



Издание ОАО «Бамстроймеханизация»

Издается с 8 августа 2009 года

www.oaobsm.ru, тел. (41656) 4-04-11

2 *Всегда впереди дорог*

3 *Темпы Онона*

4 *Подход к Ванино*

№
1 (49)
ЯНВАРЬ 2013

БамСтройМеханизация



На разработке Ахштырского месторождения известняков работает более 50 единиц техники МК-147

В ритме Олимпиады-2014

МК-147 продолжает работать на строительстве олимпийских объектов в Сочи

Почти миллион кубометров инертных материалов заготовила и транспортировала на территорию олимпийского парка МК-147 в прошлом году. Это довольно большой объем, учитывая, что мехколонна работает в жестких условиях, которые предъявляются строителям со стороны заказчика и многочисленных надзорных органов. Коллектив МК-147 выполняет все эти требования с самого начала работы на олимпийских объектах.



На транспортировке щебня в МК-147 задействованы самосвалы VOLVO.

В 2009 году компании «Российские железные дороги» было поручено строительство ряда инфраструктурных объектов в рамках подготовки к Олимпиаде-2014 в Сочи. Главный из них — это совмещенная (автомобильная и железная) дорога «Адлер — горноклиматический курорт «Альпика-сервис». Для сооружения основной транспортной линии будущей Олимпиады в качестве одного из подрядчиков «РЖДстрой» выбрал «Бамстроймеханизацию». Этот объект на Черноморском побережье потребовал иного подхода к организации работы по сравнению с проектами в других регионах России. В первую очередь это было связано с тем, что дорога проходит в зоне Сочинского национального парка и экологические требования здесь в несколько раз жестче, чем в другом месте. При строительстве необходимо было сохранить ценные породы деревьев, русла горных рек. Перед тем, как выехать из карьера, водителям приходилось полностью мыть колеса самосвала, накрывать кузов защитной тканью и только потом выезжать на федеральную трассу. В случае нарушения этих требований ГИБДД выписывала водителям солидные штрафы.

Чтобы соответствовать уровню олимпийской стройки МК-147 для отдыха механизаторов построила вахтовый поселок по европейским стандартам. Комплекс с домиками, баней, столовой, бассейном может запросто конкурировать с лучшим санаторием.

В рамках подготовки к Олимпиаде-2014 в Сочи «Бамстроймеханизация»

за 3,5 года переработала миллионы кубометров грунта, построила около 10 километров автомобильных дорог, включая развязки и подьезды, пожарный водоем, котлованы под гостиницы.

С декабря 2011 года МК-147 производит заготовку и поставку материала для обустройства Олимпийского парка в Нижне-Имеретинской бухте, продолжает разработку Ахштырского месторождения известняков в Адлерском районе Сочи.

— В 2012 году мехколонной № 147 было разработано и перевезено 909974 кубометров инертных материалов, из них дробленой фракции 20–40 мм = 22202 м³; 40–80 мм = 57507 м³; 0–80 мм = 122330 м³; 0–150 мм = 209945 м³, остальной объем — это скальный и вскрышной грунты, — дает раскладку инженер ПТО МК-147 Евгений Смирнов.

► Продолжение на стр. 3



Из-за запрета на взрывные работы в карьере для обработки скалы используют гидромолоты

Автодороги Дальнего Востока

В дирекции строительства дорог «Дальний Восток» подведены итоги строительного сезона 2012 года. В прошлом году велись работы по строительству и реконструкции 57 объектов общей протяженностью 532 километра. В 2012 году был введен в эксплуатацию 21 объект протяженностью около 50 километров, в том числе:

— по федеральной дороге «Лена» — 15,3 км;

— по федеральной дороге «Колыма» — 13,4 км;

— по федеральной дороге «Усури» — 7,2 км.

Также сданы в эксплуатацию 6 объектов по устройству искусственного электроосвещения на дорогах Чита — Хабаровск и Якутск — Магадан протяженностью 13,8 километра.

Кроме этого на год ранее запланированного сданы два участка на трассе «Лена» (535—541 км и 747—752 км) и один участок на трассе «Усури» (240—252 км).

На 2013 год запланированы работы по строительству и реконструкции 39 участков федеральных дорог Дальнего Востока общей протяженностью 454 километра. Из них 4 объекта длиной 55 километров вновь начинаемых в 2013 году. В этом году согласно заданию Федерального дорожного агентства планируется ввести в эксплуатацию 87 километров автодорог. Но ФКУ «ДСД «Дальний Восток» ставит перед собой задачу сдать 183 километра обновленных дорог или 210% от плана.

«Бамстроймеханизация» в 2012 году завершила работы по реконструкции 151—155 км дороги Большой Невер — Якутск, а в 2013 году продолжает строительство и реконструкцию 5 участков федеральных дорог: три объекта (93—123 км, 579—600 км, 849—880 км) на трассе «Лена» и два объекта (672—681 км и 681—687 км) на трассе «Усури».



ЦИФРА НОМЕРА

15,6

миллиардов рублей будет выделено в 2013 году из федерального бюджета на строительство и реконструкцию дорог «Лена», «Колыма», «Усури» и «Амур».

Всегда впереди дорог

«Бамстроймеханизация» готова участвовать в дальнейшем развитии транспортной инфраструктуры России

Прошедший год для «Бамстроймеханизации» был богат на события. Были сданы в эксплуатацию несколько значимых для компании объектов. Не менее насыщенным будет и наступивший год. В традиционном актуальном интервью генеральный директор ОАО «Бамстроймеханизация» Василий Тарасенко рассказал о главных событиях минувшего года и задачах на 2013 год.

— Василий Иванович, какие события в уходящем году были знаковыми для «Бамстроймеханизации»?

— События бывают хорошими и плохими, у нас были и те, и другие. Во-первых, в этом году мы завершили основные этапы проекта «Организация интермодального движения по маршруту Владивосток — аэропорт Кневичи». К саммиту АТЭС-2012 во Владивостоке было открыто движение аэроэкспрессов, которые связали центр Приморского края с главной воздушной гаванью региона. Но перед этим строители провели большую работу по сооружению инфраструктуры для обеспечения этих перевозок. Построены вокзальные комплексы на станциях Владивосток, Вторая Речка, Угольная, Аэропорт, Кневичи, новый железнодорожный путь, путепровод, модернизирована действующая инфраструктура. Без преувеличения можно сказать, что это крупнейший транспортный проект на Дальнем Востоке и «Бамстроймеханизация» в его реализации сыграла ключевую роль. Во-вторых, в 2012 году мы впервые в истории нашей компании вели работы по укладке асфальтобетона на федеральной трассе. Это участок автодороги «Лена» 151—155 км. Работы выполнены качественно, и государственная комиссия в октябре приняла участок в постоянную эксплуатацию. В-третьих, мы выиграли два крупных тендера по реконструкции участков федеральных дорог «Уссури» и «Лена»: на 2,5 и 4,5 миллиарда рублей соответственно. Это говорит о том, что в 2013 году у нас будет большой фронт работ, а значит и загрузка для мехколонн.

— Это хорошие события, а если говорить о плохих?

— В 2012 году мы потеряли одну мехколонну. Это МК-15. Ее пришлось закрыть из-за тупиковой ситуации, в которой она оказалась по вине руководства самой мехколонны. Еще один негативный фактор, который мы отмечаем из года в год, но сейчас он все более усиливается: это нехватка кадров. Нам нужна молодежь. Наши ветераны постепенно уходят на заслуженный отдых, и кто-то должен прийти им на смену. Сегодня мы видим, что молодежь в строительную отрасль идет очень неохотно. В мехколоннах есть перспективные молодые кадры, но этого недостаточно. Хотя мы со своей стороны готовы оплачивать обучение, рассма-



тривать другие социальные гарантии для того, чтобы закрепить квалифицированных молодых инженеров.

— Как в «Бамстроймеханизации» обстоят дела с технической оснащенностью?

— Каждый год идет постепенное обновление техники. Это очень важный момент, которому мы уделяем пристальное внимание. Сегодня у нас уже практически не осталось экскаваторов, самосвалов выпуска 2001 года и ранее. Экскаваторы «Kobelco», самосвалы «VOLVO», «МоАЗ», пришедшие в «Бамстроймеханизацию» 13 лет почти все списаны. Сейчас в мехколоннах работает современная техника фирм New Holland, Astra, Komatsu. На данный момент ее

достаточно для выполнения имеющихся у «Бамстроймеханизации» объемов работ. Но если появится ряд крупных проектов, и мы увидим, что данной техники не хватает, то будет принято решение о приобретении новых машин.

— А какие крупные проекты ждут «Бамстроймеханизацию» в 2013 году?

— Я уже сказал, что мы выиграли очень крупные тендеры по реконструкции федеральных трасс «Лена» и «Уссури». Летом нам предстоит выполнить укладку асфальтобетонного покрытия на участке 579—600 км трассы Большой Невер — Якутск. Это тоже большой фронт работ. В 2013 году будут еще аукционы по этим автодорогам, и мы намерены в них участвовать, поэтому рассчитываем, что появятся и новые объемы. Это строительство автомобильных дорог. Что касается развития железных дорог, то здесь также есть несколько крупных проектов. Один из них — сооружение развязки Хумма на участке Комсомольск — Советская Гавань. Там довольно большие объемы работ и в зависимости от финансирования, можно сказать, что одной мехколонне там хватит работы на весь год. Следующий объект — это развитие станции Забайкальск. Когда будет утверждена инвестиционная программа компании «Российские железные дороги» мы увидим, сколько средств выделено на южное направление Забайкальской железной дороги. Объем работ здесь достаточно большой и «Бамстроймеханизация» готова принять участие в его освоении. Есть еще ряд проектов, которые нам интересны. В частности, строительство дорог для компании «Еврохим» в Пермском крае.

— Каждый год «Бамстроймеханизация» расширяет спектр строительных работ. В прошлом году было принято решение о приобретении асфальтобетонного завода. В этом году — выход на промышленное и гражданское строительство. «Бамстроймеханизация» будет строить дома?

— Мы уже несколько лет участвуем в промышленном и гражданском строительстве. В Хабаровске базируется участок по погружению свай для фундаментов зданий и сооружений. Поэтому в дальневосточной столице многие высотки стоят на сваях, установленных «Бамстроймеханизацией». В этом году наше подразделение «СтройТранс» приступило к строительству общежития

АКТУАЛЬНОЕ ИНТЕРВЬЮ

Открытие интермодального движения по маршруту Владивосток — аэропорт Кневичи летом 2012 года стало главным событием для «Бамстроймеханизации»

Финансового университета при Правительстве России. Посмотрим, что с этого получится. Если этот опыт станет успешным, то будем развивать и это строительное направление.

— Реализация любого проекта невозможна без финансирования. Заказчики «Бамстроймеханизации» в этой части свои обязательства выполняют?

— Конечно, у нас бывают проблемы, связанные с оплатой уже выполненных работ, но такого безденежья, которое было в 90-е годы, сейчас уже нет. Наш стратегический партнер — это «РЖДстрой». У «Бамстроймеханизации» с этой компанией полное взаимопонимание: работы выполнены — деньги перечислены. В рамках контрактов мы успешно работаем и с другим заказчиком — ФКУ «ДСД «Дальний Восток». Другая ситуация с частным инвестором, таким, например, как «Металлургшахтспецстрой». Мы уже больше года не можем получить сотни миллионов рублей за работу по строительству подъездных путей к Эльгинскому месторождению угля. Сейчас идут судебные разбирательства в арбитражном суде, и наша компания надеется получить заработанные деньги.

— Основной объем работ по реконструкции и строительству дорог выполняют мехколонны. Как они сработали в 2012 году?

— У всех мехколонн был фронт работ, однако наши подразделения по-разному подошли к его выполнению. Здесь многое зависит от руководства мехколонны. Взять, к примеру, МК-74. В 2012 году колонна переработала колоссальный объем грунта по реконструкции станции Забайкальск: более 2 миллионов кубометров. Это удалось благодаря слаженной работе руководителей мехколонны, которые видя масштабы работ, смогли успешно организовать производственный процесс. Была задействована вся техника, у людей появился стимул работать лучше, так как от этого росла их заработная плата. И другой пример — МК-55. Мы обеспечили эту мехколонну работой, техникой, а получили срывы в выполнении заданий. В этом году мехколонна потеряла 50% личного состава, поэтому сейчас здесь очень тяжелая ситуация. Это связано с проблемами в руководстве МК-55. Хотя и «Бамстроймеханизация» не снимает с себя ответственности за то, что сегодня происходит в этой мехколонне.

— Наступил 2013 год. Какое напутствие вы дадите коллективам «Бамстроймеханизации» и мехколонн?

— В этом году нас ждут большие объемы работ, и мы должны не просто их выполнить, мы обязаны работать качественно, чтобы держать марку «Бамстроймеханизации». Так как от этого во многом зависит дальнейшая загрузка предприятия, а вместе с этим и благосостояние коллективов. Сегодня мы видим, что транспортное строительство развивается, а это значит, что и востребована самая мирная профессия на земле — профессия строителя. Поэтому я желаю нашим механизаторам, линейным инженерно-техническим работникам, руководящему составу мехколонн, также взрывникам, мостостроителям, с которыми мы тесно сотрудничаем, крепкого здоровья. И конечно, чтобы всегда была работа. Успехов вам и новых событий, которые будут приятно вспомнить в конце 2013 года.

НАМ НУЖНА МОЛОДЕЖЬ. ЧТОБЫ ЗАКРЕПИТЬ КВАЛИФИЦИРОВАННЫХ МОЛОДЫХ ИНЖЕНЕРОВ МЫ ГОТОВЫ СО СВОЕЙ СТОРОНЫ ОПЛАЧИВАТЬ ОБУЧЕНИЕ, РАССМАТРИВАТЬ ДРУГИЕ СОЦИАЛЬНЫЕ ГАРАНТИИ.



Василий Тарасенко,
генеральный директор
ОАО «Бамстрой-
механизация»:

В ритме Олимпиады-2014

РЕГИОН: КРАСНОДАРСКИЙ КРАЙ



При въезде на территорию олимпийских объектов предъявляются повышенные меры безопасности к автотранспорту



Директор МК-147 Валентин Улановский



Машинист экскаватора Николай Плесецкий



Машинист бульдозера Георгий Огрызко



За работой в карьере постоянно следят инженеры мехколонны

Окончание. Начало на стр. 1

— Так как заказчиком строительства олимпийских объектов является государственная корпорация «ОЛИМПСТРОЙ», требования к качеству строительных материалов и работ предъявляются очень высокие. В МК-147 имеется аттестованная строительная лаборатория, которая производит проверку качества всех инертных материалов согласно нормативной документации, осуществляет контроль плотности земляного полотна и другие измерения.

Инертные материалы поставляются для ПСП ДВП «РЖДстрой», ООО НПО «МОСТОВИК», ООО «РИМАКС», ООО «Газстрой», ООО «СУОР». Сейчас строительство всех олимпийских объектов практически завершено, идет благоустройство территории вокруг главных спортивных арен зимней Олимпиады-2014. Здесь требуется

большое количество щебня различных фракций. Его заготовкой на Ахштырском месторождении и поставкой на олимпийские объекты занимается МК-147. В карьере запрещены любые взрывные работы, поэтому прежде, чем отгрузить очередную партию щебня, механизаторам приходится гидроломотами обрабатывать скальный грунт и только потом экскаваторами подавать его в дробильную установку.

Сегодня в МК-147 работает 12 экскаваторов New Holland, часть из них с гидроломотами, два бульдозера New Holland D-180, два бульдозера Komatsu D275 A-5, два автогрейдера, один дорожный каток и 32 самосвала VOLVO FM TRUCK, одна дробильная установка TEREX PEGSON.

— Одна из сложностей — это повышенные меры безопасности при доставке груза на Олимпийские объекты, — рассказывает директор МК-147 Валентин Ула-

новский. — Система безопасности включает в себя пропускную систему не только для работников, задействованных на строительстве Олимпийских объектов прибрежного кластера, но и пропускную систему для грузового автотранспорта, который дополнительно проверяется при помощи рентгеновского сканирования. Это замедляет процесс доставки скального грунта в Олимпийский парк.

Поэтому каждый кубометр щебня в Сочи достается гораздо труднее, чем на аналогичных карьерах в других регионах. Жесткие требования к строительным компаниям напрямую касаются и непосредственно работников: инженеров, водителей, машинистов бульдозеров, экскаваторов. Инженерно-технический персонал должен следить за безукоснительным соблюдением всех инструкций, а рабочие в свою очередь обязаны четко

их исполнять. В МК-147 сейчас трудится 276 человек. Руководство мехколонны особенно отмечает машиниста экскаватора Николая Плесецкого, машиниста бульдозера Георгия Огрызко, водителя самосвала Александра Паршикова.

В этом году все строительные работы в рамках подготовки к Олимпиаде будут завершены. В феврале 2014 года в Сочи откроются 22-е зимние олимпийские игры, а после них 9-е параолимпийские игры. Это будет первая белая Олимпиада в нашей стране, которая станет достоянием истории России. Свой вклад в главные спортивные соревнования планеты внесла и «Бамстроймеханизация». По дорогам, которые построила наша компания, спортсмены будут добираться до горнолыжного комплекса «Альпика-сервис». В свою очередь этот факт также войдет в летопись «Бамстроймеханизации».

Темпы Онона

РЕГИОН: АМУРСКАЯ ОБЛАСТЬ



Заказчик заинтересован в сокращении сроков реконструкции трассы «Лена»

На севере Приамурья «Бамстроймеханизация» наращивает силы для реконструкции 93—123 км федеральной дороги «Лена». К уже работающим экскаваторным комплексам МК-16 и МК-74 присоединилась техника МК-55. В конце де-

Экскаваторные комплексы на строительстве выемки через перевал Онон работают круглосуточно

кабря на строящемся участке побывал директор Амурского филиала ФКУ «ДСД «Дальний Восток» Сергей Назаришин, который отметил, что набранные темпы работ позволяют говорить о сокращении срока реконструкции 30-ти километрового отрезка автодороги Большой Невер — Якутск.

Директор Амурского филиала ФКУ «ДСД «Дальний Восток» Сергей Назаришин:

— По проекту окончание реконструкции участка с 93-го по 123-й километры федеральной дороги «Лена» запланировано на конец 2015 года. Но сегодня мы видим, что у «Бамстроймеханизации» есть возможность сдачи объекта в эксплуатацию на год раньше. Уже в 2012 году мехколонны выполняли задачи, поставленные на 2013 год. Мы будем выходить с предложением в Федеральное дорожное агентство о выделении дополнительных средств на этот

год, так как и заказчик, и подрядчик заинтересованы в скорейшем вводе данного участка в эксплуатацию. За это время «Бамстроймеханизации» предстоит выполнить колоссальный объем работ: переработать более 4 миллионов кубометров грунта, построить три моста, уложить асфальтобетонное покрытие. В результате мы получим современную дорогу 3-й категории, отвечающую всем требованиям.

Генеральный директор ОАО «Бамстроймеханизация» Василий Тарасенко:

— На реконструкции этого участка федеральной трассы Большой Невер — Якутск экскаваторные комплексы «Бамстроймеханизации» работают круглосуточно, без остановки. Сейчас все силы сосредоточены на строительстве уникальной выемки через перевал Онон. На объекте работают 16 экскаваторных комплексов, но при необходимости мы готовы наращивать количество техники. Здесь все будет зависеть от объемов финансирования. При наличии средств мы готовы сдать данный участок на год раньше запланированного.

Подход к Ванино

РЕГИОН: ХАБАРОВСКИЙ КРАЙ

На линии Комсомольск — Советская Гавань сдали в эксплуатацию Новый Кузнецовский тоннель

На Дальневосточной железной дороге 25 декабря открылось движение по обходному 27-километровому участку Оунэ-Высокогорная. По нему проследовал поезд с контейнерными грузами — с этого момента началась эксплуатация нового четырехкилометрового тоннеля, проложенного в отрогах Сихотэ-Алинского хребта. «Бамстроймеханизация» также принимала участие в реализации этого проекта: в 2008 году компания построила восточный подход к тоннелю. В конце 2012 года здесь прошли торжественные мероприятия по случаю открытия обхода.

Как отметил на церемонии открытия объекта президент ОАО «РЖД» Владимир Якунин ввод нового тоннеля даст импульс развитию портам Ванино-Советскогаванского узла, а также грузообразующим предприятиям на востоке России, до Кузбасса включительно. Президент России Владимир Путин, который в ходе видеомоста также принял участие в открытии обходного участка, дал высокую оценку проекта. По его словам, главная цель достигнута — «бутылочное горло» на подходах к портам Ванино и Советская Гавань ликвидировано, а строительство обхода станет хорошим заделом в дальнейшей работе по усилению инфраструктуры.

Следуя к побережью Тихого океана, преодолевая на своем пути Кузнецовский перевал, поезда проходили сложный участок в 36 километров. Самые напряженные километры этого пути начинаются возле разъезда Откосный: железная дорога делает крутую петлю и поднимается по склону хребта, проходя старый Кузнецовский тоннель. Подъем продолжается до разъезда «Кузнецовский», который находится на самой вершине перевала, а дальше спуск — такой же сложный и крутой, заканчивающийся только на станции Высокогорная. «Удоминская петля» — так называют этот участок дороги, построенный по нормам военного времени, значительно сокращающий объемы земляных работ и затраты на материалы. Максимальный уклон на участке — 27%, минимальный радиус кривой — 200 метров. С такими характеристиками железнодорожники могли пропускать через перевал составы весом не более 4 тысяч тонн, при этом используя тягу трех локомотивов одновременно.

Еще в 60-е годы прошлого столетия было принято решение о реконструкции



25 декабря 2012 года у восточного портала было открыто движение по Новому Кузнецовскому тоннелю

этого участка, но пролежало оно вплоть до начала XXI века, когда появилась острая необходимость в увеличении объемов перевозок в направлении развивающихся тихоокеанских портов. В 2008 году ОАО «Российские железные дороги» и ФГУП «Единая группа заказчика Федерального железнодорожного агентства» подписали инвестиционное соглашение, согласно которому компании выступили основными заказчиками проекта по увеличению пропускной способности участка Оунэ-Высокогорная. Таким образом финансирование этого крупного проекта осуществлялось из двух источни-

ков: 6,2 миллиарда рублей выделило ОАО «РЖД», а 17,5 миллиардов рублей — средства Инвестиционного фонда России.

Весной 2008 года началась реализация этого проекта, который предусматривал строительство нового участка железной дороги протяженностью 27 километров, в том числе нового перевального тоннеля длиной 3890 метров, двух новых разъездов — Кузнецовского и Мули.

«Бамстроймеханизации» было поручено строительство восточного подхода к тоннелю от станции Высокогорная. Весной 2008 года здесь высадился десант МК-7. Практически сразу же механизаторы приступили к сооружению выемки

глубиной 40 метров и объемом более 1,5 миллионов кубометров грунта. Основной фронт работ коллектив МК-7 выполнил летом, а уже осенью «Бамстроймеханизация» подготовила плацдарм для развертывания техники тоннельного отряда № 12 «Бамтоннельстроя». Тоннельщики приступили к проходке сервисной штольни Нового Кузнецовского тоннеля.

На месте выемки рядом с восточным порталом тоннеля в прошлом году был открыт разъезд Мули. Именно здесь прошла церемония открытия 27-километрового обхода.

— Уже принятых мер недостаточно. Заявки грузоотправителей вдвое превышают возможности инфраструктуры на участке Комсомольск-Советская Гавань. Нужны серьезные инвестиции. Без поддержки государства здесь не обойтись, — обратился Владимир Якунин к президенту России. — Новый Кузнецовский тоннель — это далеко не окончание работы. Стоит масштабная задача расширения пропускных способностей БАМа. То же самое касается Транссиба. У нас еще много проблемных мест.

Реконструкция участка Комсомольск — Советская Гавань, стоимость которой почти 60 миллиардов рублей, продлится до 2017 года. В рамках этого проекта «Бамстроймеханизация» построила два новых разъезда Дакка и Хокайти, реконструировала станции Высокогорная и Тумнин. Сегодня продолжается строительство разъезда Хумма.



МК-7 в 2008 году построила восточный подход к Новому Кузнецовскому тоннелю

Поздравляем!

Руководство ОАО «Бамстроймеханизация» поздравляет с 50-летием ветерана компании **Александра Владимировича Вайду**, водителя первого класса.

В 1980 году Александр Вайда пришел в МК-116 Треста «Бамстроймеханизация» учеником слесаря-моториста, а уже через

несколько месяцев был переведен водителем а/м ЗИЛ-555. В 1982 году Александра призывают на службу в Советскую Армию, через два года он снова возвращается в «Бамстроймеханизацию». Его квалификация позволяет работать на всех марках автомашин. В 2002 году Александру Владимировичу была присвоена квалификация водителя 1-го класса. Александр Вайда является продолжателем династии водите-

лей, его отец Владимир Иванович также работает в «Бамстроймеханизации».

Сегодня Вы, Александр Владимирович, являетесь ярким примером профессионализма, ответственности для молодого поколения водителей. Желаем Вам, дорогой юбиляр, крепкого здоровья, благополучия и успехов во всех ваших делах!

Руководство ОАО «Бамстроймеханизация» поздравляет с 55-летием ветерана компании **Федора Геннадьевича Гаученкова**, электрогазосварщика ЦРММ.

Желаем Вам, Федор Геннадьевич, неиссякаемой энергии, крепкого здоровья и новых свершений! Пусть жизнь будет наполнена радостными событиями, а удача сопутствует во всех ваших начинаниях!

РЕДАКТОР
Павел Козменчук

ДИЗАЙН
Леонид Баланёв

ФОТОГРАФИИ
Ольга Водопьянова,
Евгений Смирнов,
Евгения Щелука

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.