



ГАЗЕТА АДМИНИСТРАЦИИ ПАО «ДОРИСС»

ДЕЛО ЖИЗНИ



ДВА ИНТЕРВЬЮ В ОДИН ДЕНЬ. ДВА ЧЕЛОВЕКА, КОТОРЫХ ОБЪЕДИНЯЕТ ОДНА РАБОТА ИНЖЕНЕРА-МЕХАНИКА, В ЭТОМ НОМЕРЕ РАССКАЗЫВАЮТ О СВОЕМ ПРОФЕССИОНАЛЬНОМ СТАНОВЛЕНИИ В СТЕНАХ НАШЕГО ПРЕДПРИЯТИЯ.

Андрей Семенов: «Работать интересно всегда, было бы желание»



День, когда ты устроился на работу, обычно навсегда остается в памяти. «Шел по Дорожному проезду, в «Монолитстрой». Решил зайти по пути в УМ-4, чтобы спросить – нужны водители, нет? Зашел. Отправили меня к механикам. Дмитрий Алякин сразу сказал – давай, приходи. Был август 1989 года», – вспоминает сегодня Андрей Иванович Семенов, главный инженер ООО «Спецтехникасервис».

Так, казалось бы, по воле случая, поступил он в одно из подразделений треста «Спецстроймеханизация» и остался в нем на 34 года. Потом в жизни Андрея Ивановича такие спонтанные решения случались не раз, и все они почему-то носили судьбоносный характер. Тут поневоле задумаешься: может, само провидение посылает их нам порой?

Так, например, сразу после армии получить высшее образование молодому парню не удалось. В 1987 году он приехал в Чебоксары, работая водителем на автобазе, учился в подготовительном отделении ЧГУ и поступил в университет. Но через полгода был отчислен: с преподавателем химии не сложились отношения. Как будто кто-то свыше решил проверить – а верное ли ты направление выбрал?

Зато в один прекрасный день Андрей Иванович, опять-таки, случайно проходя мимо строительного техникума, сделал важный в жизни выбор. Вскоре сдал экзамены, поступил в это учебное заведение и получил диплом. Также с первого раза сложилась взаимная симпатия и с Волжским филиалом МАДИ. Проезжал мимо вуза, увидел объявление о наборе, остановился, зашел, написал заявление и благополучно его окончил.

Испытаний жизнь посылала немало, но Андрей Иванович спокойно принимал эти вызовы и всегда старался ответственно выполнять свои непосредственные обязанности. Он уверен: если каждый на своем рабочем месте будет делать то, что обязан, успех компании обеспечен.

В 90-е годы, когда ветры перестройки

шатала всю страну, всему коллективу предприятия пришлось нелегко. Зарплату давали раз в полгода – шампанским, кирпичом, детскими вещами. Компания отчаянно боролась за выход на прибыльные подряды. Андрей Иванович в те годы работал водителем, прикрепленным к ПТО. «С Борисом Петровичем Глушковым, бывало, на неделю до трех раз выезжали к Заказчику в Нижегородскую область. Тогда мы строили объекты в Кстово, дорогу объездную, площадку под опытно-промышленный завод БВК отсыпали и т.д. Борис Петрович был грамотным руководителем, болеющим за коллектив, – с теплотой вспоминает Андрей Иванович.

В этот период Андрей Иванович успел поработать и личным водителем Игоря Валентиновича Рощина. На УАЗике! «Дело в том, что из гаража Московского райисполкома «увели» его «Волгу», взломав замок, – рассказывает он. – На предприятии служебных машин представительского класса было немало, но Игорь Валентинович не мог лишиться кого-либо из своих подчиненных комфортного автомобиля и терпеливо ждал, когда появится возможность купить новую машину себе».

После окончания строительного техникума Андрей Иванович пришел в производственно-технический отдел УМ-4 инженером. Делал сметы, расчеты, подписывал исполнительную документацию. Дни, наполненные новым смыслом и заботами, завертели в круговороте событий, в профессиональном багаже стал накапливаться новый опыт. Еще через 4 года Андрею Ивановичу руководство предприятия вверило совсем другое, но не менее ответственное направление – охрану труда и промышленную безопасность объектов в СУ-4. Переквалифицировавшись, с 2005 года по 2018 год он трудился в данной профессиональной сфере, в полной мере обеспечивая соблюдение строгих требований к производственным процессам.

Потом судьба снова предоставила возможность попробовать свои силы в новом направлении – инженером-механиком на новочебоксарском АБЗ. И тут снова не обо-

шлось без вмешательства таинственных сил, которые направляют нас в переломный момент по той или иной стезе. «На тот период у меня были планы устроиться на другое предприятие, но я решил переговорить с Александром Вячеславовичем Митюшиным, заместителем генерального директора, хотя еще с утра даже не думал о встрече с ним», – снова вспоминает Андрей Иванович.

Вероятно, таким магическим, притягивающим свойством обладают само наше предприятие и коллектив «Дорисса» – не готовы они взять и вот так просто отпустить человека, который связан с ним самыми тесными узами, прикипел к нему всем сердцем?

Прежде чем окончательно освоиться в новой должности инженера-механика, Андрею Ивановичу снова пришлось «обнулиться», но он смог перестроиться, доказать свою экспертность, а также влиться в новый коллектив и заручиться поддержкой коллег.

«Никогда не стесняюсь спрашивать, если сам чего-то не знаю, – говорит Андрей Иванович. И водителям всегда говорил – подскажите, в чем проблема, давайте вместе подумаем, как этот вопрос решить».

Любой опыт становится ступенькой, на которую опирается человек в новом деле. С 2020 года Андрей Иванович трудится главным инженером в дочернем обществе «Спецтехникасервис», и эта должность соединила в себе все области знаний и навыков, в которых специализировался Андрей Иванович до нынешнего дня.

Он разгадал секрет успешности – человеку должно быть интересно на работе. «Тем же водителем в первое время – было занимательно разбирать карбюратор, зажигание выставлять, свечами колдовать. Заезжал на ремонт, спорил с механиками. В ПТО была своя специфика – работа в компьютерных производственных программах, внесение изменений в ПСД, даже проектирование каких-то отдельных участков автодорог. Работая специалистом по охране труда, а потом механиком, тоже столкнулся с необходимостью изучать новую информацию, и мне это нравилось», – объясняет Андрей Иванович.

«Сколько лет уже в «Дориссе» – сел в этот



Директор
ООО «СТС»
А.В. МИТЮШИН:

«Андрей Иванович и Филарет Анатольевич – два полноценных, высококлассных специалиста, которые на сегодняшний день

могут организовать весь производственный процесс ремонта спецтехники от начала до конца, а также непосредственно принять участие в ремонте в качестве специалистов. Под словом «процесс» я подразумеваю разные этапы и направления сервисного обслуживания и ремонта техники – оформление документации, расстановку людей, выдачу заданий, снабжение запчастями, просчет экономической целесообразности и много других работ, направленных на получение результата.

Оба они разные. И по характеру, и по возрасту. Но в любой момент они могут заменить друг друга. Как специалисты, они состоялись на все 100 процентов, а когда они вместе – это сила».

поезд и едешь. Ни дня не пропустил без уважительной причины. Болееешь – не болееешь, идешь на работу. Внутри сидит этот червячок – надо и все. Вот молодежь нынешнюю сложно понять. Взял и не вышел. Телефон есть – позвонить не могут. Три дня ни слуху ни духу – я говорит, в деревню поехал, отцу помогать. Нормальное явление – ведь 23 года человеку? На него же рассчитывают все», – рассуждает ветеран предприятия.

Андрей Иванович считает, что сама эпоха прививала людям такие черты, как обязательность, ответственность. «Было все обязательно. Отца я не видел, на работе всегда был, работал главным инженером сельхозтехники. Мать на работе. Я на улице. Кто меня мог научить?»

Работать на посту главного инженера сервисного предприятия – это прежде всего большая ответственность. От безотказной работы спецтехники зависит ритмичная работа на строительных объектах. Надо вовремя выполнять плановые и внеплановые ремонты, обеспечивать запчастями, правильно и своевременно оформлять рабочую документацию, договора, акты выполненных работ.

При всей, казалось бы, рутинности каждый день подкидывает новые задачи, и для решения каждой нужен свой ключ. Иногда даже самое незатейливое дело – допустим, снять с трапа нерабочий дорожный каток и завести его в гараж – может предъявить большие требования к профессиональным знаниям и организаторским способностям руководителя. Чего стоит выездной ремонт, особенно в холодное время года? Но если есть желание, работать всегда интересно, считает Андрей Иванович.

С ЮБИЛЕЕМ!

Администрация, Наблюдательный Совет ПАО «Дорисс» горячо и сердечно поздравляют с юбилеем наших коллег!

55 лет
1 декабря, Дюкин Николай Герольдович, водитель автомобиля ООО «Дороги Чувашии»

19 декабря, Григорьев Николай Геннадьевич, водитель автомобиля ООО «Транс-Регион»

24 декабря, Егоров Александр Иванович, дорожный рабочий ООО «Дороги Чувашии»

ЛИЦА КОМПАНИИ

Филарет Маноль: «Будущее – за универсальными специалистами»

Он знает почти все о профессиональных болячках спецтехники. Может легко разобрать и собрать вышедший из строя механизм. Сесть за руль любого транспортного средства и управлять любым видом дорожно-строительных машин.

Если большинство из нас обладает максимальным уровнем компетенций в какой-либо узкой специализации, то инженер-механик ООО «СТС» Филарет Маноль имеет настолько разносторонние знания и навыки в своей профессиональной области, что вполне может явить собой образ того самого «универсального солдата».

Филарет, у Вас, можно сказать, патриаршее имя. Откуда такое редкое для Чувашии сочетание имени и фамилии?

– Меня назвали в честь крестного отца – друга отца. Выбора не было: родилась бы девочка, была бы Филарета, так как существует и женская форма этого имени. Отец родом из Белгорода. Он детдомовский, приехал в Чебоксары в 18 лет, работал в тресте № 5 главным инженером. В Моргаушском районе, где трест строил школы, детские сады, он познакомился с моей мамой и остался жить в деревне, был заместителем председателя колхоза. Такова краткая история моей семьи. А корни нашей фамилии – предположительно немецкие.

А как Вы выбрали профессию – родители в этом как-то участвовали?

– Можно сказать, что отец просто с малых лет не запрещал мне ездить на своей машине и ремонтировать, в том числе и ломать ее не запрещал.

С какого возраста?

– В 4 классе я уже ездил за рулем. У нас был «Москвич-412». Пока ноги не доставали до педалей, на подушку садился. В 6-7 классах я уже возил сено, был помощником комбайнера. В деревне было картофелехранилище, и гараж был большой – разрешали на электрокарах, бензокарах пробовать поработать. Старшего брата учил ездить за рулем. На каникулах все лето работал в Чебоксарах, у крестного отца, в автомастерской.

Считаю, что крестный так же, как и мой отец, здорово поддерживал меня в моем увлечении. Сам был мастером по кузовному ремонту: машины красил, металл вытягивал. Так как у меня руки туда не шли – имею в виду сварочные работы, покраску, для меня в гараже всегда другую работу находили – менять колодки, накладки, другие механические части. Желание добиваться цели, заканчивать начатое – у меня тоже, наверное, еще с детства.

Первая ваша рабочая специализация – это машинист дорожно-строительных работ и слесарь 5 разряда.

– В 2007 году, после 9 класса, я поступил в ПТУ № 18 – то самое, у которого с «Дориссом» очень давние партнерские связи. Преподаватели знали уже, что я все понимаю в устройстве техники, поэтому часто поручали ремонт учебной техники – экскаватора, трактора Т-150 и др. Много времени проводил в гараже.

Как произошло первое знакомство с «Дориссом»?

– В «Дориссе» прошел производственную практику на 2 курсе. А 22 ноября 2010 года устроился на работу официально, машинистом бульдозера.

Дали мне с третьего ряда бульдозер, тогда парк был большой, и техника стояла в три ряда. Механиком был Юрий

Данилыч Данилов – 48 лет отработал в «Дориссе». «Сначала, – говорит, – первые два заведешь, третий достанешь». Ну, «достал», наверное, я его на третий день, загнал в цех...

То есть это было непростое задание, своеобразный тест?

– Ну надо завести было машины, а они были раскомплектованы. Чтоб загнать бульдозер с 3-го ряда, сначала пришлось в ноябре, на улице, отремонтировать первые два. Техника без стартера, людям здоровым-то нелегко, а тут пацан 18-летний. Получилось, загнал я бульдозер. Они мне: «Может, на легкую технику пойдешь?» «Нет, – говорю, на большой останусь».

Потом был еще такой момент с польскими коробками передач гидромеханическими. Руководство собралось, обсуждают. «Нет, не сделаем, никогда такие не делали», – Юрий Данилович говорит. «Сделаю», – говорю. И сделал. И тогда уже окончательно остался в «Дориссе».

Откуда такая уверенность была, что сможешь починить?

– Литературу читать любил техническую. Честно. Понимание есть хорошее, как что работает, откуда масло берет, как включает и все остальное. Видел просто принципы работ таких коробок.

Как складывался Ваш дальнейший профессиональный рост на предприятии?

– После того, как поработал на бульдозере, затем годик-другой на тракторе МТЗ, мне предложили перейти слесарем. Через лет 5-6 бригадиром поставили. После того, как реорганизовали СУ-5, перешел в ООО «Спецтехникасервис», сейчас работаю инженер-механиком по ремонту дорожно-строительной техники. Два года назад заочно окончил инженерный факультет Чувашского государственного аграрного университета по специальности «инженер надземных транспортных средств».

Нелегко, наверное, было 6 лет совмещать работу и учебу?

– Учебные отпуска практически не брал, за исключением одного-двух раз, есть свободная пара – на работу приезжал.

Если уж начали сегодняшний разговор с темы наставничества – кого в «Дориссе» главным наставником считаете, кому благодарны?

– За порядок отдельно – Юрию Даниловичу Данилову, а в целом – Александру Вячеславовичу Митюшину, директору ООО «СТС». За все – за то, что обучали взаимоотношениям в коллективе, трудовой дисциплине, технике безопасности и всему остальному.

Многие у нас в «Дориссе» до сих пор любят вспоминать про мою привычку приходить на работу в летнее время в шортах. Охрана на пропускном пункте задерживала постоянно. И руководство не раз делало замечания. Общими усилиями у них получилось приучить меня к общепринятым нормам.

Ну, а если говорить о системе требований и принципах в целом – у Александра Вячеславовича можно многому научиться. Прежде всего – строгости и требовательности к себе, последовательности, справедливости.

Кто не рискует, тот не пьет шампанского – это Ваш принцип?

– Ради результата готов на риск, если он оправданный. Если же говорить о стремлении дойти до победного финала – то это тоже очень характерно для нашей деятельности. Взять, к примеру, нынешнюю весеннюю командировку работников СТС в Магаданскую область. За ремонт автоматической коробки передач



местные мастера нашему ДСК «Магадан» выставили счет в 2 млн рублей. Мы полетели. Отыскали причину неисправности, отремонтировали технику на месте. И во времена работы в Якутии много раз бывали такие ситуации.

О ваших профессиональных способностях как мастера-универсала в «Дориссе» можно услышать самые лестные отзывы.

– СТС выполняет ремонт любой сложности: двигателя, коробки, мостов, гидравлики. Я бы так сказал – в «Дориссе» парк спецтехники большой, было и есть, на чем учиться. Мне кажется, что сейчас рыночная экономика предъявляет такие требования к специалистам, и весь мир движется к тому, чтобы работник был универсалом, имел несколько смежных специальностей. Постепенно и учебные заведения переходят к таким направлениям подготовки. Например, техникум, который я заканчивал, раньше выпускал просто машинистов-бульдозеристов, а потом уже – машинистов дорожно-строительных машин. Чтобы стать специалистом-универсалом, в первую очередь, должно быть желание самого человека развиваться в разных направлениях. Всегда быть открытым, готовым к переменам.

Какой момент в ремонте спецтехники больше всего нравится?

– Это зависит от вида поломки – приходилось ли когда-либо сталкиваться с чем-то подобным. Если ни разу не видел – разберешь и все поймешь. Сейчас среди коробок и даже двигателей – все равно есть какое-то разнообразие. Когда найдешь причину и отремонтируешь, конечно же, будет радость. Исправную технику отдал – душа радуется.

Когда техника заступает на ремонт – видно ли руку хозяина?

– Да, сразу понятно, какой человек на ней работает, своевременно ли машины проходят техобслуживание. В большей степени состояние техники зависит от конторы, как показывает опыт. Мы обслуживаем не только технику «Дорисса», но и сторонних компаний. Где требования к машинисту большие, там наблюдается более бережное отношение к технике. Есть компании, где поток механизаторов большой: пришли на летний сезон – потом быстро ушли. На таких предприятиях и порядка мало.

Какие задачи стоят перед Вами сейчас и каковы планы на будущее?

– Зимой будем готовить технику к новому сезону. На нас лежит забота по ремонту и техническому обслуживанию всего парка ПАО «Дорисс», полная дефектовка и диагностика машин. Снабжение сервисной службы запчастями и материалами – отдельное направление работы. Много времени занимает работа с заявками, отчетными документами. Так что в планах – работать, только работать.

Уважаемые коллеги!
Приглашаем вас присоединиться к сообществам ПАО «Дорисс»
ВКонтакте @paodoriss и к нашему каналу Телеграм t.me/pao_doriss.

