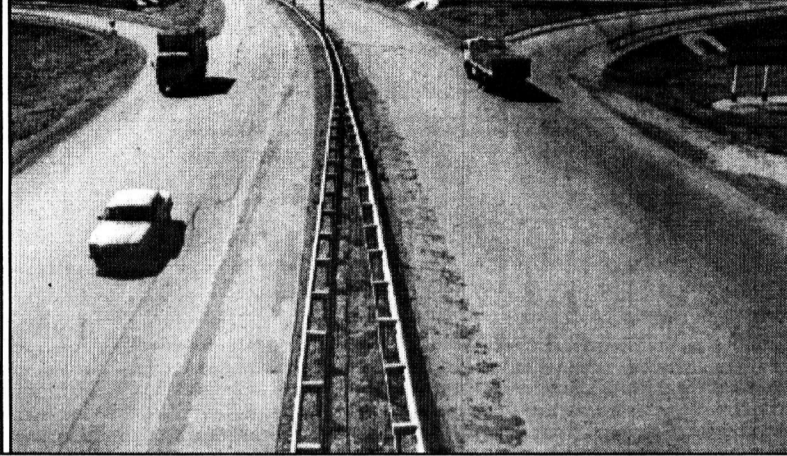
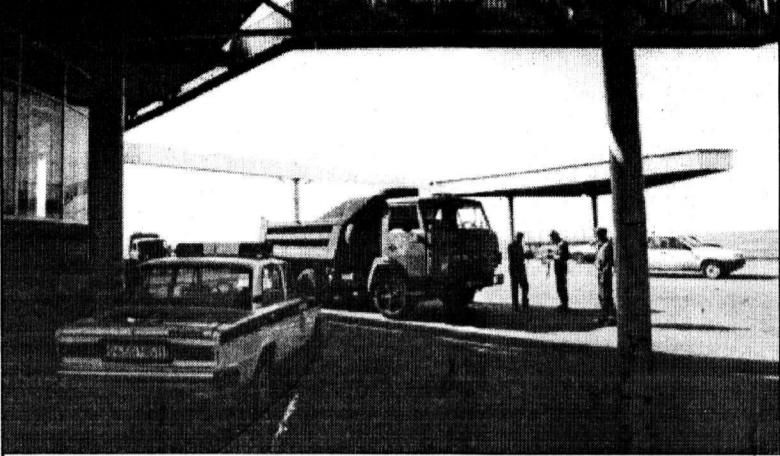


«ЮЖУРАЛАВТОБАН»: ДОРОГИ В НОВЫЙ ВЕК



«Южуралавтобан» использует современную технику, позволяющую строить дороги европейского уровня.

— Юбилей, конечно, отметим, но только после того, как уйдём в зиму, — коротко заявил генеральный директор фирмы Алексей Гуцин.

Специфика качественной укладки асфальтобетонных покрытий заключается в том, что вести ее можно при среднесуточной плюсовой температуре свыше пяти градусов. Как только она устойчиво зашкалит ниже этой отметки, для асфальтоукладчиков наступает зима. Разумеется, автобановцы ни на один день не прекращают работы — меняется только их характер. Всю «холодную» половину года они занимаются подготовкой будущих трасс к новому асфальтовому штурму.

Сегодня даже ограниченные обыватели начинают усваивать: дороги дороги. Поставьте разные ударения в этих рядочках, и вам все станет понятно. На наиболее сложных участках автобановского дорожного полотна на один километр обходится в 15 миллионов рублей.

Почему? Во-первых, при прокладке дороги строителям приходится сглаживать рельеф: либо снимать грунт до двух с половиной метров, либо подсыпать его. Обзор для любителей езды не должен быть меньше 400 метров. А какую езду любят русские — объяснил еще Гоголь. Во-вторых, любая дорога пересекает всяческие — несть им числа — инженерные магистрали: канализационно-водопроводные, энергетические, телефонные... Их приходится либо переносить, либо вписывать в дорожное полотно. Нередки всяческие развязки и объездные пути, и при этом нельзя забывать о прокладке водопропускных труб и ливневой канализации, иначе при малейшем паводке и непогоде по дорогам будет катиться вода, а не машина. В-третьих, цена дороги зависит от стоимости материалов,

уложенных в ее полотно. Таковы вкратце основные причины, из-за которых на километр трассы порой приходится затрачивать «крутые» миллионы.

Надо учесть: плохие дороги — а на наших родимых просторах преобладают именно плохие — обходятся дорожке дорожки. Ямочные ремонты асфальта, которыми у нас так увлекаются,

В прошлом году, например, дорожные налоги Магнитки составили 800 миллионов рублей. По договоренности с Федеральным дорожным фондом, администрацией и Законодательным собранием Челябинской области они остались в городе. Точнее — в фирме «Южуралавтобан», которая вкладывает эти средства в строительство дорог, связывающих близлежащие города и села, сооружает кольцевую трассу вокруг Магнитогорска.

Таким образом, изначально новое дорожностроительное подразделение использует налоговые отчисления, выплачиваемые в дорожный фонд комбинатом и другими предприятиями Магнитки, для прокладки новых и капитального обновления действующих дорог либо в черте города, либо вокруг него. Генеральный директор «Южуралавтобана» Алексей Гуцин особо подчеркивает именно это обстоятельство:

— Налоговые отчисления Магнитки не утекают в федеральный фонд, а остаются в городе и работают на город. Наша задача заключается в том, чтобы честно и эффективно использовать эти немалые средства: строить дороги качественно и в большом объеме. В первом сезоне, в 1996 году, мы осваивались и проложили

только два километра дорог. А потом год от года набирали обороты: 27, затем 37, а в прошлом году уже 42 километра новых дорог. Можно сказать, что теперь мы в состоянии проложить трассу в условиях любого рельефа с современными путепроводными двухуровневыми развязками и высоким качеством покрытия — у него есть и техническая база, и опыт. Коллектив сразу делал ставку на лучшие образцы и в технике, и в технологии, получал полную поддержку руководства комбината.

уровневыми развязками и высоким качеством покрытия — у нас есть и техническая база, и опыт. Мы сразу делали ставку на лучшие образцы и в технике, и в технологии, получая полную поддержку руководства комбината.

Стратегию своего подразделения раскрывает человек, всю жизнь занимающийся эксплуатацией автомобильного транспорта. У него специальное высшее образование именно в этой увлекательной сфере деятельности, и в командиры «Автобана» он уходил с должности главного инженера автотранспортного управления комбината — сказались жажда нового дела и самостоятельность характера. Каково приходится даже нашим специфически вездеходным машинам на родимых российских, прости Господи, дорогах — он представление имеет. И, конечно, понимает, какими они должны быть.

— Только не надо преувеличивать, что наши дороги мирового класса, — бывший доменщик, а ныне начальник производственного отдела Станислав Янковский акцентирует внимание

на корректности формулировок. — То, что мы строим лучшие асфальтобетонные дороги в России, правильно. До мирового уровня со временем мы, надеюсь, дотянемся. А пока за нынешний год добились следующего: намечали 50, а сдадим в эксплуатацию 60 километров дорог и половину из них — в городе. А за городом — две 11-километровые нитки от Буранный до Солодянки и еще пару участков объездной дороги вокруг Агаповки...

«Южуралавтобан» очень плотно сотрудничает с Главным управлением дорожного хозяйства области: сезонно арендует необходимую технику, ведет с ним единую строительную политику. Начальник управления Радик Вануц сотрудничает с магнитогорцами доволен: они бережно относятся к арендуемой технике, полноценно используют ее, аккуратно соблюдают договоренности. «С таким, — как он однажды выразился, — народом приятно иметь дело».

То, что «Южуралавтобан» использует в зависимости от сезона и характера работ технику областного управления дорожного хозяйства, не значит, что у него нет собственной базы и он ходит с протянутой рукой. Он имеет два суперсовременных асфальтобетонных завода, закупленных комбинатом у немецкой «Beninghoven», 70 единиц самосвальной техники, свыше сотни всяких новехоньких асфальтоукладчиков и других специальных машин, завод кубовидного щебня... Завод, в частности, привлекателен не только своими технологическими новшествами, а и особенностями выпускаемой продукции. Суть в том, что щебень именно кубовидный, а не какой попало, укладываемый в основание дорожного полотна, гарантированно обеспечивает более высокое качество и длительность эксплуатации дорог — у него минимальная просадка. «Автобан» Магнитки на качестве экономить не собирается.

Средства, которые могли уйти в федеральный фонд, дали возможность создать высокопрофессиональный коллектив в 1200 человек. Разумеется, подавляющее большинство из них специальными дорожностроительными знаниями до прихода в фирму не владело. Но «дорога» учит быстро, и факт их высокого профессионализма оспаривать никто не берется: «товар» говорит сам за себя.

В орбиту дел комбинатских дорожников активно включены подразделения треста «Магнитострой» и «Мостопоезда» № 105; продукция, пользующаяся спросом у «Автобана», пополняет портфель заказов известняково-доломитового и горнообогатительного производств комбината...

Две извечные проблемы преследуют Россию: дураки и дороги. Деловая сметка комбинатских шефов «Южуралавтобана» привела к появлению дорог, по которым не стыдно въехать в новый век.

В. КАГАНИС.
Фото Е. РУХМАЛЕВА.

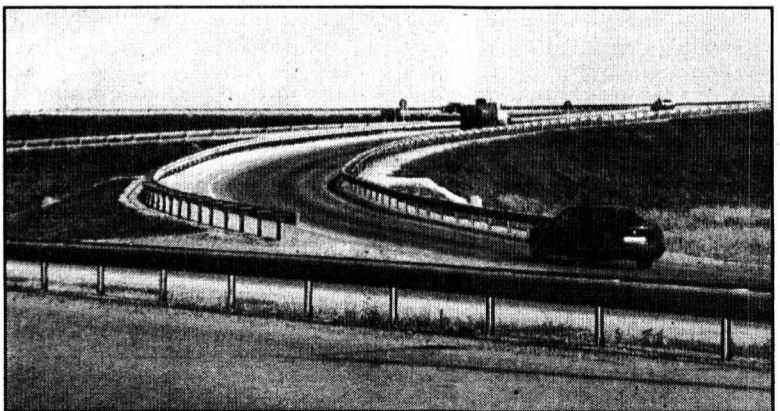


«Южуралавтобан» в состоянии проложить трассу в условиях любого рельефа с современными путепроводными двухуровневыми развязками и высоким качеством покрытия — у него есть и техническая база, и опыт. Коллектив сразу делал ставку на лучшие образцы и в технике, и в технологии, получал полную поддержку руководства комбината.

средства и материалы жрут, а эффект от них воистину «ямочный».

С первых дней «Автобан» комбината заявляет о себе именно качеством, и его фирменный знак наряду со знаком ММК стал визитной карточкой Магнитки. Хочется напомнить: высокой репутацией его коллектив добился с первых километров уложенных им дорог.

Рождение ЗАО «Южуралавтобан» в истории Магнитки аналогов не имеет. Отвечая на один из вопросов журнала «Человек и труд», генеральный директор ОАО «ММК» Виктор Рашников так раскрыл суть его возникновения:



Объездная дорога Магнитогорска.

КУЛЬТУРА

ПОЭЗИИ ЗВУКИ ВОЛШЕБНЫЕ

В минувшую среду в гостинице библиотеки металлургов звучала чарующая музыка П. Чайковского. Выставка книг «Знакомые незнакомки» повествовала о легендарных представительницах планеты.

Да и на огонек в этот вечер собрались только женщины, причём не менее очаровательные, чем книжные героини. Директор библиотеки Н. П. Антропов гостеприимно встречала активисток из общественного движения «Я — женщина» во главе с Марией Робертовной Москвиной. На счету этого движения за восемь месяцев существования уже немало добрых дел. Но, как оказалось, эти женщины умеют не только хорошо трудиться, но и отдыхать душой, чувствовать и понимать «поэзии звуки волшебные». Недаром они горячо приветствовали гостей вечера, магнитогорских поэтесс — члена Союза писателей России Римму Андриянову Дышаленкову и молодого автора Инну Воскобойникову.

А поводом для такой встречи стало международное событие. Как сказала заведующая методическим отделом библиотеки М. Н. Мельникова, Организация Объединённых Наций 2000 год объявила годом мировой культуры. А женщина с её природным даром любить и сострадать творит культуру, историю, является миротворицей.

Выступила на вечере и поэтесса Елена Хохлова. Ее строки «любовь — чудеснейшая ваза, не увядают в ней цветы» вселили надежду в незыблемость женской, материнской любви, в то, что сказанное в этот вечер останется в сердцах, не угаснет. Подтверждением тому стали слова М. Р. Москвиной:

— Наша жизнь проходит в бесконечном движении, мы куда-то торопимся, бежим. А сегодня приостановились и услышали те откровения, которые выстрадали женщины-поэты в любви и нежности.

На память о встрече активистки общественного движения «Я — женщина» получили по стихотворению поэтесс с автографами и блокноты.

И. КАЗАЧЕНКОВА.

БОГАТ ТАЛАНТАМИ НАРОД

27 октября в здании театра «Буратино» состоялось шоу-представление «Алло, мы ищем таланты!», организованное муниципальным учреждением «Дом башкирского искусства».

Алевтина Николаева, работающая на стройке штукатуром-маляром, родилась и выросла в башкирской деревне Абзелиловского района. В постоянном общении со сверстниками хорошо усвоила башкирский язык и песенную культуру. Более того, начала сама сочинять песни на башкирском языке и исполнять их под собственный аккомпанемент на гитаре. С одной из своих песен Аля и выступила на вечере, чем немало удивила и порадовала многочисленных зрителей.

Первый раз на сцену вышли Лейсан Латыпова и Сануза Сулейманова, Гульназара Габитова и шестиклассник Марсель Латыпов, который немало повеселил публику самозабвенным исполнением остроумных башкирских частушек. А когда Земфира Хакеева исполнила индийский танец, я даже начал верить, что часть народа, населявшего десятки протопородов Южного Зауралья несколько тысячелетий тому назад, ушла когда-то в Индостан и основала там богатейшую культуру.

Особенным стало завершение вечера: вторую часть представления все ожидали с нетерпением, потому что было объявлено — будет петь Денислам Нагимов. Только в этом году он принял участие в нескольких региональных конкурсах исполнителей башкирской песни и на всех был отмечен самыми высокими местами. Безусловно, способный юноша, ставший стипендиатом губернатора области, закончил в этом году девятый класс и поступил на вокальное отделение музыкального колледжа при Магнитогорской государственной консерватории, где теперь и постигает основы мировой певческой культуры. Ожидания зрителей Нагимов оправдал: он вдохновенно исполнил старинные народные и современные башкирские песни.

М. ХАЙБАТОВ.