

Дорожники совещаются

На коллегии минтранса РТ

Расширенное заседание коллегии Министерства транспорта и дорожного хозяйства РТ «Об итогах работы транспортного комплекса Республики Татарстан за 2017 год и задачах на 2018 год» прошло в Набережных Челнах.

Он также рассказал о том, что подходит к концу реконструкция участка федеральной трассы М-7 Казань – Набережные



С докладом об основных задачах развития транспортного комплекса Республики Татарстан на 2018 год выступил министр транспорта РТ Ленар Сафин.

В ходе своего выступления президент Татарстана дал высокую оценку работе ведомства в прошедшем году, отметил важность этого направления для республики. Рустам Минниханов напомнил, что по количеству обращений граждан в систему «Народный контроль» состояние дорог всё же стоит на одном из первых мест. «Это практически 25 процентов всех уведомлений. Но 2/3 этих заявок мы сумели решить» – сказал президент.

но – плотину. «К сожалению, она не обеспечивает пропускную способность, да и состояние проезжей части плотины нас беспокоит. Я обратился на имя президента России Владимира Путина и объяснил, что Камский кластер – основная точка роста не только республики. Я думаю, в России нет таких точек, которые за 6-7 лет дадут тройной рост», – констатировал Рустам Минниханов.

Максим Соколов, министр транспорта РФ, в свою очередь рассказал о планах ведомства на текущий год. «В 2018 году мы завершаем первый этап, когда основные акценты ставились на приведение в нормативное состояние

и ликвидацию, как минимум, половины мест концентрации дорожно-транспортных происшествий. В 2019 году будет сделан акцент на развитие транспортной системы и реализацию проектов по улучшению состояния дорожно-транспортной сети», – заверил министр.

Заседание завершилось традиционными награждениями.

Государственной награды Российской Федерации – медали ордена «За заслуги перед Отечеством» II степени – удостоен Нургаян Валеев, машинист бульдозера.

Благодарности министра транспорта Российской Федерации вручены Денису Баялину, машинисту фрезы и Дмитрию Мурзину, машинисту экскаватора.



По материалам
прессслужбы
Минтранса РТ

Токари...

Токари Евгений Солдатов и Владимир Бутов готовят себе смену. Сейчас под их чутким руководством работают Сергей Дермеев и Валерий Шипков (верхнее фото).

«Ничего, – говорят старички, – справляется молодёжь. У нас, считай, месяца через три уже видно – выйдет из ученика токарь или сбегит на другую работу. Эти парни уже критический рубеж давно перешли. Нормально работают. Здесь ведь глав-

ное что? Полюбить надо нашу профессию, как и любую другую, раз уж ты решил ей жизнь посвятить. Ну, и правила всяческие соблюдать надобно. Токарный станок – тот же автомобиль, только в пространстве не перемещается. Но, зато, у него самого есть масса подвижных штуковин. Это и бешено вращающийся шпиндель с патроном, маховики управления, суппорт и проч. Значит, главное в деле токарном, как и в шофёр-



ском – внимание и аккуратность. Не дай Бог зазеваться хоть на секунду! Хотя и работаем мы стоя, но важна для токаря и усидчивость – другими словами – терпение и выдержка. Знание математики требуется. Работать без этого не выйдет. Ведь при точении нужно подавать резец или сверло, предварительно измерив заготовку штангенциркулем или микрометром и высчитав, на сколько делений (или оборотов) по лимбу нужно будет повернуть тот или иной маховичок. Счёт идёт на десятые, а то и сотые доли миллиметра. Дипломатически-

ми способностями нужно обладать. Зачем? Да чтобы с некоторыми «заказчиками» общаться. Разные же люди приходят. Порой такие задачи ставят, что и не выполнишь. И вот поди, объясни им, что они не правы, что не всё возможно в нашем цехе изготовить».

А на вопрос чем интересна работа токаря мастера так отвечают: «В нашем деле результат практически сразу виден. Утром тебе, скажем, задание принесли, чертежи всякие, к вечеру же, а то и к обеду, глядишь, готовое изделие на столе лежит, любо-дорого посмотреть!».



Зима и начало весны – время подготовки техники к следующему строительному сезону. Мастерские и работающие в них специалисты уже «вышли на режим».

Ремонтируется дорожная техника, по мере

необходимости заменяются отслужившие свой ресурс агрегаты, отдельные части машин.

Водители и механизаторы, по обыкновению, занимаются ремонтом вместе со специалистами, сами становятся на время

и слесари

слесарями.

На левом фото Сергей Симаев заканчивает сборку грейдера, на

правом – Алексей Шубин, орудует «болгаркой», помогает сварщикам латать свой ПАЗик.



Будь здоров!

О дополнительных отпусках и медосмотре

«Сохранение жизни и здоровья людей при выполнении строительных и прочих работ является приоритетной задачей нашего предприятия».

Юрий ЧУБАЧУК,
руководитель службы охраны труда
и промышленной безопасности

В современных условиях строительства автомобильных дорог, как и во все времена, не обходится без применения людского труда. В этом процессе на большинство работников воздействуют вредные производственные факторы, следовательно, имеется риск получения профессиональных заболеваний.

Наличие «вредных» рабочих мест выявляется в результате СОУТ (специальной оценки условий труда). По результатам оценки рабочим предоставляются льготы и компенсации в виде повышенной оплаты труда, выдачи так называемых «спецжиров» в виде молока и равноценных продуктов, дополнительного отпуска, льготной пенсии.

Нужно отметить, что законодательство на этот счёт сейчас изменилось. Если по «Советским законам» компенсации предоставлялись независимо от условий труда, лишь по названию профессий, то теперь необходимо подтверждение наличия вредных факторов опять-таки специальной оценкой условий труда (Федеральный закон от 28.12.2013 N426-ФЗ «О специальной оценке условий труда»). И если «вредность» не выявлена, то и льготы, соответственно, те-

перь не полагаются. Именно по этой причине – изменениях в законе, а не по прихоти руководителей – часть работников ОАО «Алексеевскдорстрой» лишилась льготы в виде дополнительного отпуска.

Для уменьшения риска получения профессиональных заболеваний необходимо: выполнять все требования инструкций по охране труда; пользоваться положенными по условиям работы исправными средствами индивидуальной защиты; находиться на рабочих местах и территории, на производственных участках и иных объектах ведения работ в исправной, незагрязнённой специальной одежде и специальной же обуви.

На нашем предприятии есть много представителей профессий повышенной опасности. К ним относятся водители, машинисты и работники, занятые на опасных производственных объектах. К сотрудникам, занятым в этих сферах, предъявляются дополнительные требования.

Для предотвращения несчастных случаев на производстве и в целях профилактики профессиональных заболеваний, предусмотрен обязательный периодический медосмотр, который рабочие проходят совершенно бесплатно. Медосмотр преследует



цель наблюдения и своевременного реагирования на изменения в состоянии здоровья рабочих. Именно благодаря подобным мероприятиям, возможно распознать развитие профессиональных заболеваний на начальных этапах и начать своевременное лечение.

Прежде всего, медосмотры помогают оценить возможности работника выполнять его профессиональные функции без ущерба для здоровья.

Вердикт врачебной комиссии, в конечном итоге, или подтверждает факт пригодности работника к выполнению его обязанностей, или же, наоборот, не допускает его к ним.

Стоит отметить, что в соответствии с Трудовым кодексом РФ работодатель обязан отстранить от работы сотрудника, не прошедшего в установленном порядке обязательный медицинский осмотр.

Периодический медицинский осмотр – важное мероприятие, позволяющее своевременно диагностировать профессиональные, а кроме этого, опасные для общества заболевания, и пренебрегать им никак невозможно.

История данного вопроса началась в 1918 году, когда Председатель СовНарКома В. И. Ленин особым декретом утвердил выдачу молока голодающим рабочим Путиловского завода в Петрограде. Через год так называемые «спецжиры» в виде молока, масла, животных жиров стали выдаваться на многих промышленных предприятиях для поддержания физических сил недоедавших пролетариев.

С 1922 года в Кодексе законов «о труде РСФСР» появилась статья 142, которая законодательно закрепила выдачу «в производствах, связанных с опасностью профессионального отравления... жиров или нейтрализующих ве-

Nota bene!

«Молоко за вредность»

ществ». В их качестве выдавались содовая вода, молоко, сахар, жир и т. д.

Кстати, на некоторых вредных производствах за рубежом рабочим вместо традиционного молока предлагается кисель – видимо, этот полезный напиток способен как-то нейтрализовать попадающие в организм вредные вещества. Также сходными характеристиками обладает мармепад, который используется в этих целях.

Вот несколько советов для работающих на вредном производстве:

- перед работой нужно завтракать;
- принимать пищу нужно не менее пяти раз в день, не забывать про перекусы;
- не пренебрегать молоком и молочными продуктами, сырами;
- пить много воды (не менее 1,5 л. в день);
- исключить из рациона жирные продукты, а также очень соленые и кислые (квашенную капусту, селедку и т. п.);
- не злоупотреблять кондитерскими изделиями и сахаром (мёдом, пастилой);
- обязательно включить в рацион мясо птицы и кролика;
- каждый день есть овощи и фрукты;
- заваривать травяные чаи;
- варить каши на воде;
- принимать поливитаминные комплексы.

Другими словами, за своим питанием, за здоровьем нужно следить всегда, а не уповать на частные случаи.

На Руси долгое время было хорошо развито передвижение по воде. Это и не случайно: огромное количество озёр и рек давало возможность организовать качественную перевозку пассажиров и грузов.

Точную дату появления первого дорожного пути сегодня уже никто не скажет, ориентировочно это были VI–IX века. Дорога протяжённостью 220 вёрст начиналась в Суздале и заканчивалась у Москвы-реки. В XII–XIII веках Владимир Мономах продлил её до Киева. Дорога имела огромное значение для Руси. Толь-

ста «дозаправки»: населённого пункта или станции, где можно переночевать, сменить лошадей и пополнить запасы еды. В XVII веке царь Алексей Михайлович повелел перемерить расстояние между Москвой и своей летней резиденцией, которая располагалась в селе Коломенское. В качестве «разметки» были использованы очень длинные столбы. Отсюда, кстати, и возник фразеологизм «верста коломенская» – так называют очень высоких людей худощавого телосложения.

Грунтовые дороги с бревенча-

С юбилеем!

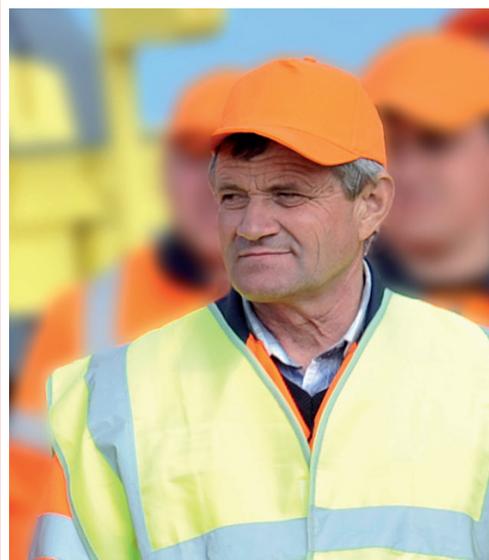


Фото Оксаны Тихоновой

У наших коллег праздник! В январе отметили свои юбилейные даты Татьяна Михайловна ТИХОНОВА и Владимир Анатольевич БОЧКАРЁВ.

Руководство ОАО «Алексеевскдорстрой», весь коллектив поздравляет вас и желает завидного здоровья, материального достатка, крепких нервов, жизнелюбия и неуязвимого интереса ко всему новому и неизведанному!

Мира и тепла в семье, спокойствия на работе, процветания, уважения и всего наилучшего вам!



История

Эх, дороги...

ко в XVII веке началось строительство дорог от Москвы. Они расходились, как лучи Солнца, во все направления и соединяли столицу с другими городами. Позднее аналогичный принцип был использован и при строительстве дорог от других крупных городов.

Дорожная сеть к XVI веку выросла настолько, что встала острая необходимость в создании органов, способных её контролировать. В 1516 году был основан Ямской приказ – главный орган госконтроля над грузоперевозками вплоть до 1730 года. В ведении приказа находились и почтовые отправления. К концу XVI века было обустроено порядка 300 ямских дворов, или «ямов», на которых, не покладая рук, трудились ямщики. Большинство путешественников XVI–XVII веков отмечали, что, несмотря на отсутствие дорог, особенно весной, осенью и зимой, ямская служба была организована прекрасно. Так, корреспонденцию из Москвы в Новгород ямщики доставляли за неделю, а в Архангельск – за 10 дней. В день по хорошей дороге ямщики проделывали путь в 100 вёрст (чуть более 100 километров).

По всему протяжению дорог устанавливали верстовые столбы. На них обозначали расстояние, которое предстоит проделать путнику до ближайшего ме-

тыми настилами появились только в 1705 году, что уж говорить о мощёном пути. Только в 1820 году по мощёной щербом дороге смог проехать первый дилижанс, а спустя 4 года эту дорогу назвали Московским шоссе. Одной же из самых протяжённых дорог в мире становится Сибирский тракт. Он пролегает практически по всей территории России. Ежегодно по нему проходило более 20 тысяч странников и 18 тысяч арестантов, а также транспортировалось более 50 тысяч тонн груза. Кстати, о заключенных: если кто-то из них во время пути сбегал, его место занимал первый попавшийся на дороге мужик, так сказать, для «полного комплекта», поэтому крестьяне старались не ездить по Сибирскому тракту.

В 1817 году Александр Первый утвердил правила устройства дорог. При ширине в 60 метров 20 метров отдавалось под проезжую часть, при этом на всем её протяжении делали канавы. Царь повелел организовывать и придорожные аллеи, обязав крестьян посадить берёзы. На некоторых участках дорог, к слову, ещё оставались так называемые «екатеринские» берёзы. Царица велела высаживать деревья, чтобы путники не сбивались с пути во время снега и непогоды. Кстати, первые дорожные налоги ввёл ещё Ярослав Мудрый.