



Издание ОАО «Бамстроймеханизация»

Издается с 8 августа 2009 года

www.oaobsm.ru, тел. (41656) 4-04-11

2 В отрогах Сихотэ—Алиня

3 Прочный фундамент

4 «О героизме не думали — просто работали»

№
5 (53)
АПРЕЛЬ 2013

БамСтройМеханизация

Пируэты на «Усть-Корале»

В Тынде прошли соревнования по горным лыжам на призы «Бамстроймеханизации»

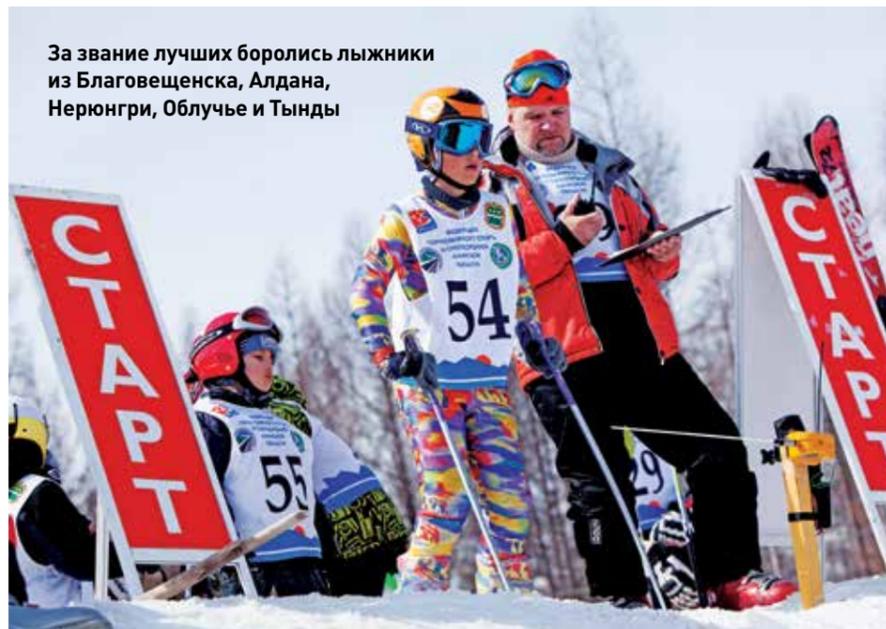
Горнолыжный комплекс «Усть-Корал» собрал лучших спортсменов из Тынды, Благовещенска, Алдана, Нерюнгри, Облучье на традиционном первенстве Амурской области по горнолыжному спорту. 58 участников соревновались в специальном и параллельном слаломе с 12 по 14 апреля на призы компании «Бамстроймеханизация».

Соревнования в Тынде еще несколько лет назад стали престижными состязаниями горнолыжников Дальнего Востока. В столицу БАМа стремятся попасть спортсмены с ведущих центров горнолыжного спорта: Облучья, Хабаровска, Южно-Сахалинска. Гости привлекают как спуск с отличной трассой, так и призы генерального спонсора — ОАО «Бамстроймеханизация». Несмотря на то, что инфраструктура комплекса, включая технику для уплотнения снега, бугельный подъемник, компания передала в муниципальную собственность Тынды, «Бамстроймеханизация» по-прежнему продолжает оказывать поддержку в содержании довольно затратного горнолыжного комплекса «Усть-Корал».

— Сегодня в Тынде, наверное, нет такого вида спорта, которому бы оказывали такую помощь, как горным лыжам. «Бамстроймеханизация» нам выделяет топливо для ратрака, за сезон получается более двух тысяч литров, помогает в ремонте подъемника, детско-юношеской спортивной школе переданы несколько вагончиков для лыжников. Самое главное, что наши юные горнолыжники благодаря «Бамстроймеханизации» могут участвовать в соревнованиях в других регионах России. Только в этом году мы съездили в Южно-Сахалинск, Байкальск, Облучье. Это отличная возможность для повышения уровня мастерства наших спортсменов, — рассказывает директор детско-юношеской спортивной школы № 3 Нина Краснослободцева. — И, конечно, все соревнования на «Усть-Корале» проходят на призы «Бамстроймеханизации».

В этом году спортсменов приехал поздравить заместитель генерального директора по социальным вопросам — помощник генерального директора ОАО «Бамстроймеханизация» Геннадий Кутняков.

— Поздравляю Вас с началом тындинской олимпиады. Мы всегда рады видеть на «Усть-Корале» гостей из других регионов. Желаю вам добиться высоких результатов и ярких побед, — обратился к участникам соревнований Геннадий



За звание лучших боролись лыжники из Благовещенска, Алдана, Нерюнгри, Облучье и Тынды



Соревнования проходили в пяти возрастных группах по специальному и параллельному слалому



Награды лучшим горнолыжникам 2013 года вручил Геннадий Кутняков

Михайлович.

Первенство проходило в пяти возрастных группах среди мальчиков и девочек, юношей и девушек. Большинство наград увезли с собой горнолыжники из Облучья. Они представили сильную команду, в которую вошел и кандидат в мастера спорта. Среди тындинцев уже традиционно призовые места занимают спортсмены из семьи Ташовых.

«Усть-Корал» по-прежнему остается единственным горнолыжным комплексом в Амурской области. В прошлом году началось строительство аналогичной базы недалеко от Благовещенска в Натальино, но из-за отсутствия финансирования проект был заморожен. При этом как отмечают сами благовещенцы, тындинский спуск является более крутым и здесь можно показывать высокие скорости.

Фронт работы обеспечен

В 2013 году «Бамстроймеханизация» обеспечила работой все мехколонны компании, и теперь все будет зависеть от того, как руководство колонн справится с полученными объемами работ. Стратегию дальнейшей работы обсуждали с 10 по 12 апреля на балансовой комиссии в Тынде. Но для того, чтобы выработать стратегию, необходимо было проанализировать результаты работы мехколонн в 2012 году.

В центральном офисе собрались заместители генерального директора «Бамстроймеханизации», руководители и главные бухгалтеры мехколонн. Возглавил балансовую комиссию генеральный директор Василий Тарасенко. В течение трех дней менеджеры предприятий обсуждали финансово-хозяйственную деятельность мехколонн, причины кредиторской и дебиторской задолженности, состояние парка техники, кадровые вопросы, охрану труда и вопросы безопасности.

По итогам работы в 2012 году одни из лучших результатов были у МК-74, которая практически весь год работала на реконструкции станции Забайкальск. Одно из достижений минувшего года в том, что все мехколонны были загружены работой на различных участках, поэтому у всех были возможности выйти в лидеры. В этом году «Бамстроймеханизация» также обеспечила фронт работы для всех мехколонн. Крупнейшим объектом по-прежнему остается реконструкция 93—123 км федеральной трассы «Лена», где сегодня задействованы МК-16, МК-55, МК-74, строительство разъезда Хумма, реконструкция федеральной дороги «Уссури» в Приморском крае, на которой работают МК-7 и МК-154. В 2013 году благодаря подписанному контракту с ОАО «Еврохим» большой объем работы появился у западных подразделений «Бамстроймеханизации» ООО «СтройТранс» и МК-147. Они будут строить подъездные пути к Усольскому калийному комбинату в Пермском крае. Кроме этого в мае должны пройти аукционы по новым участкам реконструкции федеральных трасс «Лена» и «Уссури», в которых «Бамстроймеханизация» также планирует участвовать.

ЦИФРА НОМЕРА

4609

свай было погружено в 2012 году свабойным участком «Бамстроймеханизации».

► Подробнее на стр. 3

В отрогах Сихотэ—Алиня

РЕГИОН: ХАБАРОВСКИЙ КРАЙ

Разъезд Хумма стал одним из самых сложных объектов

На линии Комсомольск-на-Амуре — Советская Гавань Дальневосточной железной дороги «Бамстроймеханизация» продолжает строительство разъезда Хумма. В 2013 году здесь предстоит выполнить довольно большой объем работ и переработать один миллион 600 тысяч кубометров грунта. Сегодня на этом объекте работают 4 экскаваторных комплекса МК-7. О сложностях строительства разъезда в отрогах Сихотэ-Алиньского хребта и людях, которые здесь работают, в материале нашего корреспондента.

Строительство разъезда Хумма в Хабаровском крае началось в мае 2011 года в рамках программы по увеличению пропускной способности самого загруженного участка Северного широтного хода Дальневосточной железной дороги от Комсомольска-на-Амуре до портов Ваннинского узла. Обычно подобные разъезды сооружаются в течение одного года либо двух лет в зависимости от финансирования. В эти сроки планировалась сдача и разъезда Хумма, но вмешалась природа, которая коренным образом изменила планы железнодорожников и строителей.

— Проектно-сметную документацию строительства разъезда Хумма по заданию ОАО «Российские железные дороги» выполнял воронежский институт «Желдорисыскания», это их первый проект для Дальневосточного региона. Из-за недоизученности геологии района строительства были приняты неверные решения о заложении откосов полувы-

Из-за близости к железной дороге запрещены буровзрывные работы, скалу разрабатывают гидромолотами



емки. В результате, в период оттаивания грунтов весной 2012 года произошло несколько сходов грунта с откосов в сторону железнодорожных путей. При этом пострадали 3 единицы техники «Бамстроймеханизации». Все это привело к перепроектированию объекта: изменилась схема разъезда, заложение откосов, и, соответственно, объем разработки. В настоящее время проект проходит экспертизу. По данным ДВО РАН, подтвержденным исследованиями Мерзлотной станции Центра ИССО ОАО «РЖД», работы ведутся в условиях повышенной опасности вывала масс грунта в зоне тектонической трещиноватости. Поэтому совместно со службами ДВЖД разработаны и исполняются «Противообвалочные мероприятия», «Мероприятия по обеспечению безопасного движения поездов» и ряд других. Очевидно, что все эти меры необходимо соблюдать, но при этом падает производительность, — рассказывает директор Хабаровского пред-

ставительства ОАО «Бамстроймеханизация» Борис Двандненко. — Еще одной из основных проблем является наличие выхода скального грунта 7—10 группы. Техусловиями ОАО «РЖД» категорически запрещены буровзрывные работы, разработка ведется тяжелыми бульдозерами с применением гидромолота, ослаблением монолита бурением сетки скважин, что также приводит к снижению производительности выполнения работ.

С мая 2011 года на строящемся разъезде разработана полувыемка в объеме 1,7 миллиона кубометров грунта. На 2013 год согласно подписанному договору между СМТ-16 ОАО «РЖДстрой» и ОАО «Бамстроймеханизация» запланировано выполнение работ по разработке полувыемки в скальных грунтах в объеме 1,6 миллиона кубометров. Сегодня здесь работают 4 экскаватора с объемом ковша 1,5—2 кубометра, 4 тяжелых бульдозера Т-35, 2 бульдозера Т-15, 20 самосвалов Volvo и Astra.

Общий объем разработки грунта составит более 4 миллионов кубометров грунта, а длина полувыемки будет 2 км, при этом высота откоса от головки рельса до верхнего заложения до 160 метров. Крутизна откосов от 1:1 до 1:1,5. Разъезд будет иметь два пути (главный — 1110 метров и приемоотправочный — 1090 метров), предохранительный тупик — 50 метров, здание поста ЭЦ модульного типа.

Сдача разъезда Хумма в эксплуатацию запланирована в конце 2014 года.

На строительстве новых разъездов и реконструкции станций на линии Комсомольск-на-Амуре — Советская Гавань с 2008 года работает МК-7. За 5 лет механизаторы построили восточный подход к Новому Кузнецовскому тоннелю, разъезды Дакка, Хокайти, реконструировали станции Тумнин, Высокогорная. Сегодня на строительстве разъезда Хумма работают более 100 человек, руководство мехколонны особенно отмечает работу водителей самосвалов Volvo Виктора Агеева, Анатолия Блинникова, Романа Горобя, Николая Дианова, Александра Ионова, Константина Леваева, Дмитрия Макарцова, Григория Новака, Валерия Свичколапа, Павла Осокина, Владимира Харченко, Валерия Щербакова, производителей работ Олега Романюка, Андрея Пиструя, машинистов бульдозера Виктора Дементьева, Андрея Папенкина, Олега Полещука, Алексея Ходырева, Николая Зырянова, Игоря Герилова, машинистов экскаватора Геннадия Волкова, Василия Бондаренко, Виктора Кичайкина, Андрея Головань, Николая Пашенко, Владимира Шевченко, машиниста дизельной электростанции Павла Жигаревича, повара Светлану Коротаеву, кухонную рабочую Раису Лычеву, столяра Алексея Анохова, водителя Toyota Land Cruiser Гаджирамазана Гаджимомедова.

Приоритет — Востоку

ПЕРСПЕКТИВЫ

Правительство даёт средства на развитие БАМа и Транссиба

В Якутске на заседании Государственной комиссии по социально-экономическому развитию Дальнего Востока, республики Бурятия, Забайкальского края Иркутской области принято решение выделить 260 миллиардов рублей на расширение провозных возможностей железнодорожной инфраструктуры на Восточном полигоне.

— Нам нужно обязательно изменить ситуацию, увеличив пропускную способность БАМа и Транссиба, а также поменять ситуацию в дальневосточных морских портах. Надо построить автомобильные трассы между Хабаровском, Владивостоком и Находкой. Объемы дополнительного финансирования на преодоление этих транспортных диспропорций железнодорожной инфраструктуры БАМа и Транссиба в 2013—2017 годах составят не менее 260 млрд рублей. Признано целесообразным внести их в уставный капитал ОАО «Российские железные дороги». При этом средства федерального бюджета, вложенные в транспортную инфраструктуру, должны создать, как принято говорить, мультипликативный эффект. Я имею в виду в целом разви-



В развитие инфраструктуры БАМа до 2018 года вложат 260 миллиардов рублей.

тие макрорегиона, появление новых современных рабочих мест и увеличение налоговых поступлений в бюджеты всех уровней, — заявил премьер-министр Дмитрий Медведев в Якутске.

Президент ОАО «РЖД» Владимир Якунин отметил, что железнодорожная отрасль единственная в стране, которая использует межотраслевой баланс для проектирования собственного развития. На сегодняшний день это наиболее эффективный способ определения потребности развития инфраструктуры, промышлен-

ности и регионов. Оценка инвестиций на развитие и обновление инфраструктуры Дальневосточного региона составляет 562,5 миллиардов рублей, из которых компания до 2018 года проинвестирует 302 миллиарда. Дефицит в инвестициях как раз и составляет 260,5 млрд.

По мнению главы РЖД, это абсолютно необходимые средства, без которых невозможно говорить об экономическом развитии региона, и в этом отношении, считает он, у компании есть полная поддержка со стороны губернаторов.

Тем не менее, пока правительство намерено придерживаться осторожной стратегии в инвестировании.

— Речь не идет о строительстве вторых путей на всем БАМе, что могло бы кардинально увеличить его пропускные способности, — объясняет вице-президент ОАО «РЖД» Анатолий Мещеряков. — Данное финансирование предполагает лишь устранение узких мест.

Для «Бамстроймеханизации», которая уже 10 лет работает в тандеме с ОАО «РЖД», данное решение означает, что у компании появятся дополнительные объемы работ в Дальневосточном регионе. Так как основной объем выделенных средств будет потрачен именно на развитие инфраструктуры: строительство новых разъездов, реконструкцию станций. Напомним, что только за пять последних лет «Бамстроймеханизация» построила восточный подход к Новому Кузнецовскому тоннелю, 3 новых разъезда Марихта, Хоккайты, Дакка, провела реконструкцию станций Высокогорная, Тумнин на Дальневосточной железной дороге, сегодня ведет строительство разъезда Хумма. Как неоднократно отмечало руководство «Бамстроймеханизации», ОАО «Российские железные дороги» является стратегическим партнером компании и все договоренности по объемам работ и финансированию со стороны заказчика всегда выполняются. Поэтому мы заинтересованы в дальнейшем сотрудничестве с железнодорожниками.

Прочный фундамент

ПОДРАЗДЕЛЕНИЕ

Большинство высотных домов Хабаровска стоит на сваях от «Бамстроймеханизации»

Сваебочный участок Хабаровского представительства ОАО «Бамстроймеханизация» наращивает объемы работы. Молоты по забивке свай работают на нескольких строительных площадках Хабаровска. А в 2012 году участок подготовил свайное поле для 14 объектов, в том числе для арочного моста на федеральной трассе «Уссури» в Приморском крае.

Активное развитие гражданского строительства в столице Дальнего Востока напрямую отражается и на объемах работ сваебойного участка «Бамстроймеханизации», который сегодня занимает лидирующие позиции по забивке свай в Хабаровске. За 8 лет работы участка в регионе были погружены десятки тысяч свай на различных объектах: жилые дома, торговые центры, производственные здания. В 2005 году руководство «Бамстроймеханизации» приняло стратегически верное решение по развитию, казалось бы, несвойственного для механизаторов направления — погружение свай. В это время в Хабаровске набирало обороты жилищное строительство, причем дома

строились как отдельными комплексами, так и точно, рядом с уже построенными зданиями. Для производства работ в таких условиях требовались новые технологии — сваебойные машины с гидромолотом. Именно такая техника была приобретена «Бамстроймеханизацией». С тех пор практически на всех высотных объектах Хабаровска, где используются свайные фундаменты, работают гидромолоты с логотипом «Бамстроймеханизации».

В 2012 году было забито 4609 свай на объектах в Хабаровске:

- жилой комплекс по Матвеевскому шоссе;
- жилой комплекс по пер. Байкальскому;
- трехэтажный многофункциональный учебно-информационный комплекс на 1200 мест ГОУ ВПО «Хабаровский пограничный институт ФСБ России»;
- комплекс зданий и сооружений РОСН;
- группа жилых домов со встроенно-пристроенными помещениями общественного назначения в Индустриальном районе Хабаровска;
- жилой дом со встроенными нежилыми помещениями и полуподземной автостоянкой по ул. Лермонтова;
- комплекс жилых домов переменной этажности со встроенно-пристроенными магазинами, офисными помещениями и подземной автостоянкой по ул. Джамбула — Советской;
- административное здание ГОУ ВПО «Хабаровский пограничный институт ФСБ России» в с.Благодатное Хабаровского края;
- комплекс административных зданий

Услуги сваебойного участка востребованы на многих строительных площадках Хабаровска



- по улице Павла Морозова;
- жилой дом со встроенно-пристроенными помещениями офисов и подземной автостоянкой по ул. Калинина;
- реконструкция базы по ул. Волочаевской, 8;
- 108-квартирный жилой дом в Хабаровске.

Кроме этого сваебойный участок работал на сооружении опор арочного моста на федеральной дороге «Уссури» в Приморском крае, где «Бамстроймеханизация» ведет реконструкцию 681,4—687,7 этой трассы.

— Если сравнивать объемы работ с 2011 годом, то в 2012 году они увеличились. В прошлом году мы забили 4609 свай против 4385 свай в предыдущем. Сейчас наблюдается тенденция к увеличению объемов сваебойных работ. Прежде всего это связано с повышением темпов строительства жилых домов и соответственно востребованностью данной услуги. Сегодня мы работаем на трех объектах — это жилые дома в разных районах Хабаровска. Планируется погружение свай при строительстве школы в селе Мариинское Ульчского района Хабаровского края, — рассказывает заместитель директора Хабаровского представительства ОАО «Бамстроймеханизация» по гражданскому строительству Сергей Лавров. — Постепенно идет обновление техники. Так в 2012 году был приобретен новый трубчатый дизель-молот D-19, изготовленный по немецкой технологии DELMAG. В первом квартале 2013 года была оплачена очередная партия техники. Участок должен пополниться тремя новыми машинами.

Земля преткновения

КРУГЛЫЙ СТОЛ

Строители обсудили несовершенство земельного законодательства

Одна из самых больших проблем дорожно-строительных организаций связана с законодательством по землепользованию и недропользованию. Отвод земель и карьеров под строительство — процедура долгая и сложная. В рамках существующего законодательства решение этой проблемы не под силу не только подрядчику, но порой и заказчику дорожного строительства. Несовременность законодательной базы — еще одна тема, которую подняли участники «Круглого стола», организованного журналом «Направление — Дальний Восток». В дискуссиях принял участие и директор Хабаровского представительства ОАО «Бамстроймеханизация» Борис Двандненко.

Земельное законодательство или большая его часть разработана таким образом, что обеспечивает строительство, прежде всего, площадных объектов, тогда как линейные объекты требуют к себе особого подхода. Линейному объекту на всем его протяжении необходимы согласования использования участков из разных категорий земель. Предварительное согласование по закону обеспечивает застройщику гарантию предоставления и оформления земельного участка под строительную площадку. На практике часто случается так, что к началу строительных работ предварительно согласованный для раз-

мещения автомобильной дороги участок оказывается предоставленным другому собственнику или арендатору.

Другая проблема — необходимость корректировки проектных решений, которая часто возникает в начале реализации проекта. Окончательно определить границу полосы отвода проектировщик и застройщик могут только после утверждения проекта, положительного заключения экспертизы и разворота работ. Поэтому предварительное согласование проходит на этапе проектирования, окончательное — продолжается параллельно со строительством.

По закону каждый земельный участок должен использоваться в соответствии с целевым назначением, который устанавливает категория земель. На практике случается, что уже законченный объект не имеет документа о переводе земель в промышленную категорию, который нужен для его строительства и по-

следующей эксплуатации.

И это только вопросы земельного законодательства, в то время как у дорожников есть и другие «больные темы»...

Роман Новиков, директор ФКУ ДСД «Дальний Восток»

— Мы работаем на федеральных объектах, подрядные организации выполняют работу в интересах Российской Федерации, а не для себя лично, при этом самый серьезный на сегодня вопрос при начале строительства объектов инфраструктуры — оформление постоянной, временной полосы отвода, очень долгий процесс, и сегодня не существует никаких механизмов, чтобы его ускорить или упростить. При этом этот вопрос был снят для строителей нефтепроводов, газопроводов, почему не сделать того же для объектов дорожной инфраструктуры, коль мы сегодня требуем увеличения темпов строительства?

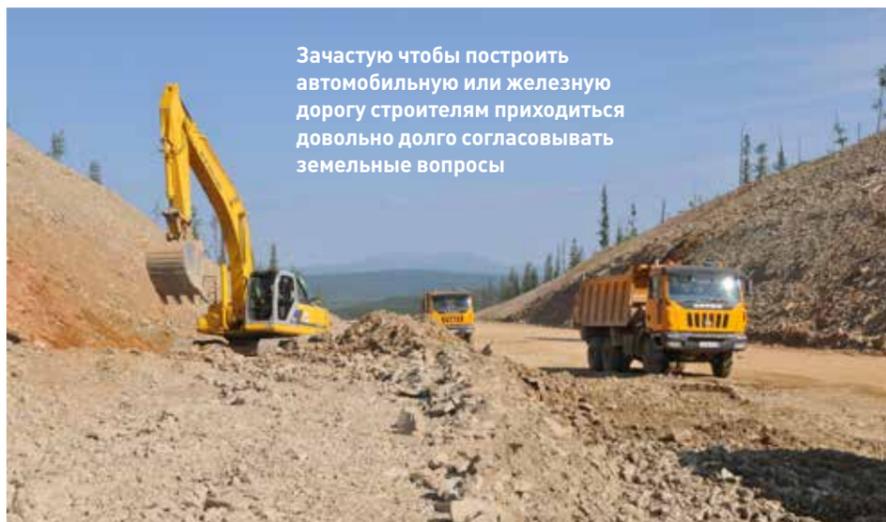
Правительство Российской Федерации и Государственная Дума пытаются это ка-

ким-то образом решать, но мы на сегодня имеем то, что имеем. Порой даже заказчик не может повлиять на некоторые ситуации, возникающие на начальном этапе строительства автомобильных дорог. Как на сегодня обстоит дело с недропользованием? При разработке проекта проектировщик назначает карьер, который должен быть использован для производства строительных материалов при устройстве конструктивных слоев земляного полотна и так далее. Дальше, согласно законодательству, недропользователем после аукциона и подписания госконтракта становится подрядчик. Но законодательство требует проведения аукциона на право пользования недрами. Мало того, что эта процедура в лучшем случае может занять до полугода. На аукцион может выйти абсолютно не имеющее необходимости в этом карьере юридическое или физическое лицо, выиграть его, поднять стоимость карьера и поставить дорожников перед дилеммой: либо перепроектировать объект, искать новый источник материалов, либо переплачивать за материалы, искать дополнительные средства в составе проекта на эти дополнительные затраты. И на сегодняшний день этот вопрос не решается никаким образом.

Борис Двандненко, директор Хабаровского представительства ОАО «Бамстроймеханизация»:

— На объектах саммита во Владивостоке и на олимпийских объектах в Сочи, где мы работали, по этим вопросам отдельные законы были приняты, и все они решались быстро. А рядом, в Находке, два года не могли перевести сельхозугодья под транспортное строительство. Законодательство у нас хромает, СНиП уже 28 лет действует — как будто так и надо, а время-то идет.

Зачастую чтобы построить автомобильную или железную дорогу строителям приходится довольно долго согласовывать земельные вопросы



«О героизме не думали — просто работали»

ЛЮДИ КОМПАНИИ

Станислав Отвиновский считает труд не только источником заработка, но и поводом для гордости

«Рабочего человека сегодня забыли, — вздыхает Герой Социалистического Труда, ветеран «Бамстроймеханизации» Станислав Отвиновский. — Кто у нас сегодня с экранов телевизоров не сходит, вы сами видите, а героев труда хоть раз показали? А у нас есть люди, заслуживающие того, чтобы о них знали и на них равнялись».

Престиж труда пора возвращать. Поэтому к появлению в сегодняшней жизни звания Герой Труда Российской Федерации, указ о котором президент Владимир Путин подписал в конце марта, Станислав Антонович отнесся положительно. Он и сейчас считает, что труд — это не только средство для зарабатывания денег, но и повод для гордости.

Звание Героя Социалистического Труда Станислав Отвиновский получил в 1990-м, за год до распада СССР. В то время он работал бригадиром комплексно-механизированной бригады мехколонны № 147 треста «Бамстроймеханизация». А вообще связал свою судьбу с БАМом еще в далеком 1975 году. До этого успел окончить училище на родной Украине, поработать в Казахстане и участвовать в строительстве Ленинградской атомной электростанции.

— На БАМ было сложно попасть, почти так же как в космонавты. Я неделю жил в гостинице «Северная», на месте которой сейчас автостанция в Тынде, потом неделю на полу на газетках спал, потому что не мог устроиться, несмотря на отличный послужной список: то работа есть, жилья нет, то наоборот. Комиссии всякие постоянно проходил. Потом наконец-то устроился в МК-141 под руководством Виктора Геннадьевича Шмидта. В ней проработал до 1980-го года, до тех пор, пока мою мехколонну не присоединили к МК-147 под руководством Тере-



Станислав Отвиновский на праздновании 35-летия БАМа с коллегами по МК-147 Олегом Макаренко (слева) и Виктором Дементьевым (справа)



щенко, затем был Александр Сергеевич Глущенко, потом Смирнов. В МК-147 я проработал почти всю жизнь, — рассказывает ветеран «Бамстроймеханизации».

Сам Отвиновский — классный бульдозерист. Его бригада дошла до Чары, затем до Куанды. Потом механизированная колонна вернулась в Тынду и продолжила работу на строительстве магистрали до Алдана.

Бригада Отвиновского всегда была передовой, вызывающей зависть у коллег своими трудовыми показателями. Сам бригадир не только сидел за рычагами бульдозера, но и вносил немало рационализаторских предложений, повышающих эффективность работы. Бульдозер, конечно, сила, но и мозгами пошевелить приходилось.

— Сначала я работал на отечественном Д-171 — их ставили на развалку расталкивать грунт, и разницы, что в Черноземье, что на БАМ-е не было — толкай да толкай. Позже в 1976-м я окончил курсы при тресте «Бамстроймеханизации» на бульдозер HARVESTER, потом Komatsu D-375,

на котором проработал до конца карьеры в «Бамстроймеханизации» — вот на них разница чувствовалась разительно. В нашей работе важно смотреть, как «растет» скала, чтобы к ней подступиться. Можно ездить, елозить полдня клыком «по шерсти» и сотни кубов не заготовить. А можно вскрыть, посмотреть, что и как и «против шерсти» разобрать по камушкам — все это с опытом приходит, — делится секре-



Бульдозеристы Станислав Отвиновский и Сергей Шерemet на разезде Имангранкан

Работа в «Бамстроймеханизации» сделала Станислава Отвиновского в 1990 году Героем Социалистического Труда.

тами своего мастерства Станислав Отвиновский. — Я, кроме того, что был бульдозеристом, руководил бригадой. Так вот наша бригада была на первом счету в тресте, постоянно. Из года в год, вплоть до укладки «золотого звена» мы опережали других по количеству выработки. На Куанде мы за месяц вывезли 150 тысяч кубов, а МК-152, которая там же стояла, за тот же месяц всей мехколонной 50 вывезли. Работали круглые сутки, сами себе грунт готовили одним (!) бульдозером. Сначала в 1985 году я получил Орден Трудового Красного Знамени — как раз после золотого звена, а вот самая главная награда меня нашла в 1990-м уже в Якутии прямо на рабочем месте.

Героя Соцтруда огорчает, что сегодня наставничество не практикуется — заканчивает человек училище или курсы, и считает себя мастером на все руки. А в 70-е наставничество было неотъемлемой составной частью рабочего процесса и давало свои плоды.

— Деньги тоже свою роль играли, но не главную, — продолжает он. — На первом плане было стремление работать и выполнять свою работу качественно. А условия были очень и очень тяжелые. Кто там не был, может говорить что угодно.

Станислав Отвиновский ушел на заслуженный отдых в 1999 году и сейчас живет в Благовещенске. Сегодня в Амурской области проживает 10 Героев Социалистического Труда, два из них — ветераны «Бамстроймеханизации» Станислав Отвиновский и Владимир Будный.

За что будут давать Героя Труда РФ

Если звание Героя Социалистического Труда присваивали за достижения на ниве народного хозяйства, то сегодня формулировки изменились. Героем Труда РФ можно стать, добившись выдающихся результатов в государственной, общественной и хозяйственной деятельности и внося значительный вклад в социально-экономическое развитие страны, говорится в указе президента. Первая ступенька к Герою Труда — наличие ордена «За заслуги перед Отечеством». Знак отличия Героя Труда РФ — все та же медаль в виде золотой звезды, только вместо серпа и молота на ней изображен Герб Российской Федерации. Сегодня Герои Социалистического Труда являются федеральными льготниками и получают ЕДВ и другие установленные государством доплаты. Информации о том, какие меры поддержки будут представлены Героям Труда РФ, пока нет.

Поздравляем!

Руководство ОАО «Бамстроймеханизация» поздравляет с юбилейным днем рождения:

Галину Анатольевну Истомину, кладовщика ЦРММ;

Владимира Ильича Требушевского, слесаря ЦРММ.

Несмотря на все сложности, за время работы в компании Вы всегда безупречно выполняете свои производственные задачи и сегодня являетесь яркими при-

мерами для молодежи.

Желаем Вам, Галина Анатольевна и Владимир Ильич, крепкого здоровья, благополучия и уверенности в завтрашнем дне!

РЕДАКТОР
Павел Козменчук

ФОТОГРАФИИ
Ольга Водопьянова,
Игорь Баскаков,
Алексей Локтев,
Игорь Агеенко

ИЗДАТЕЛЬ
ОАО «БАМстроймеханизация»

Адрес 676282, Амурская обл., г.Тында,
Школьная, 3 «а», тел. (41656) 4-04-11

Газета распространяется бесплатно. При перепечатке материалов ссылка на издание «БАМстроймеханизация» обязательна.

www.oaobsm.ru

Отпечатано в ОАО «ПКИ «Зея», 675000,
Амурская обл., г. Благовещенск,
ул. им. Калинина 10.

Заказ № 0616. Тираж 990 экз.