



УРАЛМОСТРОЙ

МОСТОВОЙ ВЕСТНИК

Печатное периодическое издание Выпуск № 10, апрель 2014

«Мостоотряд № 82» осваивает новое направление.

«Мостоотряд № 82» работает в следующих регионах Российской Федерации – Челябинской, Курганской, Свердловской областях, в Пермском крае, в Ханты-Мансийском автономном округе, в Республике Башкортостан и Республике Саха. Курганцы занимаются строительством, реконструкцией и технологическим перевооружением железнодорожных и автодорожных мостов, путепроводов и других искусственных сооружений, проводя единую экономическую и кадровую политику. Особое внимание уделяется внедрению новых технологий, новой техники, производство переводится на более высокий качественный уровень. С 1963 по 2013 гг. филиалом «Мостоотряд № 82» сдано в эксплуатацию 22915,3 погонных метров мостов.

В последнее время, из-за недостатка объемов СМР в мостостроении, очень трудно удержать лидерские позиции в строительной отрасли. Это относится не только к Курганской области, но и к другим регионам нашей необъятной страны. В свете сложившейся ситуации, руководство ЗАО «Уралмостстрой» поставило задачу перед филиалом «Мостоотряд № 82» освоить новое направление – строительство и ремонт автомобильных дорог!

В связи с этим, были выиграны торги по объекту «Капитальный ремонт а/д М-51 «Байкал» - от Челябинска через Курган, Омск, Новосибирск, Кемерово, Красноярск, Иркутск, Улан-Удэ до Читы на участке км 404+000 км 411+000, в Курганской области».

Для филиала «Мостоотряд № 82» это не совсем уж новое направление. Еще под руководством Меньшова Ф.В. в филиале «Мостоотряд № 82» был создан дорожный мини-участок, который занимался отсыпкой подходов на объекте «Строительство автомобильной дороги "Обход г.Челябинска" участок от автомобильной дороги Копейск - Березово до автомобильной дороги М-36 Челябинск - Троицк до границы с республикой Казахстан». И довольно успешно. Но в 2010 году участок был расформирован, технику филиал «Мостоотряд № 82» передал в филиал «УМиК».

Однако, в настоящее время, мостостроители вплотную столкнулись с проблемой поиска хорошего субподрядчика для работ по сооружению насыпей, подходов к мостам, асфальтобетонного покрытия. Подрядные организации диктуют свои условия, которые далеко не всегда выгодны нашей организации. Так, например, в 2013 году на объекте «Реконструкция мостового перехода через р.Посол на км 75+216 автомобильной дороги "г. Тавда - с.Таборы" на территории Таборинского муниципального района» в связи с отсутствием подрядчика филиалу «Мостоотряд № 82» пришлось производить отсыпку подходов собственными силами, что было сделано, но из-за отсутствия дорожной техники (пришлось ее нанимать на стороне) это привело к существенным затратам. Поэтому, предложение генерального директора Морозова К.Н. возродить на базе Мостоотряда дорожный участок, было принято коллективом с воодушевлением. В настоящий период набраны объемы дорожно-строительных работ на сумму 250 млн. рублей.

Для оснащения дорожного участка строительной техникой, было принято решение заключить договоры лизинга на сумму 51 млн. рублей. Таким образом, приобретено 14 единиц техники. Это: фронтальный погрузчик CLG835, автогрейдер ГС 18.05, асфальтоукладчик DYNAPAC SD2500С, каток ДУ-84, каток ДУ-96, каток ДУ-98, автомобили грузовые самосвал МА3-6501В9, трактор с бульдозерным и рыхлительным оборудованием Б 10М.0101 ЕН и другие машины и механизмы.



Часть техники уже получена и находится на производственной базе филиала «Мостоотряд № 82» в городе Кургане. Кроме того, филиалу «Мостоотряд № 82» переданы три самосвала из филиала «Мостоотряд № 72», на данной технике выполнены в полном объеме необходимые ремонтные работы.

В настоящий момент идет набор специалистов для работы на дорожной технике и инженерно-технических руководителей на новый объект строительства. Сфера деятельности конечно новая. Служба главного инженера занимается изучением материалов, технологий, особенностей сооружения дорожной одежды. Большое внимание уделяется ведению новой исполнительной документации.



Уже заключен договор поставки на приобретение оборудования Асфальтобетонной установки ДС-185, бывшей в употреблении, производительность 56 тонн в час. Будем обучать своих работников приготовленник асфальтобетонных смесей.

В настоящий период происходит заготовка материалов необходимых для ремонта автодороги.

Для успешной работы участка и повышения конкурентоспособности филиалу «Мостоотряд № 82» необходима база с подъездными путями и асфальтобетонным заводом.

В настоящее время руководство ЗАО «Уралмостстрой» прорабатывает вопрос о приобретении такой базы.

Развитие производственных баз за 2013 год

Одним из конкурентных преимуществ ЗАО «Уралмостострой» является наличие собственных производственных баз на территории каждого филиала. Чтобы соответствовать всем условиям современного строительного рынка, нужно развиваться и быстро реагировать на потребности заказчика. С каждым годом требования к качеству работ повышаются, сокращаются сроки строительства объектов и в данных условиях становится необходимым ежегодно вкладывать денежные средства в развитие производственных баз. В начале каждого года утверждается план технического развития ЗАО «Уралмостострой». Пришло время подвести итоги проделанной работы в 2013 году.

Силами филиала «Мостоотряд № 16», с целью улучшения санитарно-бытовых условий, улучшений условий труда, повышения производительности труда и освоения новых технологий были запланированы и выполнены ряд мероприятий:

- Закончено строительство нового цеха ЖБК, в котором предусмотрено и выполнено помещение административно-бытового корпуса, включающее в себя помещение строительной лаборатории, раздевалки, комнаты мастеров и прочее.

- В новом цехе круглогодично установлена положительная температура, что во многом улучшает труд работников «Мостоотряда № 16» и обеспечивает более экономичное и менее энергозатратное производство в целом.

- Кроме того, выполнено благоустройство территории производственной базы в части местных технологических проездов, что в целом так же благотворительно влияет на санитарно-бытовые условия работы всех работников «Мостоотряда № 16», так как новое асфальтовое покрытие легко очищать от пыли, грязи и снега.

- Устроено освещение, которое работает в автоматическом режиме, введены в эксплуатацию два КПП.

- Так же строится и частично введена в действие стоянка автомашин для работников «Мостоотряда № 16».

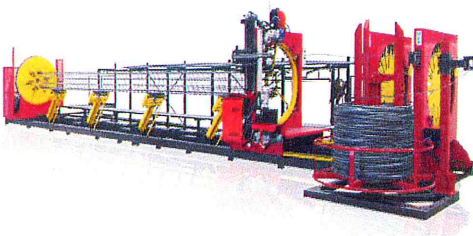
- Полностью заменено остекление здания ОГМ. В автотранспортном участке установлены современные автоматические ворота.

- Так же в 2013 году приобретено значительное количество новой техники и оборудования, а именно оборудование для устройства буронабивных свай различных диаметров, выбропогрузитель шпунта, стенорезная машина, габаритный трал, гидромолот для забивки свай и насосная станция для погружения забивных свай. Все это позволяет осваивать новые рынки, такие как промышленное и гражданское

- строительство, строительство гидротехнических сооружений (в частности причальных стенок).

Инвестиции в развитие филиала «Мостоотряд № 16» в 2013 году составили более 72 млн.рублей

Основным приобретением филиала «Мостоотряд № 30» в 2013 году является Станок МЕР GAM1500 для производства цилиндрических и призматических каркасов.



Станок способен изготавливать круглые арматурные каркасы диаметром 1500 мм и длиной до 12 метров, сегменты арматурного каркаса могут состыковываться друг с другом, что позволяет изготавливать каркасы для армирования буронабивных свай любой длины, что в значительной степени сократит трудозатраты на данный вид работ. Сборка арматурного каркаса осуществляется в автоматическом режиме под управлением полностью руссифицированного интерфейса. Также в прошлом году филиал приобрел станок для гибки арматуры и мостовой кран, грузоподъемностью 10 тн; Общие затраты на развитие филиала составили более 10 млн. рублей

На территории производственной базы филиала «Мостоотряд № 82» закончено строительство новой лаборатории, в данный момент ведутся отделочные работы, которые планируют закончить к лету 2014 года. Около 5 млн. рублей потрачено на приобретение техники и оборудования:

- сваенавивочной машины МС-1, предназначенная для сварки арматурных каркасов свай позволит полностью автоматизировать процесс изготовления каркасов, сократив численность работников данного участка вдвое;



- нового двигателя на буровую машину «Casagrande»;
- лабораторного и геодезического инвентаря;
- пресс-ножниц;
- легкового автомобиля;
- парового котла Е1/9 в котельную.

Также осуществлен косметический ремонт кабинетов административного корпуса, пропарочных камер, опалубок железобетонных изделий.

Объем инвестиций в «Мостоотряд № 82» в 2013 году около 20 млн.рублей.

На развитие производственной базы филиала «Мостоотряд 72» в 2013 году было выделено около 7 млн.рублей. В рамках этих средств осуществлено обустройство дорог, забетонированы пешеходные дорожки, подъездные пути к складу инертных материалов, площадка для склада горюче-смазочных материалов. Также была создана система автоматизированного сбора данных о потреблении энергоресурсов на территории Мостоотряда. С целью контроля производственного процесса установлены видеокamеры на производственной базе и объекте «Строительство транспортной развязки в разных уровнях на пересечении улиц Московская -Объездная дорога в г.Екатеринбурге».

В филиале «Мостоотряд № 123» основная часть всех средств, вложенных в развитие производственной базы в 2013 году, приходится на приобретение новой техники и оборудования:

- Универсального погрузчика Амкорд 342С, который представляет собой современную многофункциональную машину, с возможностью быстрой замены инструментария, которая не требует выхода из кабины оператора. Кроме того, благодаря широчайшему перечню навесного оборудования Амкорд 342С может использоваться на работах с грунтом, благоустройстве и очистке территорий.



- Гидравлического молота Delta F-20, данная модель может применяться на любых моделях гидравлических экскаваторов отечественного и зарубежного производства, и других гидрофицированных машинах (погрузчиках, манипуляторах и т.п.) Гидромолот Delta F-20 может использоваться при производстве строительных, дорожных, тоннельных и др. подобных видах работ для разрушения прочных материалов и конструкций.

- Опалубки монолитных конструкций «Опрус» - это многофункциональная система позволяющая производить бетонирование любых по геометрии монолитных стен и перекрытий. С помощью специальных элементов, входящих в комплект опалубки, можно производить бетонирование круглых сооружений, колонн, разных углов, торцов стен, а также наружных стен с помощью передвижных консолей;

- Опалубки для изготовления балок пролетных строений мостов и путепроводов длиной 15 метров;

- Автоматического правильно-отрезного станка ПРО-12 предназначенного для правки и резки арматуры диаметром до 12 мм. Высокая степень автоматизации и быстрая скорость протяжки арматуры, позволяет легко и быстро получать прямые прутки необходимой длины.

Станок оснащен панелью управления, благодаря которой можно задавать необходимый размер и количество прутков для автоматической правки и резки;

- Опалубки шпунта ШТС 16.8;

- Автобуса Паз-32053-110-07, аппарата окрасочного безвоздушного распыления «ГН-200», домкрата ДН-4С, насосной станции, гидрогенератора, виброплиты, снегоуборщика, аппарата высокого давления.

В общей сложности на эти цели потрачено около 15 млн. рублей.

Филиалом «УМиК» выполнены работы по ремонту гаража на производственной базе, что имело большое значения т.к. ранее в данном помещении не было отопления, что отрицательно отражалось на условиях труда водителей и ремонтной бригады и на процессе работы строительной техники, учитывая не простые погодные

условия Южного Урала. Также в помещении гаража были сделаны офисные помещения для размещения диспетчерской, класса для проведения обучения и инструктажа водителей и механизаторов, и кабинета главного механика. На территории асфальтобетонного завода закончено строительство весовой, административно-бытового корпуса и лаборатории, для проведения испытаний качества инертных материалов и готовой продукции. Всего на благоустройство и развитие филиала «УМиК» потрачено около 6 млн. рублей

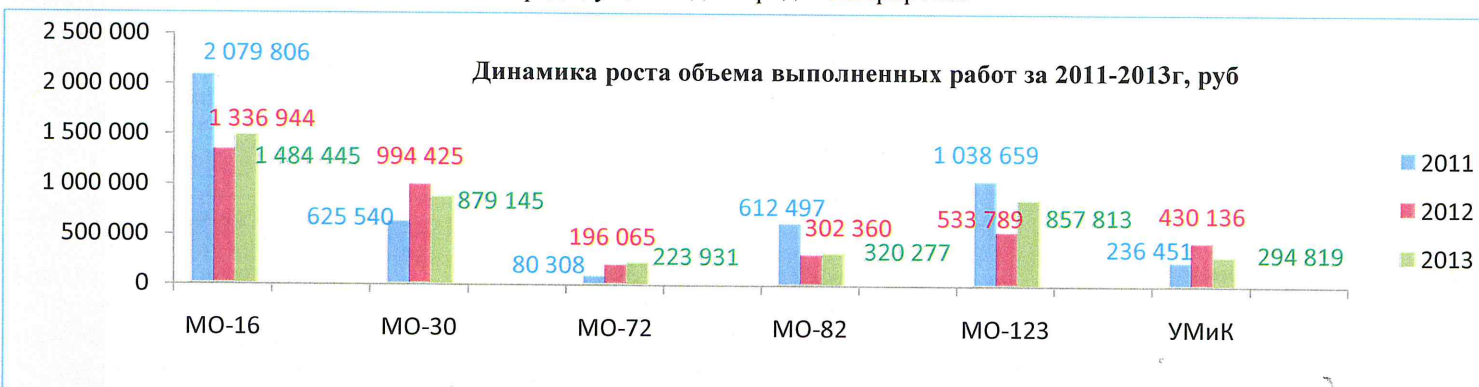
Общие инвестиции в развитие производственных баз ЗАО «Уралмостострой» в 2013 году составили более 130 млн. рублей, что обязательно будет иметь положительный эффект для нашей компании.

Итоги года

2013 год был плодотворным для ЗАО «Уралмостострой», в целом по Обществу объем выполненных работ собственными силами составил 4 млрд. руб., что больше чем в 2012 году на 7,03%. Если рассматривать филиалы по отдельности, то лучше всех по объему выполненных работ собственными силами в 2013 году

сработал филиал «Мостоотряд № 16», который улучшил свои показатели по сравнению с предыдущим годом на 11,03% филиал «Мостоотряд № 72» также имеет положительную динамику роста объемов работ - 14,2%. Объем выполненных работ собственными силами филиала «Мостоотряда № 82» по сравнению с 2012 годом вырос на 5,93%. Наиболее высокий рост по сравнению с предыдущим годом продемонстрировал

филиал «Мостоотряд № 123», объем выполненных работ которого вырос на 60,7%. В 2013 году объем выполненных работ филиалом «УМиК» уменьшился, но по производительности труда «УМиК» остается на лидирующих позициях в компании. Объем выполненных работ филиала «Мостоотряд № 30» уменьшился.



Для ЗАО «Уралмостострой» производство железобетонных конструкций и товарного бетона является одним из приоритетных направлений деятельности, тем самым уменьшая себестоимость строительства мостовых сооружений. В 2013 году было произведено ЖБК в

объеме 18 877 м³, товарного бетона в объеме 45 597 м³, что в общем составило – 64 474 м³. Рост производства ЖБК по ЗАО «Уралмостострой» за 2013 год составил 6,13 %, а по производству товарного бетона составил 26,34%. Количество выпускаемого бетона филиалом Мостоотряд № 30 в 2013 году

возросло более чем в 2 раза. Улучшили показатели филиалы «Мостоотряд № 82» и «Мостоотряд № 123», «Мостоотряд № 16» сработал на уровне показателей прошлого года. Снижение объемов выпуска ЖБК и товарного бетона «Мостоотряд № 72» составило – 25,75%



Подводя итоги года можно сказать, что в целом показатели объема выполненных работ собственными силами, производства

железобетонных конструкций и товарного бетона улучшились. Стоит отметить, что ЗАО «Уралмостострой» имеет большой производственный

потенциал и способно выполнять за год строительно-монтажных работ на сумму более 10 млрд. рублей, и производить более 150 000 м³ ЖБК и товарного бетона

Конкурс «Маленькая мисс»



двух месяцев. Всего поступило более 1 тысячи смс-сообщений.

По итогам конкурса звание «Маленькая Мисс» ЗАО «Уралмостострой» получила одна из самых маленьких девочек - Кузьмина Арина (участница № 3) из филиала «Мостоотряд № 16», в июне этого года Арине исполнится 2 годика. С большим отрывом в 130 голосов Арина набрала 360 голосов. В торжественной обстановке победительнице конкурса вручили главный приз автомобиль.

2 место заняла участница из

аппарата управления – Молчанов Анфиса (№ 2), набрав 230 голосов.

3 место заняла участница из филиала «УМиК» - Макеева Василиса (№ 18) набрав 160 голосов.

4 место заняла участница из филиала «Мостоотряд № 30» (№ 15) Белокурова Виктория, набрав 14 голосов.

Всем участницам конкурса были вручены подарки.

Выражаем благодарность все участникам голосования за проявленную инициативу.

1 марта в преддверии празднования Международного женского дня были подведены итоги голосования за самую обаятельную девочку ЗАО «Уралмостострой». В конкурсе приняли участие 24 девочки из шести филиалов компании.

Голосование проходило в течение



Поздравляем наших коллег отпраздновавших в первом квартале 2014 года знаменательные даты!

*Среди хлопот, забот обычных,
Вдруг наступает юбилей!
И этот день, такой чудесный,
Становится чуть - чуть
светлей!*

*Пусть жизнь будет полна
здоровья,
Успеха, мира и любви!
И этот день, как веха жизни,
Вернёт Вам все её долги!*

Аппарат управления

Морозова Юлия Константиновна
Кузьминых Лариса Алексеевна
Шитлин Андрей Васильевич

Филиал «УМиК»

Шмакова Амина Гунсаровна
Похил Виталий Викторович
Лукина Евгения Дмитриевна
Языков Александр Николаевич

Филиал «Мостоотряд № 16»

Жиров Денис Сергеевич
Тагирова Дарья Александровна
Бородин Егор Владимирович
Валиахметов Эльдар Наркисович
Выборнов Денис Александрович
Лавренин Сергей Анатольевич
Лямзина Олеся Николаевна
Поздняков Владимир Олегович
Сытых Николай Владимирович
Заварухин Евгений Андреевич
Истомина Лариса Анатольевна
Грабовский Сергей Александрович
Квашнин Андрей Леонидович
Кечкин Сергей Иванович
Морозов Василий Петрович
Синявский Олег Николаевич
Ахтямов Ришат Рафкатович
Еловиков Олег Петрович
Зырянов Сергей Геннадьевич
Шек Александр Яковлевич
Абакумов Виктор Константинович
Астапов Иван Анатольевич
Савченко Николай Михайлович

Саленко Борис Викторович
Хабилев Хафиз Шакирович
Халиулин Рафкат Ахмедулович
Шелехин Александр Анатольевич

Филиал «Мостоотряд № 30»

Ляшков Василий Николаевич
Тихонов Владимир Иванович
Васимов Динарис Рафимович
Кутлугалямов Рамиль Ахмейтович
Ахтареев Ульфат Габдрашитович
Хабиров Раил Вазихович
Мусабилов Фидрат Гумерович
Гарифьянов Фирдавис Харасович
Юмагузина Хамдия Сарировна
Павлик Александр Сергеевич
Хусаинов Флюр Наилович
Петунин Виктор Сергеевич
Воронин Вячеслав Николаевич
Мигунов Игорь Геннадьевич
Сайдуганов Радион Александрович
Прохоров Владимир Васильевич
Семченко Александр Аркадьевич
Набиуллина Фаниля Афгатовна
Поздняков Тахир Амруллович
Карячка Виктор Никитович

Филиал «Мостоотряд № 72»

Беринцева Татьяна Владимировна

Филиал «Мостоотряд № 82»

Щипанов Андрей Александрович
Федотов Сергей Алексеевич

Камшилов Григорий Перфильевич
Дедов Леонид Иванович
Данильчев Валерий Александрович
Каргаполов Юрий Михайлович
Григорьева Надежда Владимировна
Петров Сергей Григорьевич
Митьков Федор Николаевич
Смирнов Сергей Александрович
Кожожарь Александр Иванович
Хоробрых Николай Иванович
Шмелев Валерий Александрович
Куликовских Надежда Владимировна
Посвирелов Александр Николаевич

Филиал «Мостоотряд № 123»

Созонов Василий Васильевич
Вербицкий Владимир Ильич
Борчанинов Владимир Михайлович
Попов Сергей Петрович
Гайсина Татьяна Георгиевна
Лекомцев Николай Викторович
Жуков Анатолий Константинович
Коняев Алексей Иванович
Петухов Александр Александрович
Шахторин Владимир Валентинович
Гимадиев Рафаэль Гилазутдинович
Родыгина Галина Федоровна
Сайранов Рифнур Рафаильевич
Бурмасов Юрий Павлович
Якупов Гадельзян Галишанович

Безопасность труда вышла на новый уровень.

В ЗАО «Уралмостстрой» с 2013 года начала действовать бальная система оценки состояния охраны труда, пожарной безопасности и охраны окружающей среды.

В течении года наши специалисты из разных филиалов устраивали выездные взаимопроверки. От проверяющего филиала выезжала комиссия в составе главного инженера,

(заместителя главного инженера) и специалиста по охране труда. Комиссия при проверках отмечала достоинства и недостатки в области охраны труда на производственных базах и участках строительства. На основании сравнительного анализа количества набранных баллов после проведенных взаимопроверок конкурсная комиссия определила

лучшего работника в области охраны труда среди филиалов в 2013 г. – Агееву Анису Габдуловну из филиала «УМиК». Генеральный директор Морозов Константин Николаевич лично поздравил победителя, наградив ее почетной грамотой от ЗАО «Уралмостстрой», цветами и ценным подарком.

Результаты бальной оценки по филиалам ЗАО «Уралмостстрой» в области охраны труда, пожарной безопасности и охране окружающей среды:

№ п.п	Нарушение	Баллы согласно положению о стимулировании					
		МО 16	МО 30	МО 72	МО 82	МО 123	УМиК
1.	Порядок обучения, аттестации, инструктажа по безопасности труда:	119	125	105	125	131	129
2.	Правила пользования средствами индивидуальной защиты (СИЗ), знаками безопасности:	27	23	17	15	17	27
3.	Порядок проведения работ проекту, регламенту:	18	54	38	44	44	40
4.	Правила эксплуатации подъемного оборудования:	69	39	19	69	39	69
5.	Работа на машинах и станках:	21	21	21	21	9	21
6.	Правила безопасности:	4	6	6	2	2	6
7.	Рабочие места:	24	18	20	20	22	24
8.	Невыполнение приказов, указаний, решений, распоряжений, мероприятий филиалов по вопросам ОТ, ПБ и ООС.	15	15	5	15	-5	15
9.	Охрана окружающей среды:	54	54	48	50	-4	54
10.	Пожарная безопасность	75	55	5	55	65	75
11.	Несчастные случаи на производстве.	5	10	10	20	10	20
12.	Наличие или отсутствие полного комплекта инструкций по охране труда, производственных инструкций в подразделении?	9	9	9	9	9	9
13.	Наличие или отсутствие содержания уголков по охране труда, других средств наглядной агитации по ОТ, ПБ и ООС в подразделениях?	15	15	15	15	15	15
14.	Есть ли рационализаторские предложения по созданию безопасных условий труда?	15	-5	15	5	5	15
15.	Были ли аварии, пожары в филиале, на объектах строительства?	-15	15	15	15	15	15
16.	Своевременно ли предоставляется отчетность в статистику, Ростехнадзор, Росприроднадзор в ЗАО «Уралмостстрой»?	5	5	5	15	5	5
	Всего баллов	460	459	353	495	379	539

Это может случиться с каждым (случай из жизни)

В прошлую среду я ехала в университет. Как обычно, опаздывая, заткнув уши очередной бодрящей музыкой, стоя в переполненном вагоне, разглядывала людей вокруг. Рядом стояли двое парнишек, женщина в необъятной шубе и пожилой человек в добротном пальто. Он не очень твердо стоял на ногах. Вернее, практически не стоял. Вынув наушники, я стала прислушиваться, что говорят про него парнишки - те острили на тему "середина дня, а уже пьяный". Решив, что таки мужчина действительно пьян, я заткнула уши. Из вагона мы вышли вместе. Я взвесив, смогу ли я не думать весь день о том, что могла помочь пьяному избежать падения под поезд, но прошла мимо... .. чертыхнулась про себя, подошла к нему и спросила, все ли в порядке. Человек ответил - и это было страшно. Потому что он ПЕРЕПУТАЛ СЛОГИ В СЛОВАХ. Поняв по моему лицу, что что-то не так, он испуганно на меня посмотрел. Вспомнив одно время тиражировавшиеся в соц. сетях описания признаков инсульта, я с замиранием

сердца попросила его улыбнуться. Просьба была странная, мне пришлось его уговаривать: "Ну, пожалуйста, улыбнитесь! Красивая молодая девушка просит Вас об улыбке - неужели вы не улыбнетесь?" Он попробовал улыбнуться. Улыбка растянулась на пол-лица. ЭТО БЫЛ ИНСУЛЬТ! Что было дальше? Дальше я положила его на лавочку, звонила в скорую, перекикивая гул поездов, ругалась с оператором скорой, потому что мне раздраженным голосом продиктовали семизначный номер - "Это врачи московского метрополитена, туда и звоните". Сказав оператору трехэтажную конструкцию, смысл которой сводился к тому, что у меня на коленях умирает человек, звонить из метро шумно, и вообще ЭТО ВАША РАБОТА, добилась того, что мне сказали "не волнуйтесь, бригада выезжает". Дальше были 20 минут, которые я не забуду никогда. С лежащим рядом человеком, который бледнел, зеленел - умирал на моих

глазах. Люди либо просто проходили мимо, либо останавливались, говорили "девушка, мне некогда" и уходили. Потом приехала скорая. Мужчину быстро погрузили на носилки и... кошмар продолжился. Я понимаю - час пик. Все опаздывают. Всем некогда. Но кем нужно быть, чтобы НЕ ПРОПУСКАТЬ ВРАЧЕЙ С НОСИЛКАМИ, НА КОТОРЫХ ЛЕЖИТ БЕЛЫЙ, КАК ПРОСТЫНЯ ЧЕЛОВЕК??? То есть, это риторический вопрос. Нужно быть БЕЗДУШНОЙ толпой. Через пару часов мне позвонил мальчик из бригады, который взял мой номер, и сказал, что мужчина умер в машине на подъезде к больнице - слишком долго он ждал помощи и не дождался. Я даже не знаю, как его звали. Но теперь я знаю страшную, чудовищную вещь - я могу умереть на глазах нескольких сот людей, и никто не остановится. Меня не станет - но ОНИ НЕ ОПОЗДАЮТ. И рассчитывать можно только на себя, да чуть-чуть на Бога.

Люди, ПОЖАЛУЙСТА! Отрывайтесь иногда от своих мыслей и смотрите по сторонам, даже если вам кажется, что человек рядом с вами пьян или психически не здоров - не бойтесь подойти и посмотреть внимательнее, точно ли это алкоголь, наркотики, психическое заболевание. Максимум плохого, что может с вами случиться - вас пошлют дорогой длинной куда подальше. **НО ЭТО НЕ ТАК СТРАШНО!** А, может быть, вы спасете

человеку жизнь??? Или, хотя бы, дадите ему шанс за эту жизнь побороться..." И еще... У вас займёт всего одну минуту прочесть следующее... Нейрохирурги говорят, что если они в течении 3 часов успевают к жертве инсульта, то последствия приступа могут быть устранены. Трюк состоит в том, чтобы распознать и диагностировать инсульт и приступить к лечению в первые 3 часа - что, конечно, не просто. Существуют 4 шага к распознаванию инсульта: - попроси

человека улыбнуться (он не сможет сделать нормально); - попроси сказ простое предложение (напр. "Сего, хорошая погода"); - попроси подни обе руки (не сможет или тол частично сможет поднять); - попроси высунуть язык (если язык искривл повёрнут - это тоже признак). Если проблемы возникнут даже с одним этих заданий - звони в неотложку описывая симптомы по телефону.

Хочешь учиться? Объявляем набор!!!

Скоро лето и близится Единый государственный экзамен для всех учеников 11-х классов. Ученики должны определиться с будущей специальностью и выбрать для себя направление, в котором пойдут по жизни. ЗАО «Уралмостострой» осенью 2013 принял окончательное Положение «Об обучении работников ЗАО «Уралмостострой», их детей, а также иных абитуриентов за счет средств Общества, и установлении именных стипендий», которое может позволить активным студентам, желающим учиться и развиваться профессионально, оплатить обучение и обеспечить практику, а также рабочее место.

Положение регламентирует целых три немаловажных аспекта в обучении по направлению от ЗАО «Уралмостострой», такие как: обучение новоиспеченных абитуриентов, обучение на заочной основе работников Общества, выплата именных стипендий за отличия в учебе.

Нововведением стала возможность обучения работников в образовательных учреждениях профессионального высшего и среднего образования по заочной и очно-заочной (вечерней) формам.

При таком виде обучения образовательному учреждению выплачивается полная стоимость обучения работника (при получении как первого, так и второго или третьего высшего, среднего профессионального образования).

Обучение работника и его последующая работа в ЗАО «Уралмостострой» регламентируется договором, заключаемым между Обществом и работником. Обязательным условием договора является обязанность работника отработать в ЗАО «Уралмостострой» в должности согласно штатному расписанию, имеющимся вакансиям и полученному образованию не менее срока, установленного договором, после получения диплома образовательного учреждения.

Сотрудникам, совмещающим работу с обучением при получении второго или третьего высшего (среднего) образования предоставляются такие же гарантии и компенсации, как и при получении высшего (среднего) образования впервые, предусмотренные

ст.173, 174 Трудового кодекса РФ.

Мостостроительное предприятие всегда имело острую потребность в специалистах такого профиля, как «Мосты и транспортные тоннели», «Проектно-гражданское строительство», «Дороги и аэродромы». Число абитуриентов, которых ежегодно берет «под свое крыло» предприятие, ограничено будущими потребностями в персонале, поэтому абитуриенты подлежат отбору на конкурсной основе.

Условия сотрудничества ЗАО «Уралмостострой» с его будущими работниками таковы: между студентом и ЗАО «Уралмостострой» заключается ученический договор, по которому Общество принимает на себя затраты на обучение студента в ВУЗах, обязуется предоставлять места для прохождения практики и обеспечить его местом работы по окончании обучения. Студент, в свою очередь, каждый год обучения должен будет отработать в одном из филиалов Общества. Разумеется, он будет являться равноправным работником ЗАО «Уралмостострой» и иметь право на все льготы согласно Коллективного договора. Согласно его заслугам и успехам, будет также приниматься решение о карьерном росте. Обучение студента в ВУЗе оплачивается при условии его хорошей успеваемости.

Начальник филиала представляет Генеральному директору информацию о кандидатах для обучения ежегодно до 15 июля.

Решение принимается Генеральным директором Общества с учетом следующих условий: стаж работы в Обществе не менее 5 лет; высокий уровень деловых качеств работника; отсутствие дисциплинарных взысканий; обучение специальности, которая используется в Обществе и рассматривается как повышение квалификации.

Самым интересным нововведением стало установление именных стипендий для студентов, обучающихся по направлению от ЗАО «Уралмостострой». Стипендии устанавливаются для одаренных и добросовестных, стремящихся получать знания, студентов и учащихся образовательных

учреждений России и зарубеж обучение которых соответствующему договору оплачивает ЗАО «Уралмостострой». Выпла: стипендии, а также условия возмещения, регламентируе: договором.

Студенты и учащиеся, котори установлена стипендия, привлекаютс период проведения производственн практик к различным выполнени работ в филиалах. На период практи студенты трудоустраиваются срочному трудовому догово получают заработную плату соглас штатному расписанию, иногородн студентам оплачивается проезд места проведения практики предоставляется жилье.

Размер стипендии д студентов университета зависит от академической успеваемости, котор определяется путем расчета средне балла (оценки) за сессию, и составляе: - При среднем балле от 4 до 4,59 8 000 (восемь тысяч) рублей;

- При среднем балле от 4,6 до 5 16 000 (шестнадцать тысяч) рублей.

Назначение стипенди производится два раза в год: с сентября (по итогам летн экзаменационной сессии) и с февраля (по итогам зимн экзаменационной сессии). Выпла стипендии носит ежемесячн характер и производится в перио первое учебное полугодие: с 1 сентяб по 31 января; второе учебн полугодие: с 10 февраля по 30 июня.

Решение по установлени стипендий и назначению стипенди принимает Генеральный директор ЗАО «Уралмостострой» на основани заявления студента, рекомендац начальника филиала, данных с успеваемости и утверждается приказом

Таким образом, прекрасн осознавая, что суть любой организаци – это люди, ЗАО «Уралмостострой» стремится созда: высокопрофессиональный коллекти своими силами.

Будем рады, если вы поддержит нас в этом начинании.

Щебеночно-мастичный асфальтобетон - будущее дорожных покрытий.

Мечта российских дорожников - строить дороги с асфальтобетонным покрытием, отвечающие всем требованиям по долговечности, ровности, шероховатости (коэффициенту сцепления) - похоже, становится реальностью. Основанием этому служит внедрение в отечественное дорожное строительство щебеночно-мастичного асфальтобетона (ЩМА).

Этот материал был разработан в 60-х годах в Германии и в настоящее время нашел широкое применение во многих странах при устройстве верхних слоев дорожных покрытий. Зарубежные стандарты предусматривают более 10 марок горячих смесей ЩМА - в зависимости от максимальной крупности применяемого щебня. В России по разработанным в ФГУП "Союздорнии" техническим условиям (ТУ-5718.030.01393697-99) регламентированы смеси ЩМА-10, ЩМА-15 и ЩМА-20, которые приготавливаются на основе щебня крупностью до 10, 15 и 20 мм. Данные смеси предназначены для устройства верхних слоев покрытия толщиной от 3 до 6 см.

Но что же такое ЩМА и чем он хорош? Зерновой состав ЩМА включает высокое содержание фракционированного щебня (70-80% по массе) с улучшенной (кубовидной) формой зерен с целью создания максимально устойчивого минерального остова в уплотненном слое покрытия. Сдвигоустойчивость покрытия из ЩМА, характеризующая сопротивление колееобразованию, обеспечивается, главным образом, требуемым значением коэффициента внутреннего трения. Поэтому в песчаной части смеси применяется

исключительно песок из отсевов дробления горных пород, так как природный песок снижает коэффициент внутреннего трения. Кроме того, высокое содержание крупной фракции каменного материала в ЩМА позволяет получить шероховатую поверхность покрытия и обеспечить требуемые значения коэффициента сцепления колеса с покрытием.

Следующей особенностью ЩМА является повышенное, по сравнению с традиционными горячими смесями, содержание битума (5,5 - 7,5%). Большое количество вяжущего препятствует проникновению влаги внутрь слоя, повышает устойчивость к старению, водо-морозостойкость, трещиностойкость и, в конечном счете, значительно увеличивает долговечность покрытия. В некоторых зарубежных странах срок службы покрытий из ЩМА составляет более 20 лет. Однако повышенное содержание битумного вяжущего в смеси нужно стабилизировать, то есть предотвратить его отслоение и стекание с поверхности зерен щебня при высоких технологических температурах приготовления, хранения, транспортирования и укладки. Данная проблема легко решается введением в смесь стабилизирующей добавки, например целлюлозного волокна.

В 2000-2001 годах в России в порядке производственно-опытного внедрения было уложено около 200 тыс. м² покрытий из ЩМА. Основным объемом внедрения был осуществлен при строительстве автомобильной дороги "Дон" на участке МКАД - Кашира, где сначала на 118 - 119 км, а затем с 95 по 105 км был уложен верхний слой покрытия из ЩМА-15 и ЩМА-20.

Для капитального ремонта покрытия на автомобильной дороге М-7 «Волга»,



было произведено 80 000 тонн асфальтобетона. Также в 2009 году для устройства покрытия в 20 000 м² на совмещенный метромост в г. Нижнем Новгороде, там же было устроено покрытие из нового вида высокоплотной асфальтобетонной смеси М I, которая вместе с ЩМА-15 обеспечили возможность проведения работ при температуре воздуха до -5°C. Эта же смесь была применена при строительстве дорожного полотна вантового моста через р. Ока Навшино-Муром.

Спрашивается, почему же ЩМА, обладая такими высокими качествами, более 30 лет не находил применения на российских дорогах? Да просто в России отсутствовала необходимая техника, позволяющая, во-первых, получить высококачественный кубовидный щебень, отвечающий предъявляемым к нему высоким требованиям, и, во-вторых, способная реализовать технологию приготовления и укладки щебеночно-мастичных смесей. В настоящее время такая техника у российских дорожников появилась. Дело за малым - строить качественные дороги с асфальтобетонными покрытиями.

Родителям на заметку: *Возрастные кризисы у детей*

Мы открываем новую рубрику, посвященную семье - взаимоотношениям внутри нее и с окружающим миром, обучению и воспитанию детей. Также поговорим и о проблемах молодой семьи, кризисах семейной жизни и возрастных кризисах. Первая тема, которую мы затронем в этой рубрике «Возрастные кризисы у детей».

Разделение дорог — именно так переводится на русский греческое слово *krineo*, от которого и образовалось понятие «кризис», что значит «поворотный пункт, революционный прыжок в развитии — тяжелый, но очень полезный, если он пройден правильно».

Возрастные кризисы бывают и у взрослых, и у детей. Причем, на долю

периода детства и отрочества приходится, по мнению психологов, львиная доля возрастных кризисов, что, вполне объяснимо. Ведь детство само по себе — это динамическое состояние, несущее в себе необходимость перемен. Периоды более или менее плавного развития чередуются со своего рода скачками, качественными взрывами, часто весьма бурными и резкими. Принято выделять пять основных кризисных периодов:

- кризис новорожденности (первые 6-8 недель жизни);
- кризис раннего детства (12-18 месяцев);
- кризис трех лет (2-4 года);
- кризис 6-8 лет;
- пубертатный кризис (12-14 лет).

Сегодня мы разберем два первых периода.

Самый первый кризис ребенка специалисты рассматривают с двух точек зрения: физиологической и психологической. На уровне физиологии младенец должен адаптироваться к новому способу существования: самостоятельно дышать, согреть себя, добывать и переваривать пищу. Спокойный режим дня, регулярный сон и питание, хорошо налаженный процесс грудного вскармливания — все это поможет крохе вскоре почувствовать себя «своим» в этом мире. А вот процесс психологической адаптации во многом зависит от действий и эмоций родителей малыша. Новорожденный лишен основных средств общения,

остро нуждаясь при этом в нашей помощи и поддержке.

Держать на ручках, обнимать, кормить грудью, защищать от тревог и стрессов — собственно говоря, это все, что нужно маленькому человечку. Ну и папина поддержка тоже, безусловно.

Кризис новорожденности завершается через 6-8 недель — с появлением, так называемого комплекса оживления. Малыш уже освоился! Еще бы, разве иначе он улыбался бы так нежно при одном лишь взгляде на любимое мамино лицо?

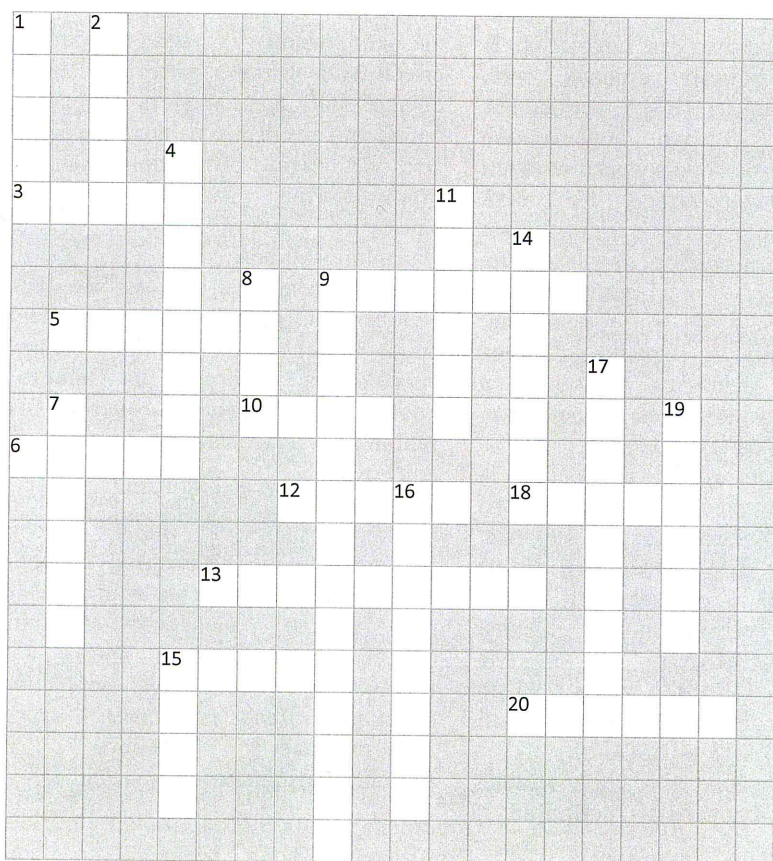
Кризис раннего детства был изучен психологами раньше всех остальных. Главные моменты, приводящие к развитию новых отношений ребенка с миром в этот период, — обучение ходьбе

и речи. Одновременно ребенок начинает понимать, что мама, по-прежнему находящаяся в центре его мироздания, не принадлежит ему всецело — оказывается, у нее есть собственные интересы, своя жизнь!.. И малыш начинает опасаться, что его потеряют или бросят. Именно поэтому детки, едва научившиеся ходить, порой ведут себя очень странно. Могут прибегать к маме поминутно, проверяя, на месте ли она, или, наоборот, убежать во всю прыть, принуждая ее бегать следом, уделяя чаду повышенное внимание.

В этом же возрасте ребенок проявляет свои первые «волевые» решения: это могут быть настоящие «акции протеста», «оппозиции», противопоставления себя другим (особенно характерны такие реакции для ребенка, который

воспитывается в семье с достаточно жесткими правилами распорядка жизни). Борьба с крохой бесполезно, точнее — недопустимо! Ведь именно сейчас он нуждается в безусловной постоянной родительской любви и поддержке, как физической, так эмоциональной. И если с физической поддержкой все понятно, то эмоциональную стоит немного подкорректировать. Очень важно осознать, что ваш малыш уже не такое беспомощное существо, каким был еще недавно, и немного «отпустить» его, позволить развиваться в собственной темпе (при этом оценивая его возможности и «подталкивая» или «притормаживая» кроху время от времени).

Продолжение следует...



По горизонтали:

- 3. Крепежный элемент для жесткого соединения двух частей конструкции или присоединения новой конструкции к старой.
- 5. Конструкция, обрамляющая вход в тоннель или трубу (оголовок).
- 6. Несущий, наклонно расположенный растянутый элемент вантового моста, закрепленный одним или обоими концами в балке жесткости и передающий усилие на пилон.
- 9. Верхняя криволинейная часть подмостей для сооружения арок или сводов моста.
- 10. Группа свай, забитых в грунт.
- 12. Элемент подвижной опорной части из бетона, железобетона или стали, имеющий форму срезанного вертикальными плоскостями цилиндра(катка). Предназначен для

- системы вантов.
- 18. Элемент устоя в виде стенки переменной высоты, опертой на фундамент и расположенной под углом к оси моста.
- 20. Система продольных и поперечных балок конструкции проезжей части моста, воспринимающая нагрузку от мостового полотна и передающая ее на главные балки.

По вертикали: 1. Металлическая накладка, имеющая вытянутую в виде ромба форму, перекрывающая стыки в металлических конструкциях мостов. 2. Стальной цилиндрической формы элемент подвижной опорной части, воспринимающий опорное давление и обеспечивающий продольное перемещение пролетного строения путем качения.

- 4. Комплект вспомогательных

восприятия опорного давления пролетного строения обеспечения его продольного перемещения за счет наклона. 13. Характеристика конструкции, оценивающая способность сопротивляться деформациям. 15. Несущий элемент конструкции, опора висячего или вантового моста в виде башни стойки или портала, служащий для опирания кабеля, цепи или

устройств и деталей для обеспечения функционирования какого-либо устройства, машины, оборудования или конструкции.

7. Металлический элемент на нижнем конце сваи предохраняющий ее от повреждения при забивке.

8. Заранее изготовленный железобетонный элемент предназначенный для устройств тротуара на мосту.

9. Отчество генерального директора ЗАО «Уралмостострой».

11. Опора простейшего типа в виде горизонтального бруса, уложенного в тело насыпи или на грунтовое основание предназначенного для опирания переходных плит или пролетного строения.

14. Устройство в виде выступа или бороздки на нижней горизонтальной поверхности края плиты проезжей части или тротуарного блока, предотвращающего

попадание воды, стекающей по вертикальной грани, на фасадную поверхность пролетного строения. 15. Сечение арки или свода, непосредственно

или при помощи опорных частей примыкающее к опоре моста и служащее для передачи опорного давления.

16. Самая верхняя утолщенная, как правило, армированная часть опоры моста, служащая для установки на нее опорных частей и непосредственно воспринимающая опорные давления пролетных строений.

17. Загрузка моста нагрузкой с целью контроля его технического состояния и выявления соответствия его работы проектным параметрам и расчетам.

19. Продольный несущий элемент (деревянный брус, бревно и т.п.) перекрывающий пролет или панель и балочных и подкосных деревянных мостах.

Ответы на кроссворд присылайте на электронный адрес: eoley@mail.ru Первый правильно ответивший, получит два билета в кино.