



Издание ОАО «Бамстроймеханизация»

Издается с 8 августа 2009 года

www.oaobsm.ru, тел. (41656) 4-04-11

2 «Усури» первого класса

3 На пульсе снабжения

4 «Мехколонна — моя жизнь»

№
9 (72)
Ноябрь 2014

БамСтройМеханизация

Водители с восторгом
отзываются о новом участке
трассы «Лена»



По первому асфальту

В Амурской области
водители оценили
новый участок АЯМа,
построенный «Бам-
строймеханизацией»

Реконструкция трассы «Лена» на 93—123 км выходит на финишную линию. В начале октября в эксплуатацию были сданы первые десять километров этого участка с асфальтобетонным покрытием. Сквозной проезд по новой магистрали открыт уже на всем протяжении реконструируемого участка. Какие впечатления оставила обновленная трасса у водителей, проектировщиков, заказчика и организации, которая будет эксплуатировать построенную дорогу, в нашем материале.

Осенью 2012 года начальник Амурского филиала ДСД «Дальний Восток» Сергей Назаришин рассказывал журналистам об амбициозных планах строителей за два года реконструировать 30 километров

сложнейшего перевального участка трассы «Лена» в Амурской области. Скептики сомневались, что за такое время можно выполнить такой огромный объем работы. Тогда здесь были крутые подъемы, спуски, кривые и дорога, по которой едва развезжались большегрузные фуры, а на месте запроектированной магистрали еще стояла непроходимая тайга и сопки. Спустя ровно два года все кардинальным образом изменилось. Теперь на Джелтулаке современная трасса со стоянками, автобусными остановками с павильонами, эстакадами для ремонта машин.

— У меня никаких сомнений в том, что мы сдадим этот участок раньше запланированного срока, не было. Потому что за реконструкцию взялась «Бамстроймеханизация». В нужный момент руководство компании смогло сконцентрировать здесь необходимое количество техники и людей. В пиковые месяцы на строительстве выемки работали сотни единиц различных машин и вот сегодня мы видим результат. Построена уникальная для трассы «Лена» выемка, переработано почти четыре миллиона кубометров грунта. Мне особо хочется подчеркнуть решающую роль инженерно-технических работников «Бамстроймеханизации», сумевших так организовать процесс строительства, что на всех этапах мы шли с опережением графика, — рассказывает начальник Амурского филиала ДСД «Дальний Восток» Сергей Назаришин. — Мы проехали по новому участку трассы «Лена», который сдается в эксплуатацию, и везде чувствуется почерк «Бамстроймеханизации». Я думаю, что главную оценку должны дать водители, когда они с комфортом за считанные минуты преодолевают эти десять километров.

По заключению инженеров ЗАО «Институт проектирования транспортных сооружений», которые ведут строитель-

ный надзор на участке 93—123 км трассы «Лена», все работы выполнены в четком соответствии с проектной документацией.

— На объекте постоянно присутствуют представители нашего проектного института: геодезисты, лаборанты, ведущие контроль над каждым этапом строительства. У нас работает лаборатория, где мы ведем анализ всех материалов, используемых при сооружении дороги, — говорит инженер казанского проектного института Виктор Путинцев. — На этом участке дороги были использованы ряд технологий, которые значительно улучшают качество магистрали. Это прикромочный лоток из асфальтобетона, металло-гофрированные трубы, матрасы «Рено», габионные конструкции.

Эксплуатировать новый участок трассы будет Управдор «Лена». Заместитель директора управления Николай Дудко в целом дал хорошую оценку сданным километрам.

Внимание водителей сейчас привлекают не только заасфальтированные километры, но и уникальная в своем роде выемка глубиной 34 метра. Этим летом механизаторы завершили ее строитель-

● Продолжение на стр. 2



Зимой на дробильном комплексе МК-55 предстоит заготовить щебень для производства асфальтобетона в следующем году

Разъезды Восточного БАМа

МК-94 отсыпала первый кубометр грунта на новом разъезде на восточном участке БАМа между станциями Дипкун и Тутаул. В октябре завершилась передислокация техники на строительный участок и сегодня механизаторы приступили к работам по сооружению земполотна разъезда Московский комсомолец.

Разделительный пункт на этом перегоне был построен военными в 80-е годы. Но в 2001 году в связи с падением объемов перевозок разъезд был законсервирован. Здесь сняли все приемоотправочные и станционные пути, стрелочные переводы, устройства СЦБ, демонтировали оборудование поста ЭЦ. В рамках развития Байкало-Амурской магистрали разъезд Московский комсомолец было решено восстановить. По проекту на разъезде запланировано строительство приемоотправочных путей для длиннооставных поездов, модульное здание поста ЭЦ, пункт обогрева для монтеров пути. В первую очередь выполняются работы по отсыпке земполотна.

— Объемы здесь небольшие, около 20 тысяч кубометров грунта. Сейчас мы ведем устройство кюветов, канав, вырезаем старое земполотно, — рассказывает главный инженер МК-94 Валерий Медведев. — Все работы производятся в условиях постоянного движения поездов и наша задача обеспечить безопасный пропуск всех составов, не повредить линии связи, СЦБ.

На строительстве разъезда работают 2 экскаватора, 5 самосвалов, бульдозер, автогрейдер, виброкаток. Вся техника была передислоцирована из Тынды по притрассовой автодороге вдоль БАМа.

Тем временем МК-94 сдала под укладку рельсошпальной решетки 2,5 километра земполотна на станции Улак. Работы по реконструкции этой железнодорожной станции начались в конце прошлого года, объемы земляных работ здесь составили около 300 тысяч кубометров грунта. Большая их часть пришлась на выемку глубиной 20 метров.

На восточном участке Тындинского региона Дальневосточной железной дороги запланировано строительство еще трех разъездов: Улагир, Тангомен, Гвоздецкий.

ЦИФРА НОМЕРА

25

километров — протяженность трех участков автомобильных дорог «Лена» и «Усури», которые в этом году сдала в эксплуатацию «Бамстроймеханизация» в республике Саха (Якутия), Амурской области и Приморском крае.



Работу «Бамстроймеханизации» принимала комиссия из представителей проектного института, заказчика и эксплуатирующей дорогу организации

По первому асфальту

РЕГИОН: АМУРСКАЯ ОБЛАСТЬ



За два года механизаторы построили через Онон коридор длиной 2 км и глубиной 34 метра



Машинист дизельной электростанции МК-55 Андрей Хамцев



Кладовщик ГСМ МК-55 Любовь Кондратьева

Окончание. Начало на стр. 1

ство и открыли сквозное движение, ликвидировав проезд по прежним извилистым затяжным подъемам и спускам.

— Я еду из Якутска и такой огромной выемки нет нигде. Масштабы здесь, конечно, впечатляют. Представляю, сколько нужно было вывезти отсюда земли, чтобы построить такую дорогу, — делится эмоциями дальнбойщик Виктор Болотов.

На строительстве выемки работали МК-94 (16), МК-74, МК-55. Сотни механизаторов днем и ночью в зной и мороз пробивали двухкилометровый проезд через Онон. Строители столкнулись с неприступной скалой. Только после мощнейших взрывов на поверхность выходили огромные глыбы, которые потом нередко снова приходилось взрывать.

Механизаторам много проблем доставляли подземные воды, выходящие на поверхность даже в 50-градусный мороз.

25 июля 2014 года МК-55 начала укладку первых метров основания из черного щебня на 114 км трассы «Лена». За 2,5 месяца на участке было уложено 13 километров основания из черного щебня и крупнозернистого асфальтобетона, 11 километров покрытия из мелкозернистого асфальтобетона. Укладка асфальта — это довольно сложный и крайне ответственный этап в строительстве автомобильных дорог. Поэтому к этому виду работ приковано внимание всего руководящего и инженерно-технического состава «Бамстроймеханизации». Не допустимы здесь промахи и рабочие, и это понимали все работники МК-55 от оператора асфальтового завода до по-

вара столовой. В условиях непредсказуемой северной погоды была важна каждая минута. Простои здесь недопустимы, все должны работать в одной команде: битумщики, машинисты дизельной электростанции, операторы завода и асфальтоукладчика, водители самосвалов, топливозаправщика, автогудронатора, машинисты катков... Руководство МК-55 особенно отмечает работу водителей а/м VOLVO Н.Г. Мартыненко, А.С. Паршикова, А.В. Поливко, В.И. Шеварухина, Н.К. Шибицкого, геодезиста Б.А. Болдагуева, механика А.В. Бондарева, производителей работ В.Ц. Дымчикова, А.П. Черкашина, машиниста смесителя асфальтобетона Э.Б. Дымчикова, мастера СМР С.Е. Кобаченко, ведущего инженера-механика С.М. Кожуру, машиниста автогрейдера В.Н. Коренева,

оператора пульта управления Ю.Г. Кутынкина, оператора укладчика асфальтобетона А.С. Позднякова, водителя автогудронатора В.Т. Романова, машинистов бульдозера Т-35 В.И. Кожевникова, А.Н. Шевченко, машинистов экскаватора Д.Г. Садыкова, С.В. Соловьева, заместителя директора по производству А.В. Баженова.

Этой зимой МК-55 на участке «Джелтулак» продолжит заготовку щебня разных фракций для производства асфальтобетонных смесей. В следующем году «Бамстроймеханизация» сдаст в эксплуатацию оставшиеся 18 километров реконструируемой трассы. За счет строительства выемки протяженность магистрали на 93—123 км сократилась почти на 2 километра, поэтому общая длина нового участка составляет 28 километров.

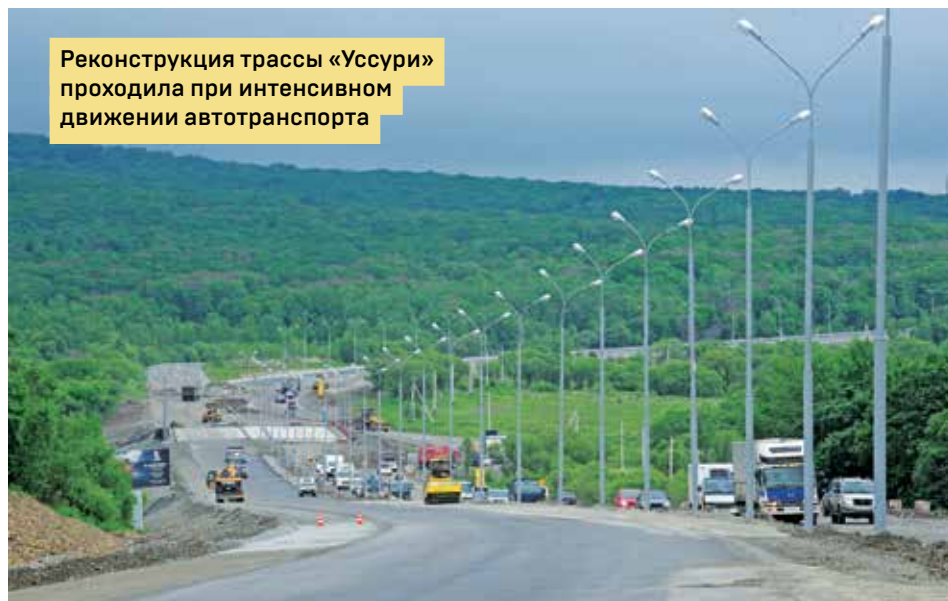
«Уссури» первого класса

РЕГИОН: ПРИМОРСКИЙ КРАЙ

В Приморском крае открыли новый участок автодороги Хабаровск—Владивосток

Очередной участок трассы «Уссури» раньше установленного срока сдала в эксплуатацию в этом году «Бамстроймеханизация». Движение автотранспорта было открыто по 681,4—687,7 км обновленной магистрали. Шесть километров дороги первой категории значительно облегчили жизнь жителям Приморья.

Федеральная дорога Хабаровск — Владивосток уже несколько лет вызывает раздражение у тех, кто отправляется в путешествие на машине по этой магистрали. Построенная в 30-х годах прошлого века автодорога уже давно не справляется с интенсивным потоком транспорта. Поэтому Росавтодор в 2010 году поставил в приоритет развитие этой магистрали и выделил финансирование для ее реконструкции. В 2011 году «Бамстроймеханизация» приступила к строительству 672—681 км трассы «Уссури», а в 2012 году к работам на участке 681—687 км. Для нашей компании в статусе генерального подрядчика это был первый опыт строительства дорог столь высокой категории. Объекты отличались как объемом, так и спецификой работ. Например, кроме сооружения земляного полотна и устройства асфальтобетона здесь была смонтирована система освещения на всем протяжении построенных участков. На реконструкции работали МК-7 и МК-154.



Реконструкция трассы «Уссури» проходила при интенсивном движении автотранспорта

— Наша мехколонна на участке 681—687 км разрабатывала выемку, где мы выполнили 447 тысяч м³, на устройстве насыпи мы переработали 278 тысяч м³. Также МК-154 выполняла устройство слоев основания из щебня и ЩПС в объеме 130 тысяч м³, подготовку основания под укладку асфальтобетона — 140 743 м². Силами мехколонны были построены 3 железобетонные водопропускные трубы, — рассказывает главный инженер МК-154 Александр Выграненко. — Одной из основных проблем при строительстве участка являлась крайне высокая интенсивность движения, автотранспорт здесь идет непрерывным потоком, любая, даже минутная остановка движения вызывает километровые пробки, приходилось постоянно производить ограждение мест строительства, работать в стесненных условиях. Также большие проблемы создавало наличие на участке глинистых

переувлажненных грунтов.

Руководство МК-154 выражает благодарность машинистам экскаваторов Виктору Ющенко, Руслану Негричу, Сергею Уразову, машинистам автогрейдеров Андрею Копанице, Сергею Сигаеву, Валерию Брицыну, Валерию Покасю, Ивану Спыну, машинистам бульдозеров Юрию Корягину, Анатолию Козаренко, водителям самосвалов Геннадию Заволокину, Александру Боровскому, мастеру Сергею Щастному, геодезистам Сергею Алексею, Евгению Фахрутдинову за отличную работу на реконструкции участка 681—687 км трассы «Уссури».

Инженеры «Бамстроймеханизации» отмечают, что во время реконструкции сложности возникли с объездными дорогами. Проектная документация по строительству объездных дорог была утверждена в 2008 году. В 2012—2014 году поток автотранспорта был значительно

увеличен, что и приводило к затруднению движению. В компании подчеркивают, что все работы выполнялись в рамках проекта, поэтому претензии к строителям здесь были не обоснованы.

На реконструкции 681—687 км трассы «Уссури», кроме МК-7 и МК-154, работали ЗАО «ТМК» (строительство моста через р.Чертовка), ООО «Асфальт-строй» (сооружение арочного моста, подземного пешеходного перехода, установка барьерного ограждения), ООО «Уссурийстройсвязь» (переустройство коммуникаций), ООО «СТЭК» (устройство наружного освещения), ОАО «Примавтодор» (укладка слоев асфальтобетонного покрытия), ООО «Дорснаб» (устройство дорожной разметки).

Курировали объект технический директор «Бамстроймеханизации» В.Ф. Выграненко, заместитель директора Хабаровского представительства С.А. Самусев, начальник ПТО О.Н. Волгаева, ведущий инженер-геодезист Л.В. Глебов, ведущий инженер-геодезист В.В. Пелевин, инженеры Е.Б. Артамонова, А.М. Локтев.

За три года «Бамстроймеханизация» выполнила реконструкцию 15 километров трассы «Уссури» в Приморском крае. Теперь на 672—687 км современная магистраль, отвечающая всем требованиям первой категории: четыре полосы движения, ширина проезжей части 7,5 метров, искусственное освещение.

Завершив реконструкцию двух участков трассы Хабаровск — Владивосток, «Бамстроймеханизация» планирует и дальше участвовать в торгах на право проведения строительных работ на других участках автодороги «Уссури». Сегодня компания накопила достаточный опыт работы по строительству магистралей столь высокого уровня.

На пульсе снабжения

ПОДРАЗДЕЛЕНИЕ

ОМТС готов к новым проектам «Бамстрой-механизации»

С развитием новых видов деятельности в «Бамстрой-механизации» увеличивается спектр работ и отдела материально-технического снабжения. К горюче-смазочным материалам, запасным частям, спецодежде добавляются материалы, с которыми раньше в компании не работали. Например, этим летом был открыт участок по переработке битума и изготовлению битумной эмульсии. С началом реконструкции Байкало-Амурской магистрали расширяется номенклатура материалов для строительства железной дороги.

Практически каждый день на станцию Тынды в адрес «Бамстроймеханизации» приходят вагоны с различными грузами. Цистерны с дизельным топливом, контейнеры с запасными частями и шинами, платформы с оборудованием. Без ритмичного снабжения невозможна работа механизаторов. Взять, к примеру, горюче-смазочные материалы. Если на участок вовремя не будет доставлено дизельное топливо, то десятки самосвалов,

ние «Бамстроймеханизации» и ее подразделений. Это наши водители, грузчики, инженеры по снабжению, кладовщики, заведующие складами. Все работают в одной команде с одной целью: несмотря ни на что обеспечить участки всем необходимым, — подчеркивает заместитель генерального директора «Бамстроймеханизации» Виктор Кудашев. — Сейчас наша компания на большинстве объектов работает, как генеральный подрядчик. Это значит, что мы отвечает за поставку всего, начиная от топлива и заканчивая высокотехнологичным оборудованием. Поэтому работы у нас становится больше.



За снабжение «Бамстроймеханизации» отвечает замгендиректора Виктор Кудашев



На угольном складе идет погрузка топлива для котельной щебеночного завода «Курьян»

бульдозеров и экскаваторов останутся. Поэтому инженеры ОМТС постоянно держат руку на пульсе, чтобы обеспечить все мехколонны ГСМ.

— Когда разрабатывалась выемка на Джелтулаке, у нас в месяц уходило до тысячи тонн дизтоплива. Это 20—24 цистерны. Это только один участок, а если сюда прибавить другие объекты, то эта цифра значительно увеличится, — рассказывает начальник базы ОМТС Анатолий Высоцкий.

Водитель топливозаправщика Александр Земцов в день делает два рейса между Тындой и участком на Джелтулаке. Каждая такая поездка — это уже подвиг, ведь в емкости 17 кубометров солярки, которая представляет реальную угрозу.

— Со временем к такому грузу привыкаешь, но ответственность, конечно, огромная. Поэтому здесь четко нужно соблюдать технику безопасности, никакие отступления в нашем случае не пройдут, — делится водитель топливозаправщика Александр Земцов.

Как подчеркивают руководители ОМТС, именно на таких людях сегодня держится работа отдела снабжения. В 50-градусный мороз они встречают и оформляют грузы, перевозят в труднодоступные места запасные части и оборудование, ведут переговоры о поставках необходимых материалов.

— В отделе работают 111 человек, и каждый из них вносит существенный вклад в материально-техническое снабже-



Заведующая складом Ольга Мышанская выдает запчасти агенту по снабжению участка «Курьян» Николаю Дашину

Грузы для БАМа

В подтверждение своих слов Виктор Николаевич приводит в пример строительство развязок на БАМе. Сегодня «Бамстроймеханизация» не только высыпает земполотно под железную дорогу, но и сдает объект под ключ заказчику. А это укладка рельсошпальной решетки, монтаж оборудования на развязке. Буквально на днях на станцию Муртыгит пришли вагоны с железобетонной шпалой для строящегося развязки Мохортова. Груз принимала ветеран компании мастер погрузо-разгрузочных работ Галина Леонидовна Бодрягина.

— 37 вагонов со шпалой по 256 штук

в каждом. В связке по 8 штук, — приводит цифры Галина Бодрягина. — Мы следим не только за количеством пришедшего груза, но и за его качеством, чтобы не было повреждений при выгрузке.

Сейчас ОМТС организует поставку путевого щебня с завода «Курьян» на развязку Мохортова. Организация предоставления «окон» для разгрузки щебня, согласование с железнодорожниками подачи и уборки вагонов — все это берут на себя инженеры отдела снабжения. Ведь здесь отвечают не только за заказы материалов, но и за логистику, диспетчер прослеживает весь путь, который проходит вагон или машина



Кладовщик Тамара Табашнюк и заведующая первым складом Елена Лещенко



Водитель топливозаправщика ОМТС Александр Земцов и его коллега из МК-55 Николай Гусаров на участке «Джелтулак»



Мастер погрузо-разгрузочных работ Галина Бодрягина — ветеран отдела снабжения

с грузом до строительного участка.

20 октября из Тынды на машинах-платформах на Мохортова отправили первые модули для поста ЭЦ будущего развязки. Водители прошли сложный путь по АЯМу и от станции Бамовская по притрассовой дороге до места назначения — развязки Мохортова. Участок механизации во главе с Юрием Семеновичем Родиковым — самый многочисленный в ОМТС. Более 80 водителей топливозаправщиков, кранов, тракторов, погрузчиков, битумовозов помогают организовать снабжение участков, доставку вахтовых вагончиков, техники.

С началом строительства вторых путей и развязок на БАМе снова станут востребованы вагоны-раздатки для достав-

ки запасных частей, резины на участки, которые отрезаны от автомобильных дорог. Несколько лет назад они эксплуатировались на линии Тынды-Улак. Тогда они были незаменимы для транспортировки грузов на строящуюся железную дорогу к Эльгинскому месторождению угля. Сейчас планируется их использовать на объектах на западном участке БАМе, где из-за отсутствия автомобильных мостов нет сквозного проезда.

География сотрудничества

Модули для поста ЭЦ были изготовлены на Лосиноостровском электротехническом заводе в Московской области, шпалы в Иркутске, скрепления для рельсов в Свердловской области, дизельное топливо в Ангаске и Омске. География поставщиков материалов и оборудования для «Бамстроймеханизации» охватывает практически все регионы России. А часть запасных частей приходится заказывать за границей. Например, запчасти для асфальтового завода Ermont поступают из Франции.

В сложившихся условиях, связанных с проблемами финансирования, все большую роль играют договоренности руководства «Бамстроймеханизации» с поставщиками ГСМ, запасных частей и других материалов.

— Сегодня очень многое зависит от

отношений с компаниями-поставщиками. Многие из них соглашаются с нами сотрудничать в долг, зная, что «Бамстроймеханизация» — надежный партнер и задолженность всегда погасит в полном объеме, — объясняет Виктор Кудашев. — Такие связи помогают нам бесперебойно обеспечивать мехколонны топливом, запасными частями, резиной.

— Здесь хотелось бы сказать слова благодарности нашему партнеру — ООО «ИГВАС» и его руководителю Александру Сергеевичу Иващук. Эта компания дает нам в долг дизельное топливо, — говорит Анатолий Высоцкий. Но такое доверие надо заслужить, наши отношения уже проверены временем.

По-прежнему база ОМТС является местом разгрузки цистерн с горюче-смазочными материалами для ряда тындинских компаний. «Бамстроймеханизация» имеет соответствующие лицензии на работу с опасными грузами. До этой зимы на базе разгружался уголь для котельных «Горэлектротеплосетей». В год на эстакаде обрабатывалось до 120 вагонов с углем в адрес тындинских фабрик тепла. Сейчас на повышенном пути перерабатывается уголь для котельных щебеночного завода «Курьян» и ЦРММ.

В ближайшие годы с разворотом строительства объектов на БАМе, прибавится работы и в ОМТС «Бамстроймеханизации». Здесь к этому уже готовы, работать в ритме коллег снабженцы давно привыкли.

«Мехколонна — это моя жизнь»

ЮБИЛЕЙ

Ветеран Григорий Бакай рассказал о своих лучших годах на БАМе

Этой осенью ветеран «Бамстроймеханизации» Григорий Бакай отметил сразу два юбилея: свое 75-летие и 35 лет работы в системе треста «БСМ». Несмотря на столь почтенный возраст Григорий Никитович вовсе не сидит дома, а, как и большинство работников МК-7, через месяц едет строить дороги по всему Дальнему Востоку. Накануне юбилея мы встретились с ветераном компании и записали штрихи его работы в родной мехколонне.

При первом знакомстве с механиком МК-7 Григорием Бакаем чувствуется его суровость и прямолинейность. Но уже через несколько минут беседы понимаешь, что перед тобой скромный и в чем-то застенчивый человек, который не любит выпячивать свои заслуги. Хотя на самом деле за Григорием Никитовичем стоят довольно весомые дела, принесшие пользу многим коллегам.

— На БАМ я приехал по вызову в августе 1979 года с женой и четырьмя детьми. Меня тогда пригласил начальник МК-147 Владимир Григорьевич Терещенко. С ним я познакомился во время работы в «Югстроймеханизации». На БАМе Терещенко организовывал МК-147, построил здесь поселок, детсад, наладил инфра-



Генеральный директор «Бамстроймеханизации» Виталий Тарасенко вручает механику МК-7 Григорию Бакаю почетный юбилейный знак «40 лет БСМ»

структуру, все предусмотрел. Его работники могли спокойно оставлять свои семьи, а сами ехать на трассу — в поселке были и спортзалы, и магазины. Владимир Григорьевич ведь сам себе коллектив подбирал — собирал не просто знакомых, а тех, с кем действительно хотел работать, — рассказывает Григорий Бакай. — Думаю наша мехколонна славились по БАМу именно потому, что костяк был не только профессиональным, но и сплоченным. Наша мехколонна вперед не бежала, сзади не плелась, ни у кого ничего не занимала, справлялась собственными силами.

До БАМа Григорий Никитович 17 лет отработал на различных должностях в мехколоннах Министерства транспортного строительства на Украине, в Башкирии, Белгородской области. В Тынду механизатор приехал, когда здесь уже вовсю развернулось строительство железной дороги. Начальник МК-147 сразу же назначил своего проверенного друга главным механиком мехколонны. На этой должности Григория Бакая ждали сотни единиц техники и высочайшая ответственность. Григорий Никитович ожидания Владимира Терещенко оправдал. Но ограничиваться только машинами многодетный отец Бакай не стал и начал заниматься решением проблем поселка МК-147. Будучи депутатом городского совета он сумел доказать руководству города необходимость асфальтирования автомобильной дороги от центра Тынды до поселка МК-147.

— Поселок развивался, поэтому постоянно нужно было что-то строить, облагораживать и, конечно, мехколонна все брала на себя. По тем временам у нас был неплохой поселок. К сожалению, после перестройки многое не удалось сохранить: тот же спортзал, где у нас постоянно проходили соревнования между участками, мехколоннами, — вспоминает Григорий Бакай.

В 1991 году Григория Никитовича выбрали председателем профкома МК-147. На этой должности профсоюзный лидер решал много вопросов с жильем, бытом, распределением путевок. Но с каждым годом это становилось делать труднее, на дворе уже была другая страна и профсо-

юзы со своими проблемами отходили на второй план. Теперь главное было найти деньги хотя бы на зарплату.

В середине 90-х годов Григорий Бакай снова вернулся в механики. Начались новые стройки, появилась новая техника, пришли новые люди. А вместе с этим сегодня изменилось и отношение к работе.

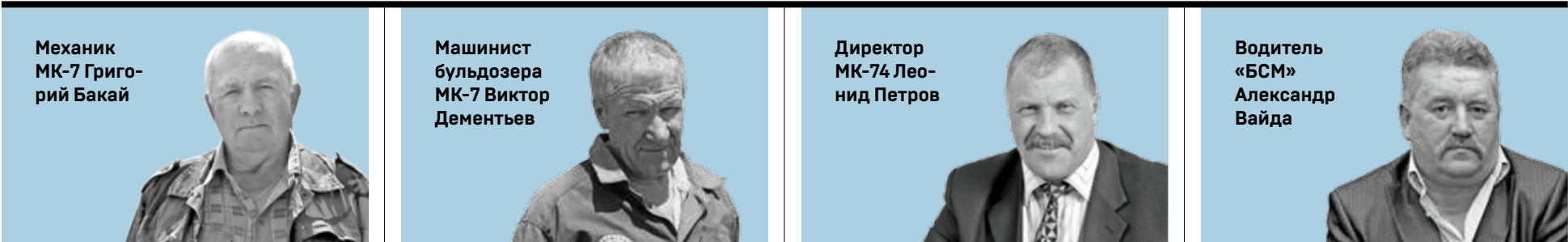
— К нам много приходит молодежи и по человеку сразу видно, надолго он или «месячником» пришел. Если новичок пошел в поселок, на базу, шпионить начинает, все вызнать, то такой быстро уходит, а если проявил интерес к технике, особенностям ее работы, то смотришь, остается работать на года, — подмечает ветеран. — Сегодня, конечно, техника существенно отличается от прежней, везде компьютеры, гидравлика. На мой взгляд, в тресте нужно организовать учебный пункт, как это было раньше. Человеку, приехавшему на участок, будет уже гораздо легче освоиться на новых экскаваторах или самосвалах.

Григорий Бакай воспитал пятерых детей. Два сына работают в мехколоннах «Бамстроймеханизации»: Игорь — машинистом экскаватора в МК-94, Тарас — водителем самосвала в МК-55.

— Я бы сам уже давно на пенсию ушел, но чем заниматься дома, когда настроение боевое, за собой свои годы я не чувствую. Поэтому с удовольствием езжу по вахтам, мехколонна — это моя жизнь, которая подарила мне столько интересных мгновений, — с гордостью говорит ветеран «Бамстроймеханизации» Григорий Бакай.

Доска почета

люди компании



В день празднования 39-летия города Тынды состоялось чествование жителей столицы БАМа, занесенных на Доску почета. По решению депутатов Тындинской городской думы на ней разместили фотографии 24 работников различных предприятий города. Среди них четыре представителя «Бамстроймеханизации» и механизированных колонн.

Строительную отрасль Тынды представляют механик МК-7 Григорий Бакай, машинист бульдозера МК-7 Виктор Дементьев, водитель «Бамстроймеханизации» Александр Вайда и директор МК-74 Леонид Петров. Все они отработали более 30 лет в «Бамстроймеханизации» и внесли значительный вклад в строительство не только Байкало-Амурской магистрали, но и других автомобильных и железных дорог региона.

Традиция вносить передовиков производства на Доску почета появилась в советские годы. На строительстве БАМа на каждом участке были свои стенды, где размещали фотографии лучших работников месяца, года или пятилетки. Тогда такие плакаты называли еще экранами социалистического соревнования. Механизаторы «Бамстроймеханизации» постоянно были в числе лидеров таких соцсоревнований, поэтому их фотогра-

фии украшали не только красные уголки в мехколоннах, но и городские и поселковые Доски почета.

В 90-х годах советская традиция чествовать лучших работников пришлась не по вкусу реформаторам и о ней на десять лет забыли. Только в начале 2000-х годов в Тынде снова стали регулярно обновлять Доску почета и размещать на ней фотографии отличившихся на производстве горожан.

Поздравляем!

Руководство ОАО «Бамстроймеханизация» поздравляет с 75-летием **Григория Никитовича Бакая**, механика МК-7 и **Бориса Дмитриевича Федорова**, инженера ПТО Читинского представительства.

Уважаемые Григорий Никитович и Борис Дмитриевич! Вы внесли огромный вклад в строительство автомобильных

и железных дорог Советского Союза и современной России и сегодня мы выражаем вам огромную благодарность за то, что несмотря ни на какие трудности, вы остались верны «Бамстроймеханизации». Мы признательны Вам за то, что вы продолжаете работать в нашей компании и передаете свой накопленный опыт молодому поколению.

Желаем Вам, Григорий Никитович и Бо-

рис Дмитриевич, крепкого здоровья, неиссякаемой энергии и долгих лет жизни!

Руководство ОАО «Бамстроймеханизация» поздравляет: с 55-летием **Александра Владимировича Самодурова**, директора ООО «СтройТранс»; с 40-летием **Андрея Валерьевича Чуприна**,

начальника юридического отдела «Бамстроймеханизации».

Желаем Вам, дорогие юбиляры, чтобы ваша жизнь всегда оставалась наполненной интересными проектами, поддержкой единомышленников и понимаем близких людей. Здоровья, благополучия и успехов во всех ваших делах и начинаниях!