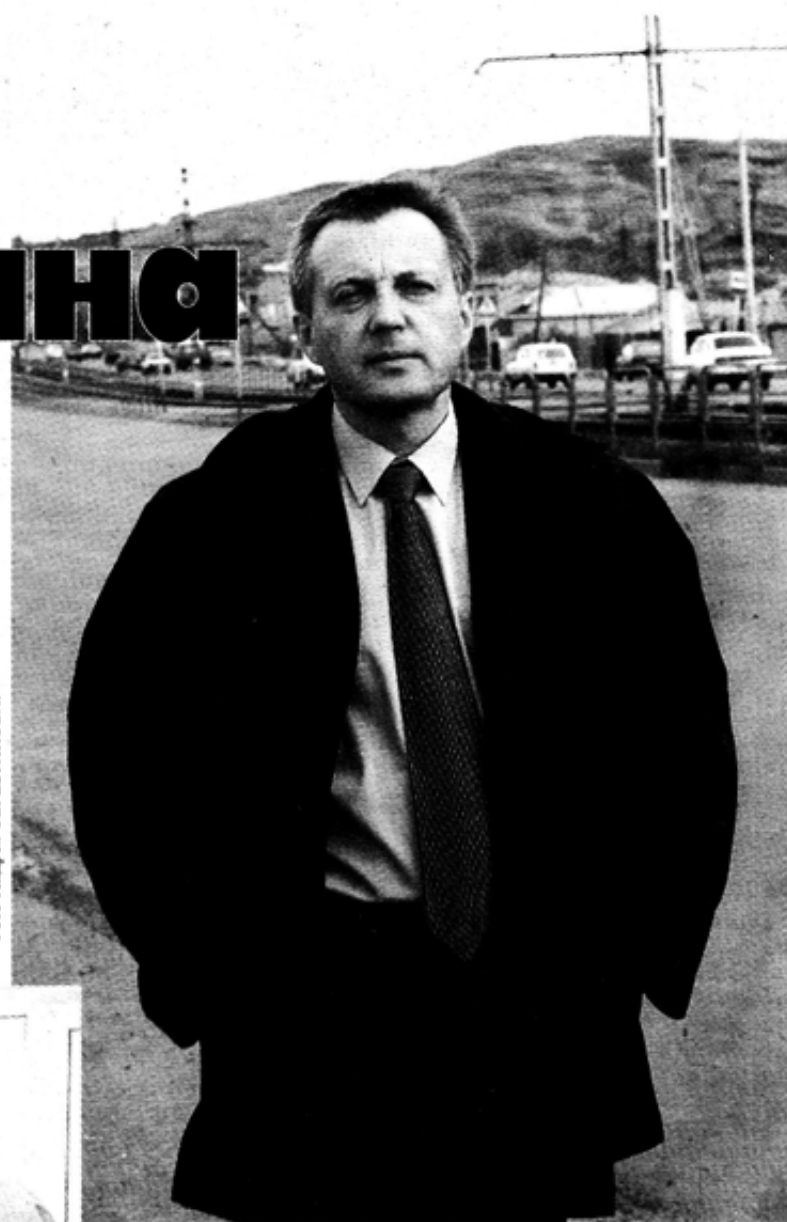


Фото Андрея СЕРЕБРЯКОВА

ли горнолыжный центр на Банном с подвесной канатной дорогой без единой аварии дорожно-строительной техники, хотя «КамАЗы» работали на запредельных уклонах. Сторонние специалисты скептически смотрели на их усилия, пока не увидели результат, а предприятие уже строило вертолетную взлетно-посадочную площадку в Абзакове, белорусскую дорогу, до сих пор единственный в стране крытый корт для настольного тенниса, реконструировали верхнеуральский стадион, футбольное поле магнитогорского, выиграли тендер на строительство нового Ледового Дворца...

Репутацию дорожника за эти годы тоже не уронили. Качество всех трасс сквозь лупу проверяли столичные и соседские конторы — Росдортехнология, Росдорконтроль, КРУ Минфина, Счетная палата, башкирские дорожники. На фрагменте дороги эксперты сняли весь срез в глубину, замерили толщину асфальта, грунта, глины, скалы, даже трубы под дорогой. Вывод: ширина превосходит нормативную на пять сантиметров, качество — москвичи не отказались бы от такого для столицы. Теперь по области и в соседней Башкирии Южуралавтобан знают как «дорожника», да еще многопрофильного.

Дочернее предприятие у него только одно — «Южуралмост», бывший «Мостотряд-105», когда-то строивший по всей стране, но почти развалившийся в годы экономических преобразований. Уже в составе Южуралавтобана «дочка» пять лет назад реконструировала путепровод в районе ТЭЦ с применением новых технологий. Неввероятно: трамвайное движение на время ремонта сохранили и при нормативе в два года управились за полгода. Заодно избавили Магнитку от перетекания налогов в другой город. «Мостовики» присоединение к Южуралавтобану оправдали: с девяносто шестого сдавали в среднем по три моста в год.

Знакомые географические названия Алексей Гушин произносит со вкусом: он привязался к городу еще мальчишкой. Сейчас идет ремонт дороги на Суворова — для Гушина это улица детства. А сколько еще привычных

районов и кварталов, где приведены в порядок пути: на Северном переходе, на Казачьей переправе.

— Жаль только, что как только улучшается трасса, водители начинают гонять против всяких правил, — замечает Алексей Иванович.

Качество дорожного покрытия — его отдельный конек. Он помнит за все двенадцать лет управления предприятием, у какой вещи заканчивается асфальт с одними свойствами и начинается — с другими, на какой улице какие препятствия для ремонта встречались и как их преодолевали. Район «Химчистки»: десять лет асфальт на граншлаковой рецептуре держится. Перекресток Калинин-Ленина: лопнули трубы, можно было ждать разрыва асфальта — однако цел! Улица Октябрьская: 138 колодцев водостока, каждый из которых требует отдельной укладки асфальтового кольца — и дорожники идут на это. Спуск с четырнадцатого на двенадцатый участки, улица Завенягина: тяжелый транспорт постепенно «стягивал» асфальт — теперь его заменили щебеночно-мастичным.

Алексей Иванович увлеченно рассказывает о качестве магнитогорского асфальта и новых технологиях его производства и укладки, о признании — от Казахстана до Германии — качества «автобановского» оцинкованного дорожного ограждения. Признается:

— Где-нибудь в Краснодаре видишь вдоль дорог нашу продукцию — гордишься Магниткой, а в Германии — страной.

Цену за участие в формировании репутации города пришлось платить немалую: четверть века с редкими выходными и вечерами в кругу семьи.

— Но покатай детей на санках время находил, — улыбается Алексей Иванович.

Значит, семья у него в соратниках. Сын в бытность студентом московского вуза даже стажировку вместе с группой проходил на строительстве челябинской трассы. Асфальт — полтора градуса да на солнце тридцать — хорошая закалка, считает отец. И законное право на гордость за участие в строительстве дороги, считает сын. Отцовская порода: есть у Гушиных потребность в причастности к жизни города и страны.

Алла КАНЬШИНА.