Издание ОАО «Бамстроймеханизация»

Издается с 8 августа 2009 года

www.oaobsm.ru, тел. (41656) 4-04-11

2 *Стремление к развитию*

3 *Дискуссия о главном*

4 *Азарт строителя*

№ 4 (52)
Март 2013

БамСтройМеханизация

Оборудование по изготовлению рукавов высокого давления экономит как время, так и средства. На фото: слесарь Денис Табачук.

ПОДРАЗДЕЛЕНИЕ

Кузница мастеров

В цехах ЦРММ регулярно обновляют оборудование

Слесари центральных ремонтно-механических мастерских «Бамстроймеханизации» каждый год осваивают новые виды оборудования. Расширение спектра работ связано с потребностью оперативного и более качественного ремонта механизмов. Так недавно в ЦРММ был открыт цех по изготовление рукавов высокого давления поступил новый токарный стенд. Чтобы подробнее узнать о техническом перевооружении механических мастерских, мы отправились в цеха.

Территория центральных ремонтно-механических мастерских представляет собой небольшой завод, в котором непрерывно кипит работа. В одном цехе готовят под покраску машины, в другом настраивают электронную начинку, в третьем куют детали. Всего в ЦРММ таких цехов восемь: моторный, механический, кузнечный, рихтовочно-покрасочный, автомоечный, цех по изготовлению рукавов высокого давления, цех по ремонту строительно-дорожных машин и цех по ремонту самосвальной техники. В мастерских сосредоточено не только оборудование разного профиля, но и самое главное — высококлассные специалисты.

— Конечно, большую роль играют современные технологии ремонта: производительные станки, компьютерная диагностика. Однако, без людей это оборудование — просто металл, нужны специалисты, которые бы его оживили. За последние годы в ЦРММ собрался коллектив высококлассных слесарей, токарей, кузнецов, решающих самые сложные задачи по ремонту строительной техники, — рассказывает начальник ЦРММ Юрий Камко. — Современные машины кардинально отличаются от своих предшественников. Сегодня уже недостаточно выточить деталь и поставить ее на экскаватор, важно настроить сложную электронику, «мозги» машины, разобраться в принципах ее работы.

Так именно для этих целей был приобретен портативный компьютер по прописке форсунок экскаватора Kobelco E-385. При замене форсунок необходимо подстроить их работу под двигатель и компьютерная программа помогает согласовать процесс взаимодействий механизмов. Этой работой занимаются мастер по ремонту тяжелой техники Александр Елькин и инженер по ремонту машин Эдуард Корнута.

Любой ремонт начинается с очистки машины и ее деталей от грязи. Еще три года назад мойку механизмов производили вручную, приспосабливая для этого разные устройства. В 2010 году в ЦРММ был открыт автомоечный цех. Он сразу же решил несколько проблем. В первую очередь обеспечил качество очистки деталей. Помыть тот же двигатель вручную и с помощью автоматизированной линии — две большие разницы. Соответственно, стало гораздо удобнее работать слесарям, которым механизмы поступают уже очищенными от грязи, смазочных материалов. Моечный комплекс оборудован очистными сооружениями, поэтому вся использованная вода проходит очистку и только потом сбрасывается в систему канализации.

Начальник ЦРММ Юрий Камко, слесарь по ремонту автомобилей Вячеслав Пискун, мастер Алексей Коваленко обсуждают ремонт а/м Volvo.

В прошлом году в мастерских появился цех по изготовлению рукавов высокого давления. РВД используются на любой тяжелой технике и самосвалах. Так, например, на экскаваторе Kobelco таких рукавов около 40 и еще 50 комплектов шлангов управления. При круглосуточной работе машины, особенно в зимний период, рукава высокого давления и шланги довольно часто выходят из строя.

— Рукава высокого давления — больное место на тяжелой технике. Ведь на экскаваторы, бульдозеры постоянно идет очень большая нагрузка. Скальные грунты, сильные морозы отражаются на работе механизмов, — говорит мастер Алексей Коваленко.

Алексей работает мастером ЦРММ с 2012 года, а до этого был машинистом экскаватора в МК-74 и слесарем по ремонту строительно-дорожных машин. Поэтому он на собственном опыте знает все слабые места экскаваторов. По его словам важно соблюдать разные режимы работы, а зачастую машинисты на это не обращают внимания, поэтому рукава и шланги регулярно рвутся.

Продолжение на стр. 3

Дискуссия о главном

Транспортные строители Дальнего Востока обсудили наболевшие проблемы

В середине февраля в Хабаровске прошел пятый региональный круглый стол «Дорожное строительство — Дальний Восток», организатором которого выступил журнал «Направление — Дальний Восток». Участниками дискуссий стали представители строительных организаций, руководители федеральных структур, отвечающих за реализацию инфраструктурных проектов в регионе, а также ученые отраслевых учебных заведений. Традиционно в круглом столе участвует и представитель ОАО «Бамстроймеханизации» — директор Хабаровского представительства Борис Двадненко.

Объемы и сроки финансирования, несовершенство законодательной базы, темпы внедрения инновационных технологий, кадровая проблема — эти темы обсуждались на пятом региональном круглом столе «Дорожное строительство — Дальний Восток». Сегодня мы хотим остановиться на первой части — объемах и сроках финансирования, а в следующих номерах газеты «Бамстроймеханизация» затронуть и другие темы круглого стола.

На текущий год Межрегиональной дирекцией по дорожному строительству в Дальневосточном регионе получено задание на выполнение работ только по строительству и реконструкции общим объёмом финансирования 26 миллиардов рублей.

Дорожно-строительные работы будут производиться на 50 объектах общей протяжённостью 654 километра. Сейчас на переходящих федеральных объектах задействованы 16 подрядных организаций, 12 подразделений строительного контроля помогают Дирекции в управлении качеством производимых работ. В ближайшее время состоятся аукционы на 15 вновь начинаемых объектов.

Продолжение на стр. 3

Цифра номера

192

специалиста «Бамстроймеханизации» прошли профессиональную переподготовку и обучение за три года.

Продолжение на стр. 2

Стремление к развитию

ПЕРСОНАЛ

Будущее компании в ее кадрах

Проблема дефицита кадров по-прежнему остается актуальной практически для всех подразделений «Бамстроймеханизации». На участках требуются как машинисты бульдозеров, экскаваторов, так и линейные инженерно-технические работники. Одна из причин нехватки специалистов в оттоке ветеранов, многие, кто 40—30 лет назад приехал на строительство БАМа, сегодня уходят на заслуженный отдых. Как руководство «Бамстроймеханизации» решает кадровую проблему, нашему корреспонденту рассказал заместитель генерального директора по социальным вопросам — помощник руководителя Геннадий Михайлович Кутняков.

Несмотря на то, что в «Бамстроймеханизации» отсутствует возрастной ценз, каждый год из компании и ее мехколонн увольняются десятки людей, которые, отработав долгие годы, выходят на пенсию, уезжают в южные регионы России. Это естественный процесс и повлиять на него невозможно. На смену ветеранам должны приходить молодые специалисты. Поэтому именно привлечению молодежи сегодня уделяется пристальное внимание.

— Здесь мы работаем по нескольким направлениям. Во-первых, у нас уже давно существует программа обучения детей наших сотрудников на профильных строительных факультетах. Со студентами заключаются договоры, согласно которым «Бамстроймеханизация» оплачивает им обучение в университетах, а выпускники после окончания вуза обязаны отработать в подразделениях компании три года. Как показывает практика, дети строителей гораздо лучше адаптируются дальше в работе, потому что с детства видят, как трудятся их родители. Так появляются династии строителей. Причем молодежь очень быстро поднимается по карьерной лестнице. Но, делая ставку на детей своих сотрудников, мы не отказываем остальным выпускникам школ. У нас есть пример сотрудничества со школой № 7, когда с выпускниками, пожелавшими обучаться на строительных факультетах, заключатся соответствующие договоры. С 2004 года по этой программе у нас прошли обучение и заканчивают вузы 36 человек. Молодые специалисты работают в различных подразделениях компании в разных регионах России. В этом году мы ждем у себя 10 выпускников Дальневосточного государственного университета путей сообщения и Тихоокеанского государственного университета, — рассказывает Геннадий Кутняков.

В этом году на базе центральных ремонтно-механических мастерских проходили практику студенты Иркутского государственного технического университета. Профессор кафедры «Строительные дорожные машины и гидравлические системы» ИрГТУ Анатолий Захаренко обратился к руководству «Бамстроймеханизации» с просьбой о содействии в прохождении практики студентами университета. Эту инициативу сразу же поддержали в нашей компании и в феврале в ЦРММ прибыли выпускники факультета «Строительные дорожные машины» Александр Мавзютов, Василий Майоров, Николай Тарасов.

—«Бамстроймеханизация» очень мощная строительная компании и проходить практику здесь интересно. Свои теоретические знания мы можем применить непосредственно на производстве, поучаствовать в ремонте различной строительной техники, — говорит Александр Мавзютов. — Сейчас нам надо защитить диплом, отслужить в армии, а потом можно пойти работать в «Бамстроймеханизацию». Моим однокурсникам в ЦРММ тоже понравилось, поэтому, может быть, мы все вместе и приедем.

Студенты Иркутского государственного технического университета Николай Тарасов, Василий Майоров, Александр Мавзютов на практике в ЦРММ

Как подчеркивает Геннадий Кутняков, студентам в компании всегда рады. Два года подряд в мехколоннах работали стройотряды студентов вузов. В МК-147 на олимпийских объектах, а в МК-154 на строительстве инфраструктуры в рамках подготовки к саммиту АТЭС-2012. Геннадий Михайлович встречался со студентами стройотряда в Приморском крае и пригласил тогда их работать в «Бамстроймеханизацию». В этом году часть из них должна пополнить коллектив нашей компании.

— Следующим этапом нашей работы по привлечению кадров является обучение машинистов экскаваторов и бульдозеров в учебном центре. Мехколонны постоянно испытывают дефицит именно в этой категории рабочих кадров. За 2011—2012 год мы обучили 44 человека. Теорию преподают в учебном центре, а практические занятия проходят непосредственно на участках за рычагами. За учеником закрепляется высококлассный специалист, который на практике показывает все тонкости работы на бульдозере, экскаваторе. После практики ученику выдается удостоверение, и он уже продолжает работать в составе наших мехколонн, — рассказывает заместитель генерального директора по социальным вопросам –помощник генерального директора. — В этом году мы заключили договор на подготовку специалистов по укладке асфальта с Иркутским учебным центром ЗАО «Труд». Мы намерены обучить 8 человек: операторов асфальтобетонного узла, автогрейдеристов, машинистов катка и машинистов асфальтоукладчика.

ПРОВОДЯ БОЛЬШУЮ РАБОТУ ПО ОБУЧЕНИЮ КАДРОВ, ПОСЛЕДНИЕ ГОДЫ РУКОВОДСТВО КОМПАНИИ УДЕЛЯЕТ ОСОБОЕ ВНИМАНИЕ И СОЗДАНИЮ УСЛОВИЙ ДЛЯ РАБОТЫ И ОТДЫХА В ВАХТОВЫХ ПОСЕЛКАХ

Проводя большую работу по обучению кадров, последние годы руководство «Бамстроймеханизации» уделяет особое внимание и созданию условий для работы и отдыха в вахтовых поселках. Нередко именно вахтовый метод работы отпугивает молодежь, поэтому сегодня в компании стараются делать все, чтобы создать комфорт в вахтовых поселках.

— С 2007 года «Бамстроймеханизация» наладила собственное производство мобильных зданий и за это время изготовлено 152 модуля, состоящих из 162 вагонов, общей площадью 3177 квадратных метров. За счет этого мы практически отошли от того, что в вагончиках у нас проживало по 8 человек, были двухъярусные кровати. Сегодня это четырехместные современные модули. Мы уходим от старой системы нагромождения. На участки поставляются мобильные столовые, бани, прачечные другие вспомогательные здания. Во многих поселках летом создаются спортивные зоны, — продолжает Геннадий Кутняков. — В рамках закрепления высококвалифицированных специалистов руководство «Бамстроймеханизации» всегда готово рассмотреть различные формы поддержки. Здесь важно отметить, что первоочередное требование каких-то привилегий не совсем верное решение, сначала нужно зарекомендовать себя, показать свои знания, а уже дальше можно рассчитывать на карьерный рост, повышение заработной платы. В мехколоннах есть много примеров, когда молодой специалист уже через несколько лет работы вырастает с рядовой должности до руководителя отдела, главного инженера, заместителя директора мехколонны. Главное — постоянное стремление к развитию.

Каждые 5 лет все инженерно-технические работники проходят повышение квалификации. За три года профессиональную переподготовку и обучение прошли 192 человека, в том числе:

— «Маркшейдерское дело» — 1 специалист;
— «Совершенствование уровня строительства, ремонта и содержание автомобильных дорог, включая лабораторный контроль качества» — 39 специалистов;
— «Строительство и реконструкция автомобильных, железных дорог и аэродромов» — 77 специалистов;
— «Строительство зданий и сооружений» — 11 специалистов;
— «Технадзор за строительством объекта» — 6 специалистов;
— «Маркшейдерское обеспечение рационального использования недр» — 3 специалиста;
— «Осуществление государственного строительного надзора и строительного контроля при строительстве, реконструкции, капитальном ремонте объектов Олимпиады Сочи-2014, включая особо опасные, технически сложные и уникальные объекты. Технология производства» — 3 специалиста;
— «Лаборант по физико-математическим испытаниям» — 2 специалиста;
— «Исходно-разрешительная документация, порядок согласований проектирования, строительства и реконструкции объектов инфраструктуры» — 2 специалиста;
— «Строительство автомобильных дорог. Геодезическое обеспечение качества при строительстве и реконструкции автомобильных дорог» — 6 специалистов;
— «Строительство автомобильных дорог. Лабораторный контроль в системе обеспечения качества в дорожной отрасли» — 5 специалистов;
— «Строительство, ремонт, реконструкция автомобильных дорог. Управление дорожным строительством. Технический надзор в сфере дорожного строительства» — 36 специалистов;
— «Ценообразование и сметное нормирование. Определение стоимости строительства в условиях рыночных инвестиций» — 1 специалист.

Дискуссия о главном

КРУГЛЫЙ СТОЛ

Окончание. Начало на стр. 1

Основные работы общим объёмом финансирования 12,5 миллиарда рублей будут развёрнуты на федеральной автомобильной дороге «Лена» от Невера до Якутска. На автомобильной дороге «Уссури» объём финансирования составит порядка 8,6 миллиарда рублей. Работы на федеральных автомобильных дорогах «Колыма» и «Амур» оцениваются в 3,6 и 1,27 миллиарда рублей соответственно.

Не менее перспективно выглядит трёхлетняя программа на 2013—2015 годы, её финансирование составит не менее 77 миллиардов рублей. Приоритетом программы по-прежнему остаётся северное направление. В первую очередь, приведение в нормативное состояние автомобильной дороги «Лена» со строительством головного участка от Большого Невера до Тынды, завершение работ на труднопроходимых участках от Томмота до Нижнего Бестяха и строительство объектов незавершённого производства. Реконструкцией будет охвачено более 107 километров автомобильной дороги в Амурской области и более 220 километров на территории Республики Саха (Якутия). В течение трёх лет 234 километра автодороги планируется ввести в эксплуатацию.

Министерством транспорта РФ принято решение о начале строительства мостового перехода через Лену в районе Якутска. Длина моста — 4252 метра, протяжённость подходов — 17 километров. На этот год уже назначены бюджетные обязательства на проведение проектно-изыскательских работ. Предварительная стоимость строительства мостового перехода вместе с подходами составит порядка 45 миллиардов рублей в сегодняшних ценах.

Кроме того, назначены бюджетные средства на строительство одиннадцатикилометрового обхода Сковородино. Сейчас 19 километров головного участка автомобильной дороги «Лена» — подъезд к границе с КНР, село Джалинда — проходит через населённые пункты Большой Невер и Сковородино. Новая дорога позволит обойти населённый пункт и сократить протяжённость маршрута.

На федеральной автомобильной дороге «Колыма» третий год идут работы по ликвидации особо опасного участка, который проходит по скалам над рекой Восточная Хандыга,— так называемые Жёлтый и Чёрный прижимы. В этом году запланирована сдача 18 километров и в следующем году — 28 километров этого участка.

Мост через реку Колыма длиной 417 метров — второй значимый объект, планируемый к сдаче на автодороге «Колыма» в этом году. Мост и подходы будут соответствовать третьей технической категории, протяжённость всего мостового перехода составит 2,9 километра.

Автомобильная дорога «Уссури» от Хабаровска до Владивостока — самая напряжённая и наиболее эксплуатируемая трасса Дальневосточного федерального округа. На сегодняшний день из 740 километров дороги 570 километров требуют реконструкции и строительства. На период 2013—2015 годов основными задачами дирекции являются приведение в нормативное состояние 123 километров дороги и 1860 погонных метров мостов. Объём финансирования указанных мероприятий составляет 20,6 миллиарда рублей.

В этом году начнётся реконструкция участка 12—36 километры, так называемого выхода из Хабаровска. Дорога будет иметь первую техническую категорию, четыре полосы движения, цементобетонное покрытие и транспортные развязки в разных уровнях.

На территории Хабаровского края реализуются проекты по обходам посёлка Лермонтовка и Котиковского перевала, в этом году завершится строительство обхода Бикина. На территории Приморья ликвидируется «узкое место» между Уссурийском и Артёмом, 672—681 километры. Восьмикилометровый участок будет введён в эксплуатацию в этом году, а в следующем году объект будет полностью завершён.

Перспективная программа по дальнейшему приведению дороги в нормативное состояние оценивается примерно в 156 миллиардов рублей.

Подготовлено по материалам журнала «Направление — Дальний Восток»

1 На круглом столе «Дорожное строительство — Дальний Восток» обсудили наиболее острые проблемы транспортного строительства региона

2 Директор Хабаровского представительства ОАО «Бамстроймеханизация» Борис Двадненко - постоянный участник круглых столов, которые организует журнал «Направление — Дальний Восток»

ЦИТАТА НОМЕРА

— Заданием Росавтодора на 2013 год установлен план ввода в эксплуатацию 103 километров дорог и 711 погонных метров мостов, но Дирекцией совместно с руководителями подрядных организаций принято решение о досрочном вводе объектов, что позволит увеличить протяжённость вводимых в этом году по всей сети участков до 151 километра.
Вновь начинаемые объекты, финансирование которых составляет 8,7 миллиарда из 26. И в этой части об освоение средств можно будет говорить только после анализа результатов аукционов. Многое зависит и от сроков их проведения. В этом году — и это большая победа Министерства транспорта РФ и Росавтодора — в январе уже введены новые задания, такого не было никогда. В феврале пришла расшифровка по коду бюджетной классификации, раньше она приходила не раньше мая. Останется только решить процедурные вопросы подготовки и в начале апреля провести аукционы. Если они пройдут безболезненно, своевременно и с положительным результатом, надеюсь, что и в выполнении второй части программы не останется сомнений. Рынок подрядных организаций на Дальнем Востоке довольно стабилен, и поставленные задачи подрядные организации региона способны выполнить.

Роман Новиков, директор ФКУ ДСД «Дальний Восток»

Кузница мастеров

Окончание. Начало на стр. 1

— Раньше нам приходилось заказывать рукава в Хабаровске, теперь мы их изготавливаем на базе ЦРММ. Механизаторы сразу почувствовали преимущества: во-первых, значительно сократилось время за счет доставки. Теперь нам привозят, например, с Онона поврежденный шланг и уже через 1,5—2 часа мы можем сделать новый и отправить его на участок. То есть сокращается до минимума простой техники. Во-вторых, экономия в деньгах. Рукава, произведенные в Тынде, дешевле хабаровских,— объясняет Юрий Камко.

Оборудование, на котором сегодня изготавливают рукава высокого давления, произведено в Финляндии и Германии.

Слесарь цеха по изготовлению рукавов высокого давления Николай Ляховский

А работают на новых станках слесари Денис Табачук и Николай Ляховский. Они прошли обучение у специалистов из Санкт-Петербурга, которые приезжали в Тынду настраивать оборудование.

— Мне нравится работать с техникой, а когда я увидел процесс производства рукавов высокого давления, то он меня сразу заинтересовал. Оборудование новое, технологии современные. Конечно, приятно работать на таких станках,— не скрывает эмоций Денис Табачук.

В день при наличии комплектующих (фитингов, муфт, шлангов) Николай Ляховский в тандеме с Денисом Табачуком производят 20—25 рукавов. Этого достаточно, чтобы закрыть потребность всех участков «Бамстроймеханизации», расположенных на Дальнем Востоке и в Забайкалье.

В механическом цехе в прошлом году был установлен новый токарный стенд. Он позволяет выполнять более четкие измерения и изготавливать широкий спектр деталей.

Руководство «Бамстроймеханизации» постоянно уделяет внимание техническому перевооружению цехов центральных ремонтно-механических мастерских. Ведь одновременно с поступлением современной строительной техники на участки должна готовиться база и для ее обслуживания, ремонта. Как показывает практика, даже новейшая импортная техника после небольшого срока эксплуатации уже может нуждаться в ремонте. В ЦРММ сегодня освоили все виды ремонта строительной техники. И если текущее обслуживание машин сегодня могут сделать в любой мехколонне, то капитальный ремонт только в мастерских «Бамстроймеханизации».

Азарт строителя

ЛЮДИ КОМПАНИИ

Директор МК-55 рассказал о ключевых объектах, гордости за профессию и своих наставниках

Судьба привела Сергея Домрачева в столицу БАМа в 1991 году. Поэтому он не стал свидетелем строительства Байкало-Амурской магистрали, но бамовский дух не обошел его стороной. Сергей Николаевич впитал его от своих старших коллег и той атмосферы, которая еще царила в то время. Сегодня Сергей Домрачев возглавляет МК-55 и считает, что 22 года назад ему повезло прийти именно в МК-94 — крупнейшую мехколонну «Бамстроймеханизации».

Застать в кабинете Сергея Николаевича довольно трудно, большую часть времени он проводит на участках. Поэтому его кабинет не блещет изысками, в нем нет удобного кожаного кресла и других неотъемлемых предметов офисного интерьера.

— Руководить строительством из кабинета — это не мой стиль. Нужно собственными глазами видеть реальную картину дел на строительной площадке. Бывает, что по телефону мне докладывает одно, а когда приезжаю на участок ситуация совсем иная, — начал разговор директор МК-55 Сергей Домрачев. — Мне на линии комфортнее работать, это моя среда.

Работать на линии Сергей Домрачев начал в 1986 году, когда после окончания Омского техникума транспортного строительства, его направили в «Уренгойдорстрой» в МК-196 отсыпать автодороги вдоль газопровода «Ямбург-Елец-2», к месторождениям нефти и газа. На Ямале Сергей Николаевич отработал 5 лет, а потом перевелся в Тынду мастером в МК-94.

— Это была сильнейшая мехколонна, у которой помимо солидных производственных мощностей была огромная социальная сфера: собственный поселок, клуб «Олимпийский», столовая «Лесная сказка», детский сад, база отдыха. Но с началом перестройки постепенно все это стало угасать. У мехколонны перестало хватать средств содержать «социалку», а потом и вовсе не было средств на выплату даже заработной платы. В 90-е годы МК-94 строила федеральную дорогу «Амур», мы работали на подряде у военных, которые практически не платили за выполненные объемы. Люди годами не видели наличных денег. Договаривались с хлебозаводом, магазинами и в долг брали хлеб, продукты потом их выдавали рабочим. Это было тяжелейшее время, — вспоминает Сергей Домрачев.

Но кризис не сломил Сергея Николаевича и он не променял строительство на модное в те времена направление «купи-продай». Наоборот, повышал квалификацию, перенимал знания у своих старших коллег, а в 1995 году окончил Сибирский автодорожный институт. В это время МК-94 работала на строительстве золошлакоотвала Райчихинской ГРЭС, подходов к мосту через Амур перед Хабаровском, на военных объектах. Процедура банкротства, охватившая в те годы многие предприятия России, не обошла стороной и МК-94. В 1999 году мехколонна была признана банкротом, а на ее месте образована МК-49.

— Безденежье тянулось до 2001 года, когда началось строительство подъездных путей к Эльгинскому месторождению угля. В начале 2000-х строители ожили. Перед нами ставили масштабные задачи, и было интересно их выполнять, чувствовался азарт. В конце 2001 года мы за месяц совместно с другими мехколоннами разработали миллионную выемку на 52 км железной дороги Улак-Эльга. Я первый раз столкнулся с такой задачей, и когда мы сдали эту выемку, эмоции зашкаливали, — делится впечатлениями строитель. — Потом были новые объекты, но этот запомнился тем, что он для меня был первым столь крупным.

Редкие дни, когда директора МК-55 Сергея Домрачева можно застать в кабинете

В 2002 году Сергея Домрачева назначают заместителем директора МК-49 по производству. В 2004 году директором МК-55, которая была образована после банкротства МК-49. В это время мехколонна продолжила строительство федеральной трассы «Амур» в Читинской области. В 2005 году проезжая по автодороге в Читу генеральный директор «Бамстроймеханизации» Василий Тарасенко дал задание МК-55 к определенному сроку отсыпать земполотно к Жанновскому путепроводу. Задача была не из легких, но Сергей Николаевич смог организовать работу так, что участок дороги удалось отсыпать. Когда Василий Иванович возвращался обратно в Тынду, поблагодарил молодого руководителя за то, что он смог уложиться в назначенные сроки и вручил ему свои наручные часы.

— Самым сложными объектами для нашей мехколонны стали участки на строительстве железной дороги Томмот — Нижний Бестях. Здесь были льдонасыщенные грунты, и механизаторам приходилось работать в особых условиях. Многие правила, которые применялись на строительстве других железных дорог, здесь не действовали, нужен был особый подход. МК-55 справилась и с этой задачей. Хотя условия работы были наитруднейшими. Чего стоят только морозы за 50?! Вот даже сейчас в середине марта на нашем участке на Кырбыкане в Якутии, где мы реконструируем автодорогу «Лена» столбик термометра держится на отметке — 50 градусов, — рассказывает директор МК-55. — Но мне повезло с наставниками. Это Юрий Владимирович Поляков, Николай Гаврилович Бородин. Они опытные транспортные строители и всегда могут найти решение возникшей проблемы при сооружении дороги.

Сегодня уже сам Сергей Николаевич передает свой опыт молодому поколению. Насмотревшись на работу строителей, дело отца решил продолжить и сын Егор. Сейчас он работает в мехколонне инженером объективного контроля приборов «Автограф».

— Нам, как и любой мехколонне, нужна молодежь. К сожалению, многие приходят, поработают пару месяцев и уходят. В МК-55 сегодня работают молодые специалисты, которые уже зарекомендовали себя грамотными инженерами. Это прораб Владимир Поляков, мастер Евгений Смирнов, механик Владимир Нижник, — говорит о своих коллегах руководитель мехколонны. — Конечно, сейчас уже нет того престижа профессии строителя, который был 30 лет назад, когда вокруг гремело столько строек. Но я уверен, что постепенно он должен вернуться. Я, например, горжусь своей профессией.

Гордость за профессию строителя появляется тогда, когда удается реализовать масштабный проект, который останется на десятилетия, а может быть, и века. В судьбе Сергея Домрачева таких проектов несколько. Но впереди обязательно должны быть новые и Сергей Николаевич уверен, что еще не раз испытает гордость за свою профессию.

Люди компании

На фото — сотрудники центральных ремонтно-механических мастерских

Вадим Шагиахметов, рихтовщик

Василий Васильев, слесарь по ремонту и сборке двигателей

Анатолий Кузнецов, слесарь по ремонту топливной аппаратуры

Владимир Колокольников, токарь

Валерий Шевченко бригадир

Поздравляем!

Руководство ОАО «Бамстроймеханизация» и коллектив ООО «МК-55» поздравляет с 50-летием **Сергея Николаевича Домрачева**, директора ООО «МК-55».

За 22 года работы в подразделениях «Бамстроймеханизации» вы прошли через крупнейшие стройки Дальнего Востока: сооружение автомобильной дороги «Амур», подъездных путей к Эльгинскому месторождению угля, железной дороги Томмот — Нижний Бестях. И на каждом объекте Вы проявили себя высококлассным специалистом, сумевшим в сложнейших условиях организовать рабочий процесс.

Желаем Вам, Сергей Николаевич, чтобы Ваша жизнь всегда оставалась наполненной интересными проектами, поддержкой единомышленников и пониманием близких людей. Крепкого здоровья, счастья, добра, благополучия и успехов во всех ваших делах и начинаниях!

РЕДАКТОР Павел Козменчук

ФОТОГРАФИИ Ольга Водопьянова

ДИЗАЙН Леонид Баланёв

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.