Издание ОАО «Бамстроймеханизация»

Издается с 8 августа 2009 года

www.oaobsm.ru, тел. (41656) 4-04-11

С Днем строителя!

№ 6–7 (69–70)
Август 2014

БамСтройМеханизация

40 ЛЕТ «БСМ»

Строительный флагман

Олег Кожемяко,
губернатор Амурской области:

Дорогие друзья!

Сердечно поздравляю коллектив предприятия «Бамстроймеханизация» с 40-летием со дня образования!

Трест «Бамстроймеханизация» был создан специально для строительства БАМа, юбилей которого мы отметили в июле 2014 года. За годы возведения стального пути компания отсыпала более 200 миллионов кубометров грунта в основание полотна под более чем 1000 километров железных дорог, по большей части построенных в Амурской области.

«Бамстроймеханизация» выстояла кризис 90-х годов и сегодня является крупнейшей строительной организацией на Дальнем Востоке. Главный секрет успеха предприятия — в его стабильном, дружном коллективе.

Все достижения на долгом пути развития компании осуществились благодаря усилиям большой команды профессионалов — людей, которые желают и умеют трудиться, чувствуя высокую ответственность за свою работу. Убеждён, именно такие люди способны обеспечить дальнейшее процветание предприятию, реализующему самые смелые проекты в строительстве автотрасс и железных дорог.

Имеющий бамовскую закалку коллектив активно участвовал в подготовке инфраструктуры таких ответственных проектов, как Олимпиада-2014 в Сочи, саммит АТЭС-2012 во Владивостоке.

Впереди компанию «Бамстроймеханизация» ожидает серьёзнейшая работа по реконструкции БАМа. 43 миллиарда рублей будет направлено на развитие магистрали в границах Тындинского района. Это новые рабочие места и дополнительные налоги в местный бюджет.

Уверен, предприятие успешно справится с задачей. Ведь это уже стало его доброй традицией — блестяще исполнять взятые обязательства, самоотверженно трудиться на благо Приамурья.

Желаю всем работникам «Бамстроймеханизации» крепкого здоровья, личного счастья, оптимизма и благополучия!

География «Бамстроймеханизации»

Байкало-Амурская железная дорога;

Амуро-Якутская железная дорога;

Подъездные пути к Чинейскому месторождению железных руд;

Подъездные пути к Лучегорскому угольному разрезу;

Железная дорога к Эльгинскому месторождению угля;

Обход зоны затопления Бурейской ГЭС на участке Известковая — Чегдомын;

Переустройство на общероссийскую колею железной дороги на Сахалине;

Вторые пути на участке Карымская — Забайкальск;

Развитие инфраструктуры на участке Кузнецово, Находка — Хмыловский;

53-х километровый обход зоны техногенной аварии на участке Яйва — Соликамск;

Совмещенная автомобильная и железная дорога Адлер — горноклиматический курорт «Альпика-сервис»;

Организация интермодальных перевозок по маршруту Владивосток — аэропорт Кневичи;

Разъезды на Дальневосточной железной дороге;

Федеральные автодороги «Амур», «Лена», «Уссури»:

Модернизация Байкало-Амурской магистрали.

Цифра номера

7

В таком количестве регионов России сегодня работает «Бамстроймеханизация». Подразделения компании ведут строительство в Хабаровском, Приморском, Забайкальском, Пермском краях, республике Саха (Якутия), Амурской области, городе Москве.

Дорога, построенная с любовью

ПРАЗДНИК

В праздничных поездах на юбилей в Тынду приехали сотни ветеранов БАМа со всех уголков России

8 июля исполнилось 40 лет с начала строительства БАМа

В 9:30 уже по сложившейся традиции - один раз в пять лет — в день празднования юбилея Байкало-Амурской магистрали в столице БАМа стыкуются два эстафетных поезда с западного и восточного участков магистрали. В 1984 году это событие ознаменовало открытие сквозного движения по всему БАМу. Спустя 30 лет прибытие юбилейных поездов дало старт грандиозным торжествам по случаю 40-летия со дня начала строительства магистрали.

Диктор объявляет о прибытии двух поездов Иркутск — Тында и Хабаровск — Тында. Ветераны, живущие в столице БАМа, с волнением ждут появления на перроне составов, в них едут их давние друзья, с которыми они 40 лет назад рубили просеку под железную дорогу, отсыпали первые километры земполотна под стальную колею. С западного участка поезд ведет именной тепловоз «Александр Бондарь», а с восточного — «Иван Варшавский». Локомотивы назвали в честь знаменитых бригадиров путеукладчиков.

Под бамовские песни из вагонов двух поездов выходят ветераны Байкало-Амурской магистрали — главные герои праздника. Женщины со слезами на глазах обнимаются, мужчины сдерживают слезы, но от этого их рукопожатия не теряют эмоций. Председатель Совета директоров ОАО «Бамстроймеханизация» Василий Тарасенко встречает на перроне своих бамовских друзей. Здесь и бывший руководитель ГлавБАМстроя Ефим Басин, и Анатолий Антипов, который руководил трестом «Нижнеангарсктрансстрой», а сегодня возглавляет управляющую компанию «Трансюжстрой» и многие другие строители, с которыми прошли сотни километров БАМа.

«Время пролетело как одно мгновение. Казалось бы, только вчера мы приехали строить БАМ по комсомольской путевке, а прошло уже 40 лет...» Этими словами ветераны Байкало-Амурской магистрали начинали вспоминать свои лучшие годы жизни, проведенные на строительстве и эксплуатации железной дороги.

Бывшие руководители бамовских строительных и железнодорожных предприятий тоже не скрывают эмоций, но в их разговорах все больше гордости за то, что спустя 20 лет БАМ снова стал востребован.

— Я всегда говорил, что БАМ — это спящий лев. И вот сегодня он проснулся, — радуется начальник Тындинского отделения дороги с 2000 по 2010 годы Георгий Щербаков. — Мы всегда знали, что у БАМа огромные перспективы, мы никогда в этом не сомневались, чтобы нам ни говорили.

Президент компании «Российские железные дороги» Владимир Якунин был в отличном настроении, ведь в столицу БАМа он привез радостные новости.

— Сегодня мы празднуем не только 40-летие БАМа. Сегодня мы даем старт модернизации БАМа, строительству вторых путей, реконструкции станций и разъездов. Это грандиозный проект, который не только увеличит пропускную способность железных дорог России, но даст импульс развитию нескольких регионов страны, — подчеркнул президент ОАО «РЖД» Владимир Якунин.

Все выступления почетных гостей, а среди приглашенных были губернаторы Амурской и Иркутской областей, Забайкальского и Хабаровского краев, заместитель министра транспорта России Алексей Цыденов, были посвящены модернизации БАМа.

— Руководство страны сделало шаг, который делается раз в сотни лет. На государственном уровне принято решение о строительстве вторых путей БАМа. Это грандиозное событие. Оно даст импульс экономике Амурской области, развитию социальной сферы региона, — отметил губернатор Олег Кожемяко. — Мы со своей стороны готовы сделать все для поддержки севера Приамурья, чтобы люди здесь оставались и работали.

8 июля Тында вернула строителей БАМа в молодость

Главные герои праздника — строители БАМа

Заместитель министра транспорта РФ Алексей Цыденов вручил медаль «40 лет БАМу» председателю Совета директоров ОАО «Бамстроймеханизация» Василию Тарасенко

Крепкие объятия бамовских строителей

Слесарю МК-94 Владимиру Будному присвоено звание «Почетный гражданин города Тынды»

Телемост с Кремлем

СОБЫТИЕ

Президент Владимир Путин дал старт строительству вторых путей БАМа

Глава «РЖД» Владимир Якунин попросил Владимира Путина взять под личный контроль финансирование модернизации Восточного полигона железных дорог России

Президент России Владимир Путин поздравил бамовцев и пообещал солидные инвестиции в развитие БАМа

8 июля в Тынде представители власти и бизнеса обсудили этапы модернизации Восточного полигона железных дорог России

8 июля, в день празднования юбилея Байкало-Амурской магистрали, президент России по телемосту Москва — Тында — Таксимо (Республика Бурятия) поздравил строителей и железнодорожников с 40-летием начала строительства магистрали и рассказал о том, что сегодня начинается вторая жизнь БАМа.

— БАМ был не только колоссальной стройкой, но и большим вызовом для страны. Он и военно-стратегическое значение имел, и народно-хозяйственное. Работа проходила в очень сложных климатических, геологических условиях, по сути, требовала огромного напряжения сил от всего государства и, безусловно, прежде всего от тех людей, которые там работали. Безусловно, они совершили трудовой подвиг, это без всякого сомнения.

Сегодня, вы знаете, мы ведём работу над тем, чтобы расширять возможности БАМа и закрепить за нашей страной статус мощной транспортной державы, через которую легко, комфортно и выгодно в экономическом смысле работать не только России, но и нашим партнёрам. Намечены большие средства в расширение БАМа, и, на мой взгляд, это должно вдохновлять наших ветеранов, должно показать им всем, что они работали не зря, не напрасно, они сделали, совершили, осуществили огромный, очень нужный для страны проект, который имеет своё развитие и будет иметь его дальше, — озвучил перспективы президент страны.

— Для нас это строительство имеет огромное значение, потому что мы понимаем, какую сложную и ответственную задачу вы перед нами поставили и которую мы должны решить. Мы никогда вас не подводили и не подведем. Не подвели во время строительства сочинской инфраструктуры. Мы, конечно, все сделаем правильно, в срок и здесь. У нас нет никаких просьб, кроме одной: проследите, пожалуйста, чтобы те средства, которые выделяются, выделялись вовремя, а за нами дело не постоит, — сказал в ответ президент ОАО «РЖД» Владимир Якунин.

После этого Владимир Путин дал команду укладке «серебряного» звена проекта «БАМ-2» на перегоне Таксимо — Лодья Восточно-Сибирской железной дороги. Уложенное звено символизирует начало проекта модернизации Байкало-Амурской магистрали, который рассчитан до 2017 года. За это время в железные дороги Сибири и Дальнего Востока будет вложено более полутриллиона рублей. Правда, эта сумма рассчитана не только на развитие БАМа, но и на устранение узких мест на Транссибе. Реконструкция во многом связана с началом освоения месторождений полезных ископаемых в Амурской области, Республике Якутии, Хабаровском крае.

Накануне 40-летия со дня начала строительства Байкало-Амурской магистрали «Бамстроймеханизация» подписала крупнейший в своей истории контракт по выполнению комплекса работ по модернизации Восточного полигона железных дорог России.

Ключевой контракт

Виталий Тарасенко,

генеральный директор
ОАО «Бамстроймеханизация»:

— В рамках нового контракта нам предстоит провести реконструкцию на участках Тында-Хани и Тында-Бамовская. Это строительство разъездов, сооружение второго пути, двухпутных вставок, реконструкция искусственных сооружений. В целом нам предстоит переработать 12 миллионов кубометров грунта, уложить 317 километров пути, 2000 километров кабеля, отремонтировать 218 искусственных сооружений, установить 169 стрелочных переводов и выполнить ряд других работ. Это довольно большой объем работ. Несмотря на то, что участок Тында-Хани в бамовские времена был построен под вторые пути, есть определенные сложности с тем, что строительство будет проходить при действующем движении поездов и неразвитой дорожной сети. Из 400 километров этой линии только на 130-ти километрах есть нормальная подъездная дорога, остальное — это заброшенная притрассовая автодорога, которую нужно восстанавливать.

Выполнение работ рассчитано с 2014 по 2018 годы. На этот год заказчиком основной объем средств направлен на проектно-изыскательские работы. Сегодня мы продолжаем работать на строительстве разъезда Мохортова и соответственно по мере открытия финансирования будем выходить на другие объекты в рамках контракта.

Компании этот контракт принесет увеличение оборотных средств, повысит ее капитализацию. С точки зрения трудовых и производственных мощностей для нас это гарантированная загрузка на ближайшие 3,5 года и соответственно мы будем уверены, что эти ресурсы в это время будут задействованы. Этот проект повлечет за собой создание новых рабочих мест, потому что нам предстоит выполнить достаточно большой объем работ. Для Амурской области, кроме дополнительных рабочих мест, реконструкция БАМа даст увеличение налоговых отчислений. А за счет расширения пропускной способности железной дороги в перспективе это также отразится на экономике региона.

Таких заказов на рынке не так много, их, можно сказать, единицы, в нашей инфраструктурной отрасли, и тем более на Дальнем Востоке. Для нас это первый контракт с таким объемом финансирования, хотя у нас уже были крупные проекты, где инвестором выступала также компания «РЖД». Стоит отметить, что заказчик при выборе подрядчика ориентируется на имеющийся опыт, а он у нас есть и подтвержден нашими многолетними отношениями с РЖД.

Мы строим дороги в будущее

«ЛЕНА» МЕНЯЕТ ИМИДЖ. Начальник Амурского филиала ДСД «Дальний Восток» Сергей Назаришин поздравляет генерального директора «Бамстроймеханизации» Василия Тарасенко со сдачей в эксплуатацию участка трассы «Лена» 151—155 км

«ЗОЛОТОЕ» ЗВЕНО АЯМА. Приход железной дороги в Центральную Якутию стал импульсом для развития экономики самого большого региона России

ПОЛЕТ С АЭРОЭКСПРЕССОМ. МК-154 отсыпала 4,1 километра земполотна под железную дорогу до аэропорта Кневичи

ОТ ЯЙВЫ ДО СОЛИКАМСКА. 20 декабря 2009 года движение по новой линии Яйва — Соликамск открыли президент ОАО «РЖД» Владимир Якунин, губернатор Пермского края Олег Чиркунов, директор Федерального агентства железнодорожного транспорта Геннадий Петраков, начальник Свердловской железной дороги Владимир Супрун, генеральный директор «Бамстроймеханизации» Василий Тарасенко

ЖЕЛЕЗНАЯ ДОРОГА УЛАК — ЭЛЬГА. 29 июня 2001 года на станции Улак было уложено «серебряное» звено новой железной дороги к Эльгинскому месторождению угля

ДОРОГА К ОЛИМПИАДЕ. «Бамстроймеханизация» внесла значительный вклад в строительство совмещенной (автомобильной и железной) дороги Адлер — горноклиматический курорт «Альпика-сервис»

ПРОЕКТЫ НА САХАЛИНЕ. Большой объем работ на Сахалине был выполнен в рамках реконструкции тоннелей

ФЕДЕРАЛЬНАЯ ДОРОГА «АМУР» — САМЫЕ ТРУДНЫЕ ГОДЫ. Водители МК-151 на строительстве трассы «Амур»

РАЗВИТИЕ ДАЛЬНЕВОСТОЧНОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ. Работать в тандеме с компанией «Российские железные дороги» входит в приоритеты «Бамстроймеханизации»

ХОД К ПОДНЕБЕСНОЙ. С 2004 года на Забайкальской железной дороге «Бамстроймеханизация» работает на реконструкции линии Карымская — Забайкальск

МАГИСТРАЛЬ ВЫСШЕГО КЛАССА. В этом году досрочно будет открыт новый участок трассы «Уссури» 681—687 км

Председатель Совета директоров ОАО «Бамстроймеханизация» Василий Тарасенко:

— За 40 лет своей истории «Бамстроймеханизация» пережила разные периоды: стремительного развития в годы строительства БАМа, полного безденежья и практически краха треста в 90-е годы, подъема в начале 21 века. Самыми трудными для нас стали годы перестройки, когда практически полностью прекратилось финансирование строительства Амуро-Якутской магистрали, федеральной дороги «Амур». В определенный момент мы были на грани банкротства: долги по зарплате, налогам. Решающим для нас стало начало строительства железной дороги Улак-Эльга в 2000-м году. Только благодаря этому объекту «Бамстроймеханизация» смогла выжить. Мы смогли рассчитаться с долгами и самое главное — приобрести новую технику. Volvo и Kobelco стали хорошим заделом для работы на новых объектах. А их в новом веке стало гораздо больше. Среди них я бы отметил строительство выемки на перегоне Седловая — Бурятская. Наверное, впервые со строительства БАМа нам пришлось в столь сжатые сроки выполнить такой объем работ. Этот объект стал визитной карточкой технических и кадровых возможностей «Бамстроймеханизации». Мы получили уникальный опыт работы на строительстве инфраструктуры для Олимпиады-2014 в Сочи. Все эти объекты уже вошли в историю нашей компании, а впереди нас ждет большая работа по реконструкции БАМа и Транссиба. Уверен, что и здесь «Бамстроймеханизация» покажет себя как компания, выполняющая свои обязательства в срок и с отличным качеством. А решающую роль в этих проектах, как и прежде, будут играть наши сотрудники — главное достояние «Бамстроймеханизации».

АКТУАЛЬНОЕ ИНТЕРВЬЮ

Виталий Тарасенко: «Бамстроймеханизация» имеет солидный портфель заказов»

Главное достояние компании — это коллектив. «Бамстроймеханизация» объединила людей самых разных специальностей, всех их отличает высокий профессионализм

Компанию ждет большой объем работ по модернизации БАМа

Накануне своего юбилея «Бамстроймеханизация» подписала крупнейший в своей истории контракт на выполнение строительно-монтажных работ на объектах Восточного полигона ОАО «РЖД». Это стало настоящим подарком к 40-летию компании, так как строители получили гарантированную загрузку на ближайшие 3,5 года. Но помимо этого проекта, у бамовских механизаторов остаются объекты еще в шести регионах России. О портфеле заказов, а также новых направлениях деятельности, в интервью нам рассказал генеральный директор ОАО «Бамстроймеханизация» Виталий Тарасенко.

— Виталий Васильевич, с какими объемами работ «Бамстроймеханизация» встречает свой юбилей?

— Во-первых, хочу развеять различные слухи о перспективах нашей компании, которые появляются в средствах массовой информации. Никакой цели и смысла обанкротить «Бамстроймеханизацию» нет. Есть цель создать мощный инструмент для выполнения поставленных задач, он существует, но стоит задача его улучшить. Сегодня «Бамстроймеханизация» имеет солидный портфель заказов. В июне мы выиграли конкурс на право выполнения работ по модернизации Восточного полигона железных дорог России. Нам предстоит до 2018 года выполнить комплекс работ по строительству вторых путей, двухпутных вставок, разъездов, реконструкции станций на участках Тында — Хани, Тында — Бамовская Дальневосточной железной дороги.

Мы продолжаем работать на объектах Усольского калийного комбината, где строим подъездной путь к станции Палашеры. Есть определенные сложности на этом объекте, они связаны, как с внутренними организационными проблемами, так и с вопросами в отношении с заказчиком. Частный инвестор, как правило, играет только на своей стороне, и каждый вопрос, зачастую, приходиться долго решать. В Пермском крае работают МК-147 и «СтройТранс». Часть техники МК-147, которая работала в Сочи, находится на базе в Подмосковье. Мы планируем ее задействовать на объектах в центральных регионах России. Сейчас ведутся переговоры по участию в строительстве центральной кольцевой автодороги, чтобы загрузить наши мехколонны, которые работают на западе.

— Основные объекты «Бамстроймеханизации» по-прежнему расположены на Дальнем Востоке?

— Да, мы продолжаем работать в республике Якутии, Хабаровском, Приморском краях, Амурской области. Пока у нас слабый разворот в Забайкальском крае, потому что до сих пор не решен вопрос с финансированием развития станции Забайкальск. Там работы не ведутся уже больше года. Небольшой объем работ выполняет МК-74 на перегоне Харанор — 83 км. Здесь подрядчик должен переключить движение на второй путь, и мехколонна приступает к реконструкции первого пути. Но мы рассчитываем, что в этом году РЖД в свете последнего визита президента России в Китай и увеличении товарооборота с этой страной, пересмотрит инвестиционную программу и направит средства на продолжение работ по реконструкции станции Забайкальск.

> ЕСТЬ ЦЕЛЬ СОЗДАТЬ МОЩНЫЙ ИНСТРУМЕНТ ДЛЯ ВЫПОЛНЕНИЯ ПОСТАВЛЕННЫХ ЗАДАЧ, ОН СУЩЕСТВУЕТ, НО СТОИТ ЗАДАЧА ЕГО УЛУЧШИТЬ

В Якутии на федеральной дороге «Лена» в этом году «Бамстроймеханизация» сдает участок 579—600 км. Здесь у нас работает МК-55. В июне на этом участке завершена укладка асфальтобетонного покрытия. Сейчас идет устройство барьерного ограждения, установка знаков и по графику в августе этот объект будет сдан в эксплуатацию. На 93—123 км автодороги Большой Невер-Якутск в этом году мы должны сдать участок длиной 10 километров с полным обустройством дороги. Здесь хочу отметить работу своего заместителя — Николая Гавриловича Бородина. Я считаю, что он прикладывает максимум усилий, чтобы эти объекты были введены в срок вовремя и с высоким качеством.

«Бамстроймеханизация» открывает новый участок дороги и на трассе «Уссури». В сентябре в Приморском крае мы сдаем 6 километров дороги первой категории с освещением, разделительной полосой. Это будет отличная магистраль, которая станет подарком для всех дальневосточников.

— На каком этапе строительство разъезда Хумма и других железнодорожных объектов в Хабаровском крае?

— В этом году мы должны сдать в эксплуатацию разъезд Хумма. Сейчас здесь уже уложена рельсошпальная решетка, произведена балластировка пути. Надо отметить, что на этом объекте было опробовано новое направление нашей деятельности — работа с верхним строением пути. В составе МК-7 была создана бригада монтеров пути, которая выполняла работу по устройству ВСП, то есть мы уже не привлекали подрядчиков. На перегоне Кун — Пони на участке Комсомольск-Советская Гавань нам нужно построить выемку, выполнить работы в объеме почти миллион кубометров грунта. Сегодня решаем рабочие вопросы с заказчиком, так как геологические изыскания и в целом проект не соответствует тому, что есть в реальности. Ведем организацию буровзрывных работ на этом объекте. До конца года выемку закончим и будем заниматься водопропускными трубами, которые монтирует собственными силами МК-7. Еще одно железнодорожное направление нашей работы в Хабаровском крае — линия Волочаевка-2 — Комсомольск. Там мы работаем на 4-х станциях. Здесь не очень большие объемы по удлинению приёмоотправочных путей, но все работы выполняются вовремя и с хорошим качеством.

— Будет «Бамстроймеханизация» развивать новые направления своей деятельности?

— Мы постоянно над этим работаем. Три года назад, когда возникла необходимость, был приобретен асфальтобетонный завод и техника по укладке асфальта. Как у генерального подрядчика по реконструкции автомобильных дорог, у «Бамстроймеханизации» должен быть такой комплекс. На первоначальном этапе были трудности, связанные с подбором персонала. Сегодня на заводе у нас сложился костяк кадров во главе с Виктором Дымчиковым. На подготовке основания, укладке асфальта тоже работает хороший коллектив, которым руководит Александр Степанович Купцов.

Развивается направление по устройству верхнего строения пути. С учетом того, что на БАМе этих работ будет много, мы планируем приобрести путевые машины, которые будут работать на разъездах. Для строительства вторых путей нам предстоит купить путеукладчик, подбивочно-рихтовочные машины и другую путевую технику. Важно найти людей для работы на этих машинах. Здесь будем искать специалистов со стороны, но при этом готовить и уже работающий у нас инженерно-технический персонал.

Беседовала Ольга Водопьянова

«Лена» одевается в асфальт

РЕГИОНЫ: АМУРСКАЯ ОБЛАСТЬ, РЕСПУБЛИКА САХА (ЯКУТИЯ)

Первые метры черного щебня уложены на Джелтулаке

Укладка асфальта идет в условиях непрекращающегося движения автотранспорта

Реконструкция участка федеральной дороги «Лена» 93—123 км достигла своей кульминации. В конце июля здесь начали укладывать асфальтобетонное покрытие. Это стало настоящим событием, которое непременно войдет в историю «Бамстроймеханизации». Мы стали свидетелями укладки первых метров черного щебня на 30-километровом участке, который уже скоро превратится в современную трассу с отличным покрытием.

25 июля, 11 часов 35 минут, 114 км федеральной трассы Большой Невер — Якутск. С асфальтобетонного завода на участке «Джелтулак» уходит первый самосвал с черным щебнем. За считанные минуты он преодолевает несколько десятков метров пути до асфальтоукладчика, который уже готов принять первые тонны раскаленного асфальта. Машинист Александр Балагуров дает старт работе оборудования и первые десятки сантиметров черного покрытия ложатся на подготовленное земляное полотно. Уже по традиции мастер участка Дмитрий Назмеев проводит небольшой обряд на удачу: водкой обрызгивает первый метр асфальта.

— Практически все в нашем коллективе родом из Бурятии, а у нас в республике существует такая традиция: перед началом работы нужно задабривать духов, чтобы они были благосклонны к нам. Мы просим хорошей погоды, чтобы техника не ломалась, была достойная зарплата и нормальные отношения с начальством, — рассказывает Дмитрий Назмеев.

Старт работе асфальтоукладчика на Джелтулаке дан. Впереди десятки километров дороги.

Бригада по укладке асфальта на участке «Юхта» в Якутии, июнь 2014 года

Оператор асфальтобетонного завода Эрдэм Дымчиков

Поздравить МК-55 с началом укладки асфальта на Джелтулаке приехал председатель Совета директоров «Бамстроймеханизации» Василий Тарасенко. Руководитель компании пожелал работникам удачи и выполнить в этом году программу максимум — уложить как можно больше асфальта. По просьбе мастера участка Василий Иванович тоже задобрил духов и прыснул водкой на свежий асфальт. Как говорят ребята, теперь духи точно будут благосклонны. Впрочем, это покажет октябрь, когда из-за наступления холодов будут свернуты работы по укладке асфальта и подведены итоги.

Василий Тарасенко поставил задачу: уложить как можно больше асфальта, при этом делать ставку на качество работы

Оператор асфальтоукладчика Владимир Яптуев: «Будем работать круглосуточно, главное — хорошая погода»

— Сначала у нас была программа на этот год сдать в эксплуатацию 10 километров автодороги, но теперь перед нами стоит задача пройти с асфальтоукладчиком 20 километров. Будем к этому стремиться, — подчеркивает заместитель директора МК-55 Александр Купцов.

В июне МК-55 завершила укладку асфальта в Якутии на 579—600 км федеральной трассы «Лена». За 3 года на этом участке «Бамстроймеханизация» выполнила реконструкцию, в результате которой протяженность дороги сократилась на шесть километров, а грунтовая трасса превратилась в современную магистраль с асфальтобетонным покрытием.

Надежный партнер

Сергей Петраев,
Директор ФКУ «Дирекция строительства дорог «Дальний Восток»:

— Подрядная организация ОАО «Бамстроймеханизация» внесла значительный вклад в строительство и реконструкцию федеральных автомобильных дорог на Дальнем Востоке. В 90-е годы механизированные колонны компании начали работать на строительстве федеральной автомобильной дороги «Амур» Чита — Хабаровск, которая была построена в 2010 году, в чем имеется немалая заслуга бамовских механизаторов.

В 2011 году «Бамстроймеханизация» приступила к реконструкции участков федеральных дорог «Лена» Невер — Якутск и «Уссури» Хабаровск — Владивосток. Компания успешно реализовала масштабный проект по реконструкции сложного участка автомобильной дороги «Уссури» 672—681 км в Приморском крае. На два года ранее запланированного срока, «Бамстроймеханизация» сдала в эксплуатацию 9-километровый участок дороги первой категории. И сегодня готовится к сдаче очередной объект на 681—687 км трассы.

Большие объемы работ компания выполняет в республике Саха (Якутия) на федеральной дороге «Лена». В этом году здесь будет введен в эксплуатацию реконструированный участок на 579—600 км. Кроме того, ведется реконструкция 30-ти километрового участка на трассе в Амурской области.

«Бамстроймеханизация» успешно применяет новые технологии в строительстве. Используемая технология 3D-нивелирования позволяет готовить земполотно под укладку асфальта с высочайшим качеством. Мы уверены, что и в дальнейшем компания будет использовать свои лучшие наработки при реконструкции федеральных автомобильных дорог Дальнего Востока.

Поздравляю коллектив ОАО «Бамстроймеханизация» с 40-летием и желаю новых интересных проектов, которые в очередной раз дадут возможность показать механизаторам всю свою мощь и опыт.

Будущее за нами

ЛЮДИ КОМПАНИИ

Молодежь готова реализовывать масштабные проекты

В ближайшие годы «Бамстроймеханизации» предстоит выполнить огромный объем работ по модернизации БАМа и Транссиба. Для этого будут открыты новые виды деятельности, закуплена современная техника. Но главное — это люди, которым предстоит работать на строительстве вторых путей, разъездов, реконструкции станций. Безусловно, как и прежде, здесь будут опираться на ветеранов и их накопленный опыт. Но, как подчеркивают руководители мехколонн, без молодежи построить «БАМ-2» не получится. Поэтому в подразделениях «Бамстроймеханизации» сейчас активно готовят молодых механизаторов и инженеров.

Машинисты автогрейдера МК-154 Андрей Копаница и Сергей Сигаев (отец и сын)

Машинист автогрейдера МК-154 Сергей Сигаев работает в мехколонне два года. За это время он освоил все тонкости работы механизатора и сегодня ему доверяют подготовку земполотна под укладку асфальта с помощью системы 3D-нивелирования. Это достаточно сложный процесс, учитывая, что счет здесь идет на миллиметры.

— В мехколонне машинистом автогрейдера работает мой отец — Андрей Копаница. Именно он и помог мне с выбором профессии. Я прошел курсы подготовки машинистов автогрейдера в Серышеве и поехал с отцом на первую вахту — на автодорогу «Уссури». Сначала мне доверили грейдировать объ-

Мастер МК-94 Евгений Макаров

ездные дороги на Д-98. Работал в основном ночью, чтобы меньше был поток машин. Потом пересел на автогрейдер SEM-922, оборудованный системой 3D-нивелирования. С обучением мне помог геодезист Вячеслав Пелевин. Сейчас, если что-то не получается — обращаюсь за советом к отцу, мы с ним в одну смену работаем. Где-то и я ему подсказываю, когда посмотрю в интернете статьи, уточню нюансы работы этой системы, — рассказывает Сергей Сигаев. — Сегодня я уже понял, что строительство дорог — это моя жизнь. Я ведь приеду домой на месяц после вахты и понимаю, что мне уже скучно, чего-то не хватает.

В планах у Сергея Сигаева поступить в ДВГУПС и расти по карьерной лестнице. В МК-154 стремления Сергея поддерживают, здесь, как и в любой мехколонне нужны молодые специалисты.

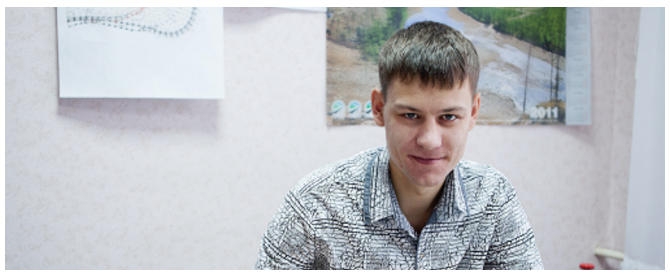
Мастер МК-94 Евгений Макаров получил высшее образование в 2012 году. Сегодня он — дипломированный инженер по направлению «Строительство железных дорог». Сейчас работает на реконструкции станции Улак.

— Я считаю, что мне повезло с работой. В мехколонне я уже шестой год и уходить отсюда никуда не собираюсь. Хотя за это время было несколько предложений перейти в другую организацию, заманивали высокой зарплатой, лучшими условиями. Но я отказывался. Не по моему характеру прыгать с одного места на другое. Да, конечно, хочется, чтобы зарплата была повыше, но я понимаю: все зависит от меня. Сегодня мне нужно набраться опыта, а МК-94 такую возможность предоставляет всем молодым специалистам. Нам уже доверили реализацию проекта «БАМ-2». То есть мы продолжаем дело наших родителей, которые строили Байкало-Амурскую магистраль, — гордится Евгений Макаров.

Своей работой гордится и **производитель работ МК-7 Виктор Чупов**. Сегодня он также, как его коллега из МК-94 Евгений Макаров, работает на строительстве железной дороги. Виктор строит разъезд Хумма на линии Комсомольск — Советская Гавань.

— После армии я работал пожарным, охранником, но это было не мое. Однажды встретил своего друга, он рассказал о своей работе в мехколонне –7, меня это заинтересовало, захватило, и я, не раздумывая, поехал с ним, — вспоминает Виктор Чупов. — Работа в «Бамстроймеханизации» привлекает своими объемами. Наиболее интересным объектом для меня стал разъезд Хумма. Особых сложностей не было, но объем работ здесь впечатлял. Я, как молодой специалист, особых трудностей в своей работе не испытываю. Считаю, что надо любить свою работу, больше вникать в ее проблемы, больше

Производитель работ МК-7 Виктор Чупов



Инженер ПТО МК-74 Антон Фуртас

работать над собой и тогда не будет проблем ни с руководством, ни с коллегами, не важно старше они тебя или младше.

— Самое главное, что наша работа не монотонная, — считает **инженер ПТО МК-74 Антон Фуртас**. — С каждым новым объектом приходится сталкиваться с новыми проектами, каждый из которых по своему интересен. А также с новыми людьми со стороны заказчика, стройконтроля, проектного института, Ростехнадзора.

Антон Фуртас работает в мехколоннах «Бамстроймеханизации» с 2008 года. Антон признается, что ему крупно повезло с наставниками — начальниками ПТО МК-55 и МК-74.

Начальник ПТО оперативной группы в Москве Сергей Кирьякиди

— Я помню, как мне доверили одному закрывать выполнение работ на строительстве железной дороги Беркакит — Томмот — Якутск 730—735 км. Для меня этот момент был одним из самых волнительных и запоминающихся в моей жизни, — говорит Антон Фуртас. — Каждый объект для меня по своему интересен, везде есть свои нюансы. Например, на строительстве линии Улак-Эльга все инженеры работали на износ, могли не спать по двое, трое суток, потому что сроки были сжатые, последнее число подписания выполнения, если мне не изменяет память, было 22. И если ты не успел подписать все необходимые документы к этой дате, то можно сказать, что ты отработал в холостую. Тем не менее с коллегами мы всегда успевали вовремя все сделать.

— Кто-то может задастся вопросом: — «Кабинет, монитор, цифры, письма, отчеты. Что же тут может быть интересного?» Мой интерес заключается в участии в строительстве очень крупных объектов, имеющих зачастую федеральное значение. На таких объектах получаешь неоценимый опыт, который очень пригождается по жизни и, конечно, в работе. Интересно принимать участие в вопросах принятия технических решений на объекте. После завершения объектов приятно осознавать, что при строительстве этого объекта использованы и твои идеи и решения, — говорит молодой **инженер, начальник ПТО оперативной группы «Бамстроймеханизации» в Москве Сергей Кирьякиди**. — Молодежи могу сказать лишь, что при определенных усилиях и стремлениях в «Бамстроймеханизации» можно добиться успеха, карьерные лифты в этой компании работают «независимо». Еще хочу посоветовать стремиться к постоянному самосовершенствованию и самообразованию, так как во многом залог успеха в любом деле именно в этом.

Генеральный директор ОАО «Бамстроймеханизация» Виталий Тарасенко:

— Ветераны — наш золотой фонд. Мы всегда их поддерживали и будем делать это и дальше. У нас есть люди, которые уже давно могли бы отдыхать дома на пенсии, но они продолжают добросовестно работать. При этом в «Бамстроймеханизации» появилось поколение молодых сотрудников, уже зарекомендовавших себя как специалистов высокого класса. Во многом им помогли наши ветераны, которые с успехом передают свой опыт молодежи.

РЕДАКТОР Павел Козменчук

ДИЗАЙН Леонид Баланёв

ФОТОГРАФИИ Ольга Водопьянова, Игорь Баскаков, Андрей Дюкарев, Игорь Агеенко

Издатель ОАО «БАМстроймеханизация»

Адрес 676290, 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.