



Издание ПАО «Бамстроймеханизация»

Издается с 8 августа 2009 года

www.oaobsm.ru, тел. (41656) 4-04-11

2 Вектор на порты *БАМ готовят под угольные маршруты*

3 40 лет в пути *В феврале 1975 года была образована МК-154*

4 Люди компании *Поздравления в адрес юбиляров*

№
1 (74)
МАРТ 2015

БамСтройМеханизация

Разъезд имени Мохортова
повысит пропускную способность
однопутного участка Тында —
Бамовская



Пути на восток

РЕГИОН: АМУРСКАЯ ОБЛАСТЬ

На новых разъездах БАМа идет укладка рельсошпальной решетки

В этом году «Бамстроймеханизация» готовит к сдаче в эксплуатацию несколько объектов на полигоне Тындинского региона Дальневосточной железной дороги. Планируется открыть новые разъезды имени Мохортова и Московский комсомолец, а также реконструированную станцию Улак. Сейчас специализированные бригады ведут укладку верхнего строения пути на этих объектах. Накануне мы побывали на разъезде имени Мохортова. Здесь завершилась укладка второго пути и сейчас идет подготовка к врезке в действующий путь.

Каждый день бригада Александра Морозова из МК-7 укладывает в среднем 150 метров пути. На первый взгляд это небольшая цифра, но если посчитать сколько в этих метрах железобетонных шпал, то сразу представляется масштаб



В смену бригада монтеров пути
укладывает в среднем 300 железобетонных шпал

работ. Под рельсы длиной 25 метров требуется от 46 шпал на прямом участке до 50 шпал на кривом. Таким образом получается, что за смену необходимо уложить до трехсот шпал. В бригаде 10 монтеров пути, которые имеют достаточный опыт работы на железной дороге.

— Мы работали с деревянными и железобетонными шпалами. Но хотя и деревянная шпала легче, работать с ней тяжелее. С железобетонным попроще, здесь у нас есть специальные механизмы, которые значительно нам облегчают труд, — рассказывает бригадир монтеров пути Александр Морозов. — И, конечно, железобетонные шпалы прослужат гораздо больше, лет 50 — это точно.

Укладку шпал монтеры пути прерывают только когда по радиации передают о приближающемся поезде. В среднем в час на этом пока однопутном участке проходит по одному составу. Увеличить движение не позволяет длинный перегон между станциями Штурм и Муртыгит. Новый разъезд имени Мохортова позволит поднять пропускную способность Малого БАМа.

— Мы уже уложили рельсошпальную решетку на новом пути и теперь будем ждать тепла, чтобы смонтировать стрелочные переводы и сделать врезку в действующий путь, — продолжает Александр Морозов.

Бригада по укладке верхнего строения пути при МК-7 была создана в январе 2014 года, а первым объектом стал разъезд Хумма. Необходимость в такой бригаде возникла, когда началась активная реконструкция станций и разъездов. Как подчеркивает руководство мехколонны, производить укладку ВСП собственными силами гораздо удобнее. Прежде всего потому что меньше зависимость от подрядчиков, которые, бывает, подводят.

— При сборке пути используются спе-

циальные приспособления и механизмы, это новые разработки механизированных ключей, рельсорезных и рельсоверлильных станков, но в путевом хозяйстве не обойтись без привычных ломов, лопат и костыльных молотков, — объясняет заместитель директора Хабаровского представительства ПАО «Бамстроймеханизация» Илья Глуценко. — В основном работы по сборке рельсошпальной решетки производятся раздельным способом, то есть когда укладываются последовательно шпалы, затем рельсы и балласт. Также освоен процесс укладки стрелочных переводов блоками механизированным способом.

Прежде чем пустить движение по новому пути на разъезде имени Мохортова нужно будет уложить балласт и выправить его в соответствие с проектными отметками. После переключения движения начнется реконструкция старого пути. Она предусматривает смену верхнего слоя земполотна, укладку геотекстильного покрытия и устройство охлаждающей бермы. Эта технология позволит защитить железную дорогу от капризов вечной мерзлоты в виде просадок пути.

О Продолжение на стр. 2



Раздельный способ укладки ВСП
успешно зарекомендовал себя
при строительстве разъездов

Зеленый свет Хумме

На линии Комсомольск — Советская Гавань 7 февраля «Бамстроймеханизация» сдала в эксплуатацию новый разъезд Хумма. Это один из самых масштабных объектов на этом участке, как по объемам работ, так и по размеру финансирования. Почти четыре года механизаторы вели строительство этого разделительного пункта на перегоне Кун — Гурское.

Работы на Хумме начались в мае 2011 года. Тогда МК-7 приступила к вырубке просеки, устройству подъездных дорог и площадки под вахтовый поселок. Изначально предполагалось переработать на этом разъезде чуть более 700 тысяч кубометров грунта. Но весной 2012 года в период оттаивания грунтов произошло несколько сходов грунта с откосов в сторону железнодорожных путей. Комиссия признала, что это произошло из-за принятия проектировщиками неверных решений о заложении откосов полувыемки в результате недоизученности геологии района строительства. Все это привело к перепроектированию объекта и значительному увеличению объемов работ: до 4 миллионов кубометров грунта. Пик разработки полувыемки пришелся на 2013 год. Тогда коллективом МК-7 было переработано почти два миллиона кубометров скалы.

— Работы шли в сложнейших условиях. Нам были запрещены взрывные работы, так как вблизи находится действующая железная дорога. Поэтому использовались гидромолоты. Зимой скальная порода настолько промерзала, что разрабатывать ее было практически невозможно. В момент прохождения поезда все работы останавливались. Но несмотря на все трудности, механизаторы справились с задачей и построили разъезд Хумма, — рассказывают об объекте в МК-7.

В 2014 году на разъезде уложили рельсошпальную решетку, а осенью построенный второй путь был соединен с действующим главным. Эти работы МК-7 производила собственными силами бригадой по укладке ВСП. После подключения разъезда к электрической централизации его запустили в эксплуатацию.

Сегодня на участке Комсомольск — Советская Гавань «Бамстроймеханизация» работает по на перегоне Кун — Пони, где монтеры пути укладывают рельсошпальную решетку.

ЦИФРА НОМЕРА

160

метров — высота откоса
от головки рельса до верхнего заложения
на разъезде Хумма. На такой воз-
вышенности работали механизаторы
МК-7, разрабатывающие полувыемку
длиной два километра

Пути на восток

РЕГИОН: АМУРСКАЯ ОБЛАСТЬ



Механизаторы восстанавливают притрассовую автодорогу для железнодорожников, обслуживающих стальную колею и местных жителей



Бригада монтеров пути: Роман Епихин, Максим Карпекин, Олег Славгородский, Александр Морозов.



Бригадир монтеров пути Александр Морозов



Железобетонная шпала значительно продлевает срок службы пути



Валерий Жеребецкий дает интервью телеканалу «Россия»



Работа монтеров пути прерывается только во время прохождения поезда

Окончание. Начало на стр. 1

На разъезде уже установлены новые опоры для высоковольтной линии и переключена на них система электроснабжения. С наступлением тепла будет перенесена ВОЛС. На площадке смонтированы модули для поста ЭЦ. То есть большая часть работ по строительству разъезда уже выполнена.

МК-74 еще прошлой весной выполнила основной объем работ по отсыпке зем-

полотна для нового пути. Для этого потребовалось более 170 тысяч кубометров грунта. Сейчас механизаторы занимаются реконструкцией притрассовой автодороги, прилегающей к разъезду имени Мохортова.

— Мы восстанавливаем дорогу, которую мы использовали для перевозки грунта из карьера на строительство разъезда. Раньше это было узкое с трудом проходимое направление. Теперь мы ее

расширяем, укрепляем откосы,— говорит главный инженер МК-74 Валерий Жеребецкий.— Дорогой будут пользоваться путейцы, связисты, жители поселка Муртыгит.

Как подчеркивают в администрации Тындинского района, приход транспортных строителей на север Приамурья, вселяет в людей надежду.

— Развитие БАМа — это прежде всего новые рабочие места и дополнительные

налоговые поступления. а строящиеся разъезды, вторые пути безусловно потребуют новых кадровых ресурсов для обслуживания инфраструктуры, поэтому, конечно, мы ждем разворота работ на железной дороге. Для Тындинского района ОАО «РЖД» — градообразующее предприятие и мы заинтересованы в новых железнодорожных проектах на нашей территории,— подчеркивает глава Тындинского района Тамара Лысакова.

Вектор на порты

РЕГИОН: АМУРСКАЯ ОБЛАСТЬ

Участок Тында — Новый Ургал готовят под угольные маршруты

На восточном участке БАМа МК-94 завершила основные земляные работы по реконструкции станции Улак и строительству разъезда Московский комсомолец. На этих объектах механизаторы подготовили под укладку верхнего строения пути 4,5 километра земполотна на ст.Улак и более 2 километров на р-де Московский комсомолец. Для балластной призмы с щебеночного завода Курьян было поставлено соответственно 192 и 114 думпкаров с путевым щебнем.

Работы по реконструкции станции Улак начались в конце 2013 года и связаны с увеличивающимся грузопотоком с Эльгинского месторождения угля. Действующих путей недостаточно для переработки вагонов, которые поступают с железнодорожной ветки Улак-Эльга. В рамках проекта было предусмотрено строительство трех приемоотправочных путей и удлинение туикового с подключением его к 1-му главному пути. Общий объем зем-



Для укладки балластной призмы на станции Улак и разъезде Московский комсомолец потребовалось более 300 вагонов с щебнем

ляных работ составил более 300 тысяч кубометров грунта. Большая их часть пришлось на выемку глубиной 20 метров. На станции будут установлен модульный пост ЭЦ и смонтирована новая пассажирская платформа. Сейчас бригада ХРУ-1 ведет здесь укладку верхнего строения пути.

Строительство разделительного пункта Московский комсомолец между бамовскими станциями Дипкун и Тутал началось в октябре 2014 года. Разъезд на этом перегоне был построен военны-

ми в 80-е годы. Но в 2001 году в связи с падением объемов перевозок он был законсервирован. Здесь сняли все приемоотправочные и станционные пути, стрелочные переводы, устройства СЦБ, демонтировали оборудование поста ЭЦ. В рамках развития БАМа разъезд Московский комсомолец было решено восстановить. За три месяца механизаторы переработали более 20 тысяч кубометров грунта и отсыпали земполотно для нового приемоотправочного пути, рас-

считанного на длинносоставные поезда. В ближайшее время на разъезде будут смонтированы модульное здание поста ЭЦ, пункт обогрева для монтеров пути.

— Фактически нам пришлось все строить с нуля. Делали новые каналы, откосы, отсыпали более 200 метров земполотна для удлинения пути,— рассказывает директор МК-94 Алексей Власов.— Работы велись в стесненных условиях и при постоянном движении поездов. Поэтому большое внимание мы уделяем охране труда. Мы строго следим за тем, чтобы все строители были одеты в сигнальные жилеты, везде выставлялись сигналисты. В нашей мехколонне 17 инженерно-технических работников прошли обучение в учебном центре и получили свидетельства, которые дают право работать на железнодорожных объектах.

На участке Тында — Новый Ургал в границах Амурской области в этом году планируется начать строительство разъездов Улагир и Гвоздецкий. Они позволят увеличить пропускную способность восточного участка БАМа, который в последние годы показывает наибольший прирост грузопотока в адрес морских портов Ванинского узла. А в перспективе с развитием Эльгинского месторождения угля грузоперевозки здесь должны вырасти как минимум в два раза.

40 лет в пути

ПОДРАЗДЕЛЕНИЕ

В феврале МК-154 отметила свой юбилей

Железные дороги, автомобильные трассы, взлетно-посадочная полоса, площадки для завода сжиженного газа, щебеночный карьер... За 40 лет МК-154 построила десятки объектов в семи регионах России. Какими были эти четыре десятилетия для мехколонны? Своими воспоминаниями с корреспондентом Игорем Агеенко поделился ветеран «Бамстроймеханизации», директор МК-154 с 2003 по 2012 годы Виктор Яковлевич Яблонский.

Приказ Министерства транспортного строительства СССР о создании в составе треста «Бамстроймеханизация» механизированной колонны № 154 был подписан 16 февраля 1975 года. Местом дислокации мехколонны стал поселок Могот Тындинского района Амурской области, а первым объектом — железнодорожная линия Тында — Беркамит.

После окончания строительства Малого БАМа мехколонна была передислоцирована на центральный участок Байкало-Амурской магистрали. Здесь предприятие работало на строительстве железной дороги в районе станции Чильчи, от Юкталей до Тас-Юрхы, от Усколя до Ханей, от Сюльбана до Балбухты.

— В мехколонне в то время было 4 комплексных бригады, которые делились по территориальному признаку, в зависимости от того, с какого города приехали комсомольцы. На центральном участке БАМа МК-154 работала от Усть-Нюкжи до Тасс-Юрхы, на этом 50-километровом отрезке у нас было 3 бригады. А следующим участком был разъезд Имангаракан, где работала самая передовая на тот момент бригада под руководством Владимира Севастьяновича Гусь — она была не то что первая в мехколонне, а вообще в «Бамстроймеханизации», — вспоминает Виктор Яблонский. — В 1983 году участок от Усть-Нюкжи до Тасс — Юрхы был сдан во временную эксплуатацию, после чего основные силы были переброшены на разъезд Усколь, что недалеко от станции Хани — там я работал в качестве машиниста бульдозера. В конце 1983-го одна из наших бригад переехала в Шимановский район для строительства подъездного пути к Чагойанскому месторождению известняков.

После укладки «золотого звена» на станции Балбухта мехколонна начала передислокацию на строительство Амуро-Якутской магистрали от Беркамит до Томмота.

— Наш вахтовый поселок располагался прямо на станции Беркамит — на тот момент она была уже действующей. Мы прибыли туда в —54 градуса прямо перед новым годом и принялись выгружать технику. Из-за мороза завести что-либо было нереально, поэтому приходилось с помощью кранов просто стаскивать оборудование с платформ вдоль путей — рассказывает Виктор Яковлевич. — В феврале 1986 года МК-154 начала передислокацию еще севернее — в Алдан. Там был построен микрорайон Солнечный, в котором находился последний базовый поселок для МК-154, МК-155 и СМП-574. Он существует до сих пор — наши инженеры вложили туда все свои знания и опыт, все строилось по принципу благоустроенного жилья. Среди других он был, скажем так, «повышенной комфортности» — полноценные квартиры с ванной и туалетом в деревянном исполнении.

С 1985 по 2000 годы мехколонна работала на строительстве Амуро-Якутской



Выемка на перегоне Седловая — Бурятская Забайкальской железной дороги стала самым масштабным объектом для МК-154



Водитель Борис Романов



Начальник участка Сергей Евдокимов



Машинист экскаватора Роман Негрич



Водитель Александр Смирнов



Водитель Владимир Мазин



Директор МК-154 Михаил Алексеев



Три года МК-154 работала на реконструкции федеральной трассы «Уссури» в Приморском крае

магистрали. Это были сложнейшее время, когда финансирование АЯМа прерывалось 20 раз и строителям приходилось выживать, многие увольнялись, уезжали.

— А в перерывах между финансированием нашей работы, чтобы давать хоть какую-то загрузку предприятию, мы искали работу, где могли. Так в 1995—1996 годах одна из бригад переехала в Благовещенск на строительство второй взлетно-посадочной полосы. Ее мы почти достроили, оставалось сделать щебеночную подушку и положить асфальт, как вдруг прекратилось финансирование, и она так и не была сдана. Тогда у нас встал вопрос, а что дальше? В это же время небольшими темпами начали строить дорогу Чита — Хабаровск, и мы перебрались в поселок Украинка под Серышево. Там МК-154 занималась строительством небольшого 5-километрового участка, после чего мы переехали в район Мадалана. Там участки были покрупнее, — продолжает Виктор Яблонский.

Но главным объектом, который спас мехколонну от банкротства стала железная дорога Улак — Эльга.

— За 90-е годы из-за финансовой нестабильности мы растеряли примерно 2/3 профессионалов — к 2000-му году в МК-154 оставались лишь порядка 160-ти человек. Это были бамовцы, которые жили, в основном, в Алдане, прошли самые лютые морозы, глушь и бездорожье, и буквально рвались работать. Когда мы узнали про Улак, такое началось воодушевление...! Все в срочном порядке стали собирать и перевозить технику времен 80-х, которая осталась, и забрасывать на стройку. Люди настолько соскучились по работе, что сразу же началась большая выработка — временами даже больше бамовской. И это все при том, что оборудование сначала было устаревшим. Уже через несколько месяцев после начала стройки мы тогда здорово технически перевооружились: получили новые экскаваторы, самосвалы, бульдозеры, — вспоминает ветеран «Бамстроймеханизации».

Несколько лет организация работала на острове Сахалин, где вела строительство автодорог и площадки под завод СПГ в Корсакове. Большой вклад мехколонна внесла в реконструкцию железнодорожной линии Карымская — Забайкальск. На этом участке совместно с другими подразделениями «Бамстроймеханизации» была построена знаменитая выемка на перегоне Бурятская — Седловая глубиной 53 метра. В 2009 году механизаторы передислоцировались в Приморский край, где началось строительство автомобильной дороги п.Новый — полуостров Де-Фриз — Седанка — бухта Патрокл. Спустя год МК-154 приступила к работам по сооружению железнодорожной ветки к аэропорту Владивостока в рамках проекта организации интермодальных перевозок. В 2011 году предприятие продолжило работу в Приморском крае, но уже на реконструкции федеральной дороги «Уссури». За три года коллектив мехколонны переработал более двух миллионов кубометра грунта на двух участках трассы Хабаровск — Владивосток 672—681 км и 681—687 км. В 2013 и в 2014 годах объекты были сданы в эксплуатацию.

Сейчас коллектив МК-154, который насчитывает 234 человека, работает на реконструкции развязки Барсовый, Пожарский на линии Барановский — Хасан и разъезда 21 км на линии Волочаевка — Комсомольск-на-Амуре. Руководство мехколонны отмечает работу машинистов экскаватора Виктора Ющенко, Руслана Негрича, Сергея Уразова, машинистов автогрейдера Андрея Копаницы,

Продолжение на стр. 4

40 лет в пути

ЮБИЛЕЙ

Окончание. Начало на стр. 3

Сергея Сигаева, Валерия Брицына, Валерия Покая, Ивана Спыну, машиниста бульдозера Анатолия Козаренко, водителей самосвалов Геннадия Заволокина, Александра Боровского, мастера СМР Сергея Щастного, геодезистов Сергея Алексева, Евгения Фахрутдинова.

Директорами мехколонны в разные годы были известные транспортные строители Александр Дудников, Василий Шарафутдинов, которые потом возглавляли крупнейшие строительные предприятия Якутии.

Сегодня в МК-154 самый молодой руководящий состав среди всех подразделений «Бамстроймеханизации». Директор мехколонны — Михаил Алексеев, главный инженер — представитель известной бамовской династии Александр Выграненко.

По итогам работы в 2014 году МК-154 признана одной из лучших в «Бамстроймеханизации».



Сегодня механизаторы МК-154 работают на строительстве притрассовой автодороги в рамках реконструкции разъезда 21 км на линии Волочаевка — Комсомольск



Ветеран «Бамстроймеханизации», директор МК-154 с 2003 по 2012 годы Виктор Яблонский:

— Несмотря на то, что я уже два года на пенсии, постоянно держу руку на пульсе МК-154. Раз в месяц-полтора — точно — говорю с руководителем, и практически постоянно созваниваемся с главным бухгалтером Анной Станиславовой. Может, потому что она женщина, и больше знает? (Смеется) Часто звонят, просят совета — консультирую. Всегда общаюсь с родными мне людьми с удовольствием. Понимаете, для меня это больше, чем просто работа. Единственные две мехколонны в БСМ, которые сохранили свои названия, флаги — МК-154 и МК-74. Все остальные возрождались заново. Для меня осознание, что я был частью этой истории — многое значит.

Инженер масштабных проектов



10 февраля 2015 года председателю Совета директоров ПАО «Бамстроймеханизация» Василию Тарасенко исполнилось 65 лет. С юбилеем Василия Ивановича поздравили губернатор Амурской области, руководители компаний-партнеров

Уважаемый Василий Иванович!

Сердечно поздравляю Вас с 65-летием!

На протяжении многих лет амурчане знают Вас как отличного руководителя, почетного жителя северной столицы региона, прославленного бамовца. Мудрость, принципиальность, богатый опыт и благородство души снискали Вам заслуженный авторитет не только в Тынде, но и во всей области. Вы прошли большой трудовой путь — от мастера мехколонны до председателя совета директоров «Бамстроймеханизации».

Вы всегда были и остаетесь верным лучшим традициям строителей БАМа. С Вашим именем связаны яркие достижения и смелые инициативы. Вы внесли

заметный вклад в развитие города Тынды, благодаря Вашей поддержке был построен горнолыжный спуск, при Вашем деятельном участии получают ощутимую помощь музыкальная и спортивные школы города, а также другие организации.

Спасибо Вам за Вашу целеустремленность и готовность много и плодотворно трудиться на благо Приамурья. Желаю Вам доброго здоровья, бодрости духа и долгих лет жизни!

О. Н. Кожемяко, губернатор Амурской области

Уважаемый Василий Иванович!

От всей души поздравляю Вас с замечательным юбилеем — 65-летием!

Партнеры и коллеги знают Вас как сильного, решительного, высокопрофессионального руководителя, стиль работы которого заслуживает уважения и имеет большое значение для развития компании «Бамстроймеханизации», которую Вы сумели сделать успешной.

Ваш колоссальный опыт работы в транспортном строительстве и высокий профессионализм являются гарантией успешного развития компании «Бамстроймеханизация», которую в России знают уже 40 лет и доверяют ей такие масштабные проекты как строительство Олимпийских объектов в Сочи, модернизацию БАМа и Транссиба.

За многие годы сотрудничества ОАО «Российских железные дороги» и ком-

пании «Бамстромеханизация» Вы рекомендовали себя как компетентный и ответственный руководитель, человек с богатым профессиональным опытом.

Хочу особо подчеркнуть, что мы высоко ценим сложившиеся деловые отношения с Вами. Для нас дело чести вместе с коллективом «Бамстроймеханизация» начать строительство вторых путей БАМа, продолжить возведение новых развязок на Восточном полигоне.

Желаю Вам, Василий Иванович, чтобы вектор Ваших стремлений был направлен на новые проекты, которые несомненно будут в транспортном строительстве. Примите искренние пожелания удачи в делах, здоровья и благополучия, согласия и взаимопонимания с коллегами и близкими!

С уважением, заместитель начальника Дальневосточной железной дороги (по территориальному управлению) Ю. А. Пирогов.

Уважаемый Василий Иванович!

От имени коллектива ОАО «Акционерная компания «Железные дороги Якутии» и от себя лично сердечно поздравляю Вас со знаменательной юбилейной датой — 65-летием со дня рождения!

Вся Ваша трудовая деятельность была посвящена одной из самых благородных профессий — транспортному строительству. Яркими страницами вписаны в Вашу биографию участие в стройке века — Байкало-Амурской магистрали

и в строительстве железной дороги Беркалит-Томмот-Якутск, которая без преувеличения является для Республики Саха (Якутия) дорогой жизни. Пройденный Вами трудовой путь, Ваша бамовская закладка может служить образцом для нового поколения транспортных строителей, которые пришли на смену ветеранам БАМа. Коллектив якутских железнодорожников с благодарностью помнит, сколько сил и энергии Вы вложили в развитие железнодорожной отрасли Якутии, применяя и передавая молодым свой богатый опыт строительства и эксплуатации железной дороги. Благодаря таким людям, как Вы, строятся новые города, возводятся новые дороги и мосты, на них держится вся наша огромная Россия.

Ваш прекрасный организаторский талант, высокая требовательность к себе и к другим, профессионализм дали Вам возможность внести неоценимый вклад в развитие и становление железнодорожного транспорта республики в самые трудные для всей нашей страны 90-е годы, заслужили уважение у трудовых коллективов транспортных строителей, железнодорожников и руководства республики.

Дорогой Василий Иванович!

Искренне желаем Вам крепкого, как наш якутский алмаз, здоровья, всех земных благ, счастья Вам и Вашим близким и навсегда сохранить добрую память о Якутии и ее людях.

Генеральный директор ОАО АК «Железные дороги Якутии» В. В. Шимохин

Поздравляем!

Руководство ПАО «Бамстроймеханизация» поздравляет: с юбилеем **Евгению Валентиновну Кулаженко**, ведущего инженера ОТЗ; **Наталью Николаевну Еременко**, бухгалтера; **Светлану Вячеславовну Голубь**, старшего инспектора

отдела кадров; с 60-летием **Валерия Сергеевича Харлака**, водителя автомобильного крана; **Юрия Семеновича Родикова**, начальника участка механизации; **Юрия Афанасьевича Бянкина**, водителя МК-

55; Николая Кирилловича Шибицкого, водителя МК-55; с 55-летием **Даяна Гиммуловича Садыкова**, машиниста экскаватора МК-55; с 40-летием **Леонида Валерьевича Глебова**, ведущего инженера ПТО.

Желаем Вам, дорогие юбиляры, крепкого здоровья, неиссякаемой энергии, удачи в реализации новых планов, семейного благополучия и отличного настроения.