

О дорогах и не только...

19 октября – День работников дорожного хозяйства. В преддверии профессионального праздника нашим званным гостем стал Борис Останков, который на протяжении 15 лет возглавлял Сухоложское ДРСУ.

– Борис Алексеевич, вы руководили Сухоложским ДРСУ, поэтому основная тема нашего разговора – дороги. В 2018 году Президент РФ Владимир Путин обозначил 12 нацпроектов, в том числе «Безопасные и качественные автомобильные дороги». Ежегодно на их развитие выделяются большие средства, но, увы, качество оставляет желать лучшего. В чем причина?

– На реализацию нацпроекта на пять лет заложено почти 4800 млрд руб. Эти деньги идут на строительство, реконструкцию и капитальный ремонт дорог, но совершенно не учтено их содержание. И мы имеем то, что имеем.

Взять Сухой Лог. Если раньше «Горкомхоз» методично проводил ямочный ремонт в период всего сезона, то сейчас эти работы выставляются на торги, их выигрывает совершенно сторонняя организация, за месяц осваивает средства и уезжает с территории.

Недостача денег на содержание дорог огромная и хроническая. В 2015 году я был в резиденции губернатора и поинтересовался у советника председателя областного правительства Евгения Гурарева, почему бы на региональном уровне не выделить треть от запланированных на дороги средств именно на содержание. Он ответил, что этого никто сделать не позволит.

– Почему дороги, построенные в советское время, были более долговечными и качественными?

– Тогда цель была делать меньше, но лучше, чтобы на десятилетия. К тому же стандарты, применяемые сегодня при строительстве, остались с 50-х годов прошлого века. А посмотрите, какой на наших дорогах транспорт! Идет машина 60 тонн, а раньше самые тяжелые не превышали 10 тонн. Большегрузы давят на дорожное полотно, и оно изнашивается в разы быстрее.

Подход к строительству и технологиям нужен совсем другой. Не говорю, что сейчас вообще не обращают внимания на качество, но выполняют работу, как предписано, а ведь надо учитывать и особенности.

В начале 90-х Сухоложское ДРСУ приступило к реконструкции автодороги Сухой Лог – Богданович. Первый проект был рассчитан на автодорогу третьей категории (достаточно узкую). Нам удалось доказать, что лучше сделать дорогу второй категории, пусть и с большими затратами, но навсегда. Прошло более 30 лет, и где вы видите хоть одну

яму?! Вот и весь секрет. Прежде чем приступить к работам, мы раскочковывали всё под ноль и только потом ремонтировали.

Сейчас ремонтируют частую как? Снимают верхний слой асфальта, новый укладывают, и внешне всё нормально, а то, что щебень снизу превратился в пыль, – этого никто в расчет не берет. В Европе на дорогах даже разделительную полосу периодически смещают то в одну, то в другую сторону, чтобы давление от автомобилей приходилось на разные участки полотна. У нас как одна колея есть, так по ней и идут.

Миллиарды вкладывают в ремонт ежегодно, а деньги уходят, по сути, в никуда. Плохие дороги – это не беда дорожников, а результат государственного подхода к вопросу.

– Сухоложское ДРСУ под вашим руководством считалось в области одним из лучших.

– Не только считалось, но и было таковым. И дело не столько в руководителе – тогда был хороший коллектив, грамотные специалисты. В 1987 году меня избрали председателем совета директоров «Автодора», выбрали среди 42 руководителей дорожных хозяйств. Раз я стал председателем, то Сухоложское ДРСУ имело некоторые «полюшки». Как пошутил после моего избрания первый секретарь сухоложского горкома партии Тимофей Пятенко, «теперь мы должны до каждого туалета в Сухом Логу дороги сделать».

Мне кажется, я был самым молодым руководителем такого ранга: когда возглавил управление, мне исполнилось всего-то 33 года. Хочу отметить, что крупнейшую помощь в решении вопросов оказывали старшие товарищи-партийцы Анатолий Быков, Николай Евсеев, Анатолий Клинов. Они шли навстречу: выделяли технику, и наш коллектив численностью 100 человек делал такие же объемы работ, как Камышловское ДРСУ, по составу большее в два раза.

– До того, как возглавили ДРСУ, вы работали в СУ-7: отвечали за налаживание канализационных систем и систем теплоснабжения и водоотведения в строящихся жилых домах. Отчего поменяли отрасль?

– Партия направила, я ведь был ярким коммунистом. И вы знаете, тот подход к выбору руководителя был правильный: прежде чем встать у руля, надо было пройти все ступени карьерной лестницы.

Почему Китай процветает?

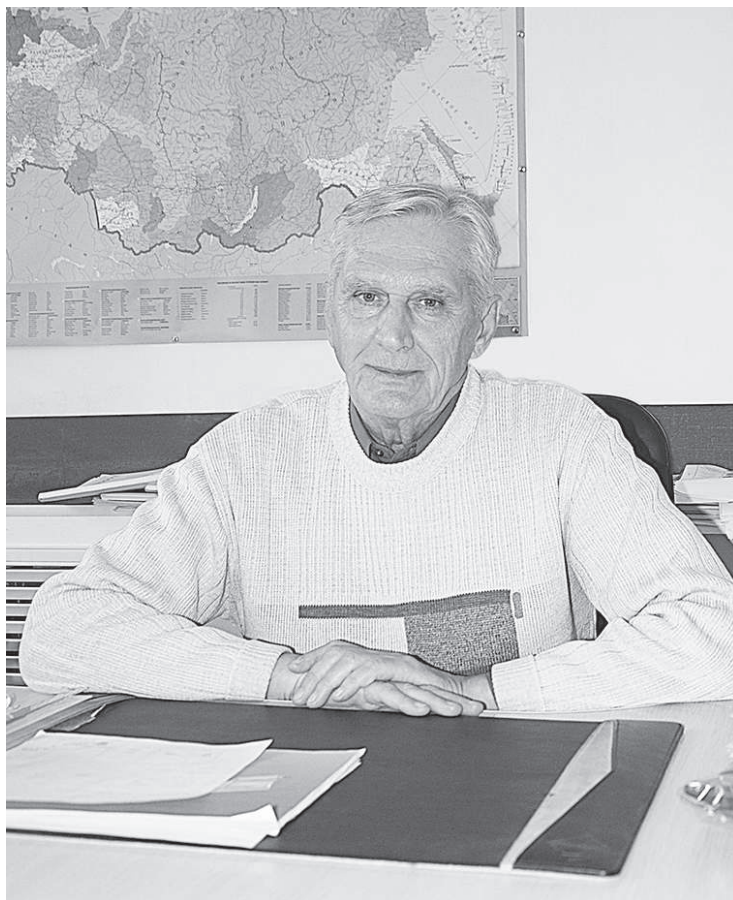


Фото Маргариты ПИДЖАКОВОЙ

Потому что они переняли от нашей коммунистической системы подход к подбору кадров. Китайский лидер Си Цзиньпин положительно рекомендовал себя, когда был секретарем деревенской партийной организации, и партия стала продвигать его наверх.

Я начинал в СУ-7 аккумуляторщиком, затем стал мастером, начальником участка, начальником отдела строительства завода «Спецжелезобетон» и только потом руководителем ДРСУ. Тем более что специальность моя – «строительно-дорожные машины и оборудование».

– В 1997 году вы выкупили акции Сухоложского механического завода, который на тот момент был в тяжелом положении, и дали главе муниципалитета Анатолию Быкову слово, что выведете предприятие в прибыль. Спустя четыре года экономическая ситуация действительно начала налаживаться. Как получилось, что в одночасье потеряли завод?

– Тогда я не только предприятие потерял, потерял всё... В конце 90-х у завода были большие долги, и я продал контрольный пакет акций в казну Свердловской области. Когда ситуация стабилизировалась и к 2003 году мы вышли на прибыль, меня вызвали в область и сначала попросили «по-хорошему» отдать оставшиеся 30% акций. Я, естественно, отказался, но у них был контрольный пакет, и они переизбрали меня. Назначили нового генерального директора и за четыре месяца подвели завод к банкротству.

В 2006 году сам лично нашел в Челябинске инвесторов для предприятия, и сейчас на базе

СМЗ работает Сухоложский крановый завод.

– Чем вы занимаетесь сегодня?

– Вот уже пять лет, как мы с младшим сыном занимаемся производством. Я учредитель общества с ограниченной ответственностью «СМЗ» (знакомую аббревиатуру взяли потому, что Сухоложский механический завод был когда-то хорошо известен в стране, к этому названию сохранилось доверие). По факту у нас цех по производству аэродинамических отвалов – специального зимнего оборудования для содержания дорог. Отвалы крепятся к тракторам для чистки проезжей части от снега.

Почему решили заниматься именно этим? В области, да и на Урале такого производства нет. Еще в 1997 году, когда возглавил Сухоложский механический завод, мы начали выпускать такую продукцию. Подобное оборудование производили в Смоленске, в Ленинградской области и в Орле – и это на всю страну!

В 2010 году пытался наладить производство отвалов в Новоуральске, но меня позвали вновь возглавить Сухоложское ДРСУ, так как на тот момент оно было самым проблемным дорожным участком в области. Отработал три года, и меня пригласили в «Свердловскавтодор», чтобы сказать: «Спасибо за труд»...

– Вы человек советской закалки, 40 лет жили при социалистическом строе и уже 35 – при нынешнем. С высоты прожитых лет, как считаете, лучше было тогда или сейчас?

– Сложно сравнивать... Одно могу сказать абсолют-

/ досье

Борис Алексеевич Останков родился 25 октября 1951 года в Липецкой области. Позднее вместе с родителями переехал на родину матери, в Сухой Лог.

Окончил школу №1, отслужил в армии. Вернувшись в Сухой Лог, трудился рабочим.

В 1972 году поступил в Сухоложский индустриальный техникум.

В 1980-м поступил в Тюменский индустриальный институт. Окончил Университет марксизма-ленинизма при Свердловском горкоме КПСС.

В 1985-м был назначен начальником Сухоложского ДРСУ.

В 2001 году, в возрасте 50 лет, окончил Уральский государственный экономический университет (СИНХ).

В 1997-2003 гг. возглавлял Сухоложский механический завод.

Сейчас учредитель и руководитель ООО «СМЗ».

но точно: советский строй сам себя съел. Я был ярким коммунистом, потом стал ярким противником этого строя.

Крах был предопределен. Помню, учился в университете марксизма-ленинизма и «схватился» с одним преподавателем. Говорю ему, что работать так, как это делаем мы, нельзя. Привожу пример. Мы тогда только начали строить водовод, мой участок – как раз первый километр. Идет неделя дождей – а там везде глина, болото, и машины зайти не могут. Технику, которая пришла с автобазы, отправляю обратно: работы пока нет. Меня вызывает первый секретарь горкома партии Пятенко и объясняет, что при социализме работать должны все, не может быть такого, что нет работы: «Если ты этого не поймешь, то мы попросим тебя положить партийный билет на стол». А водители что делали? Заездут в лес, там простоят, солярку сольют и уезжают, а мы в накладной расписываемся за рейс.

Я доказываю преподавателю, что таким образом мы страну проедаем, нельзя так. Уже тогда понимал, что развал неизбежен...

Хорошего в материальном плане было мало, а вот в духовном – да. И подбор кадров, и отношение к людям. Нельзя было огульно отказываться от всего. Со временем мы начали извлекать положительное из советского прошлого и применять к современным реалиям. Не знаю, какой будет тогда строй, но верю, что жизнь станет лучше, и может быть, известная поговорка про дураков и дороги станет лишь частью народного фольклора.

Беседовала
Маргарита ПИДЖАКОВА