



Издание ОАО «Бамстроймеханизация»

Издается с 8 августа 2009 года

www.oaobsm.ru, тел. (41656) 4-04-11

2 *Жаркие. Зимние. Твои*

3 *Вектор на восток*

3 *«Золотой кубометр» Николая Таликина*

№
2 (65)
ФЕВРАЛЬ 2014

БамСтройМеханизация



Жаркие. Зимние. Твои



Олимпиада-2014 в Сочи вошла в историю «Бамстрой- механизации»

Главное спортивное событие планеты в эти дни проходит на берегу Черного моря. Этого момента Россия ждала долгих 7 лет. Именно столько прошло с того момента, когда в Гватемале в 2007 году объявили столицей зимней Олимпиады-2014 — город Сочи. К олимпийским играм прямое отношение имеет компания «Бамстроймеханизация», которая внесла значительный вклад в развитие транспортной инфраструктуры и строительство объектов для спортсменов.

Еще несколько месяцев назад здесь вовсю кипела работа по благоустройству Олимпийского парка. МК-147 готовила площадки под укладку асфальтобетона

возле спортивных арен. А сегодня на этой территории горит олимпийский огонь, гуляют тысячи спортсменов и болельщиков. За полтора года «Бамстроймеханизация» подготовила под укладку асфальтобетонного покрытия в Олимпийском парке 220 тысяч квадратных метров земполотна. Для сравнения: эта цифра равна площади 300 футбольных полей.

Выход «Бамстроймеханизации» на строительство объектов инфраструктуры Олимпиады-2014 поначалу казался довольно амбициозным решением. У бамовской компании был большой опыт работы на объектах в сложных условиях Крайнего Севера, мехколонны строили автомобильные и железные дороги, взлетно-посадочные полосы аэропортов, работали на отсыпке площадок под нефтегазовые сооружения, но требования заказчиков строительства олимпийских объектов превосходили все предыдущие проекты. Они касались экологических аспектов, полного запрета на проведение буровзрывных работ, организации вахтового поселка.

— Объекты находятся в зоне Сочинско-

го национального парка и экологические требования здесь в несколько раз жестче, чем в другом месте. Необходимо сохранить ценные породы деревьев, русла горных рек. Интересный факт: прежде чем выехать из карьера, водителям необходимо полностью помыть колеса самосвала, накрыть кузов защитной тканью и только потом выезжать на федеральную трассу. Местная ГИБДД следит за соблюдением этих требований и в случае обнаружения грязных колес или не укрытых кузовов выписывает водителю солидный штраф, — рассказывал летом 2009 года главный инженер МК-147 Николай Копертех.

Руководству «Бамстроймеханизации» и МК-147 в кратчайшие сроки необходимо было построить современный вахтовый поселок. Уже спустя несколько месяцев директор мехколонны Валентин Улановский с гордостью показывал образцовый поселок европейского уровня с современными общежитиями, столовой, теннисным кортом и бассейном.

☉ Продолжение на стр. 2

Олимпийский календарь

Июнь 2009 года

МК-147 приступила к отсыпке земполотна трассы, идущей от Адлера к олимпийским объектам.

Апрель 2010 года

балансовые комиссии «Бамстроймеханизации» и мехколонн в Сочи.

Август 2010 года

открыты первого 6-километрового участка автомобильной дороги Адлер — горноклиматический курорт «Альпика-сервис».

Апрель 2011 года

сдача под укладку дорожной одежды 3-километрового участка дороги Адлер — горноклиматический курорт «Альпика-сервис»

Август 2011 года

разработка барьерной 55-метровой скальной выемки на 37 км для строительства моста через р. Мзымта.

Декабрь 2011 года

начало разработки Ахштырского месторождения известняков

Декабрь 2011 года

сооружение котлованов для гостиниц в медиадеревне

Апрель 2012 года

начало работ по благоустройству Олимпийского парка

Ноябрь 2012 года

строительство технологической дороги для движения грузового транспорта к строительным площадкам по возведению жилых домов для волонтеров.

Ноябрь 2013 года

балансовые комиссии «Бамстроймеханизации» и мехколонн в Сочи.

Декабрь 2013 года

завершение строительных работ в Сочи.

ЦИФРА НОМЕРА

5

миллионов кубометров грунта переработала «Бамстроймеханизация» на олимпийских объектах с начала их строительства.

Жаркие. Зимние. Твои

РЕГИОН: КРАСНОДАРСКИЙ КРАЙ



Механизаторы «Бамстроймеханизации» выполнили большой объем работ по благоустройству Олимпийского парка

ЦИТАТА НОМЕРА

— НОВЫЕ ОБЪЕКТЫ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ ДЕЛАЮТ ОЛИМПИЙСКИЕ ИГРЫ УЮТНЫМИ И КОМФОРТНЫМИ ДЛЯ МНОГОЧИСЛЕННЫХ БОЛЕЛЬЩИКОВ, А В ДАЛЬНЕЙШЕМ ПОСЛУЖАТ РАЗВИТИЮ РЕГИОНА. НА МОЙ ВЗГЛЯД, БЕЗУСЛОВНО, ЭТО ПРЕДМЕТ НАШЕЙ ОБЩЕЙ ГОРДОСТИ. УВЕРЕН, ЧТО ЭТИМ ЛЮДИ БУДУТ ПОЛЬЗОВАТЬСЯ НЕ ОДИН ДЕСЯТОК ЛЕТ. И ТОЙ ДОРОГОЙ, ЧТО ИДЕТ НАВЕРХ — ОДНА АВТОМОБИЛЬНАЯ ШОССЕЙНАЯ ДОРОГА, ВТОРАЯ, ЖЕЛЕЗНАЯ ДОРОГА, ВСЕ ЭТИ МНОГОЧИСЛЕННЫЕ РАЗВЯЗКИ... ДАЖЕ МЕНЯ ЭТО ВПЕЧАТЛЯЕТ. Я ОЧЕНЬ РАД, ЧТО В ЭТОЙ ЧАСТИ НАМ УДАЛОСЬ МНОГО СДЕЛАТЬ.

Владимир Путин

Президент России



Окончание. Начало на стр. 1

Сразу же после передислокации техники с Дальнего Востока в Сочи МК-147 начала строительство совмещенной автомобильной и железной дороги Адлер — горноклиматический курорт «Альпика-сервис». Наша мехколонна работала на сооружении ее автомобильной части. В августе 2010 года были открыты первые 6 километров автодороги, построенные «Бамстроймеханизацией». Они протянулись от нулевого пикета до существовавшей на тот момент дороги на Красную Поляну. Этот участок дал возможность курсировать автотранспорту, минуя центр Адлера, сократил путь от грузовых дворов до строительных площадок и остальных элементов будущей дороги.

После сдачи этого объекта МК-147 приступила к строительству магистрали от северного портала тоннеля № 4 до южного портала тоннеля № 6. Здесь механизаторы переработали более 200 тысяч кубометров грунта под железную дорогу и около 300 тысяч для земполотна автомобильной дороги. Была отсыпана площадка под станцию Эсто-Садок.

В августе 2011 года «Бамстроймеханизации» было поручено разработать скальную выемку глубиной 55 метров на подходе к мосту через реку Мзымта.

— Сложность в том, что через выемку проходит деривационная труба на ГРЭС. Генподрядчик должен был закрыть эту трубу, чтобы обезопасить от падения камней, ее закрыли только в августе, а срок сдачи поставили на 2 октября. Вот и подумайте — как 59 тысяч кубометров сделать за это время, — говорил в своем интервью Николай Копертех в сентябре 2011 года. — Было сложно начинать — на самом верху работал один гидромолот и экскаватор. Это была бри-

гада мастера Арама Вартаняна. Сейчас там работает уже гораздо больше техники, даже специально закупили новую.

В декабре 2011 года на отметке 960 метров над уровнем моря в п. Красная Поляна в очень сложных геологических условиях МК-147 выполнила подготовку котлованов под фундаменты гостиничных комплексов в Олимпийской медиадеревне. Объем работ составил 49 тысяч м³.

«Бамстроймеханизация» неоднократно принимала участие в ликвидации последствий стихийных бедствий в сочинском регионе. В 2010 году участвовала в тушении полигона твердых бытовых отходов в поселке Лоо. В 2011 и 2012 годах ликвидировали последствия проливных дождей и подтопления Имеретинской низменности.

— В ноябре 2012 года из-за наступления сезона дождей наш заказчик поручил нам в срочном порядке отсыпать технологическую дорогу с частичной реконструкцией существующей грунтовой дороги, для движения грузового транспорта к строи-

тельной площадке по возведению жилых домов для волонтеров, — рассказывает начальник ПТО оперативной группы «Бамстроймеханизации» в Сочи Сергей Кирьякиди. — Было отсыпано 2 километра технологической дороги и площадки вокруг строящихся домов. Дальность возки грунта на этот объект составляла 53 км. Устройство этой дороги и площадок позволило значительно увеличить темпы работ по возведению домов.

По мнению инженеров оперативной группы «Бамстроймеханизации» в Сочи, легких объектов не было. На каждом были свои трудности. Самым сложным стал карьер «Ахштырское месторождение известняков». Сложный, потому что далеко не у каждого был опыт работы на объектах по добыче полезных ископаемых.

— В условиях запрета на проведение буровзрывных работ из-за нахождения карьера в близости к Сочинскому национальному парку, по сути, пришлось осваивать новую технологию — промышленную добычу скального грунта при помощи ги-

дромолотов. Ростехнадзор «тренировал» нас поначалу почти каждый месяц. Надо сказать, что с каждой проверкой росла и наша грамотность в вопросах недропользования, — отмечает Сергей Кирьякиди. — Все объекты были интересными, но лично для меня самым запоминающимся стала совмещенная дорога Адлер — горноклиматический курорт «Альпика-сервис». На этом объекте я набрался опыта. Этот объект был самым разнообразным по видам работ. Это высокие насыпи, сложные выемки, укрепительные работы, водоотвод и дождевая канализация. На этом объекте больше всего пришлось искать нестандартных решений, больше всего было применено новых технологий ведения работ. Самое главное приобретение для нашей компании это неоценимый опыт — опыт применения новых технологий, опыт работы коллектива в условиях очень сжатых сроков и очень строгого контроля со стороны заказчика, опыт работы в новом климате и геологических условиях.

Свой вклад в реализацию олимпийских проектов внесли сотни сотрудников «Бамстроймеханизации», МК-147, «СтройТранса». Среди них инженеры сметного отдела Алена Лукашенко, Елена Четчина, ведущий инженер Надежда Полякова, маркшейдер Иван Коношев, инженеры ПТО МК-147 Евгений Смирнов, Домира Дидык.

Олимпийская стройка завершилась, строители подарили спортсменам и болельщикам грандиозные объекты — автомобильные и железные дороги, вокзалы и аэропорты, отели и стадионы. Завершатся XXII олимпийские и XI паралимпийские зимние игры, войдут в историю новые мировые рекорды, но останется наследие Олимпиады-2014, которое уже сделало Сочи мировым центром зимних видов спорта. И в этом есть заслуга бамовских механизаторов.



Главный инженер МК-147 Николай Копертех и директор МК-147 Валентин Улановский работали с самого начала строительства олимпийских объектов

«БАМСТРОЙМЕХАНИЗАЦИЯ» НА ОЛИМПИАДЕ-2014

10,5

КИЛОМЕТРА —

протяженность участка автодороги Адлер — горноклиматический курорт «Альпика-сервис», построенной МК-147

2,5

КИЛОМЕТР —

длина участка железной дороги Адлер — горноклиматический курорт «Альпика-сервис», построенного нашей компанией

1200

КОЛОДЦЕВ —

было смонтировано вдоль дождевой канализации протяженностью почти десять километров

300

ТЫСЯЧ М² —

площадь выполненных укрепительных работ

3,1

МИЛЛИОНА —

объем поставки скального грунта с Ахштырского месторождения

220

ТЫСЯЧ М² —

площадь земполотна, подготовленного под укладку асфальтобетона в Олимпийском парке

Вектор на восток

РЕГИОН: ХАБАРОВСКИЙ КРАЙ

«Бамстроймеханизация» приступила к реконструкции станций на участке Волочаевка-2 — Комсомольск

На Дальневосточной железной дороге началась реализация программы модернизации Транссиба и БАМа, которая была принята Правительством России в прошлом году. В конце 2013 года к строительству развязок и реконструкции станций в рамках этого проекта приступила «Бамстроймеханизация». Пока на новых объектах работают МК-7 и МК-74, но с увеличением объемов работ к ним могут присоединиться и другие подразделения компании.

Одной из самых лимитирующих линий на Дальневосточной дороге считается Комсомольск — Советская Гавань. За счет строительства нового тоннеля, открытия дополнительных развязок и реконструкции станций в последнее время здесь удалось значительно увеличить пропускную способность. Теперь барьерным участком стала линия Волочаевка-2 — Комсомольск, соединяющая Транссиб и БАМ. Этот 340-километровый отрезок Дальневосточной железной дороги был построен в 30-е годы прошлого века. С тех пор его частично реконструировали, но кардинальной модернизации проведено так и не было. Большинство станций здесь не могут принимать длиносоставные поезда с Транссиба. Для повышения пропускной способности линии Волочаевка-2 — Комсомольск было принято решение начать реконструкцию действующих станций. Хабаровская группа заказчика по строительству объектов железнодорожного транспорта (ДКРС—Хабаровск) в конце 2013 года заключила договор с «Бамстроймеханиза-



Самым крупным железнодорожным объектом на Дальнем Востоке для «Бамстроймеханизации» по-прежнему остается развязка Хумма на линии Комсомольск-Советская Гавань, строительство которого ведет МК-7

цией» на реконструкцию станций Вандан и Болонь на этом участке.

— На этих станциях запланировано удлинение приемо-отправочных путей до полезной длины, позволяющей принимать и отправлять грузовые поезда с увеличенным количеством вагонов, — рассказывает заместитель начальника ПТО Хабаровского представительства «Бамстроймеханизации» Маргарита Стребличенко. — Реконструкция будет производиться в условиях движения поездов по пути, на котором ведутся работы, а также на междупутьях. Кроме этого работы будут вестись вблизи объектов, находящихся под высоким напряжением, разработка грунта — в местах, находящихся на рас-

стоянии до 1 метра от существующих кабелей, местах, расположенных на расстоянии до 1 метра от наружного рельса железной дороги. Выполнение работ предусмотрено в «окна» установленной продолжительности.

К таким условиям подразделения «Бамстроймеханизации» уже привыкли. МК-7 десять лет работает на реконструкции развязок и станций на Дальневосточной железной дороге. Одним из самых сложных объектов стал развязка Хумма, строящийся с 2011 года. Сегодня здесь завершаются земляные работы, а общий объем переработанного грунта приближается к 4 миллионам кубометров. В прошлом году МК-7 переработала на этом объекте почти 2 миллиона кубо-

метров грунта. Также механизаторы этой колонны работают на строительстве двухпутной вставки длиной 2,5 километра на перегоне Кун-Пони линии Комсомольск — Советская Гавань. В декабре один экскаваторный комплекс был передислоцирован на станцию Болонь для удлинения приемо-отправочных путей.

— На этом объекте у нас работает один экскаватор, пять самосвалов, один тяжелый и один легкий бульдозеры. Мехколонна уже выполнила отсыпку земполотна длиной 200 метров, построила технологические дороги. Сейчас мы сыпем берму и уширяем насыпь, — рассказывает начальник ПТО МК-7 Алексей Локтев. — В первом полугодии все земляные работы на этом объекте должны быть завершены.

Вместе с МК-7 на реконструкции станции Болонь задействован СМП-708 — филиал ОАО «Трансигналстрой». На станции Вандан основной субподрядчик — ООО «Многоотраслевое инженерное предприятие Дальнего Востока». Строителям предстоит возвести модульные здания постов ЭЦ, компрессорных, пунктов обогрева, насосных станций. Кроме этого на ст.Болонь и ст.Вандан будут построены новые пассажирские платформы. На станции Болонь предусмотрена реконструкция существующей железобетонной трубы диаметром 1,25 метра.

Курируют железнодорожные объекты в Хабаровском крае заместитель генерального директора «Бамстроймеханизации» Виктор Выграненко, директор Хабаровского представительства Борис Дванденко, руководитель проекта Илья Глуценко, начальник ПТО ХП Ольга Волгаева, заместитель начальника ПТО ХП Маргарита Стребличенко, главный специалист ПТО ХП Ольга Молева.

В рамках модернизации Дальневосточной железной дороги планируется заключение договоров с ДКРС—Хабаровские сопки, Мылки, Подали, Сельгон, Хевчен, Литовко, Форель, Тейсин, Менгон, развязок Дальневосточный, развязка 21, Тангомен, Гвоздецкий и других.

«Золотой кубометр» Николая Таликина

Известный бригадир механизаторов на БАМе о главной стройке жизни

Фотоальбомы ветерана БАМа Николая Таликина сохранили сотни архивных снимков со строительства Байкало-Амурской магистрали, Амуро-Якутской железной дороги, федеральной трассы «Амур». В этих фотографиях вместе с жизнью знаменитого водителя МК-94 отражена и история «Бамстроймеханизации». Как чувствовали отличившихся строителей, кто из знаменитостей приезжал на участки, какие рационализаторские предложения выдвигали механизаторы? Ответы на эти и многие другие вопросы можно найти на фотографиях Николая Таликина. Накануне мы встретились с Николаем Дмитриевичем, перелистнули страницы истории и поговорили о главной стройке «Бамстроймеханизации».

Фотоснимки как зеркало стройки

Привычка брать в кабину фотоаппарат у водителя Николая Таликина появилась еще в молодости. Сначала «ФЭД» с объективом «Индустар», потом «Зенит-Е» с объективом «Гелиос». Благодаря этим аппаратам и появились снимки, которые сегодня в деталях рассказывают о строительстве Байкало-Амурской магистрали. Это сейчас в эпоху цифровых технологий фотокамеры есть практически в каждом мобильном телефоне и фотографию можно распечатать за несколько секунд. В 70—80-е годы сделать снимок, а потом его вывести на бумагу было довольно трудоемким процессом. Николай Дмитриевич успевал не только руководить лучшей бригадой «Бамстроймеханизации», работать на «Магирусе», но и фотографировать.

— Сейчас у меня уже мало осталось фотографий, большинство разошлись «по рукам», то корреспонденты забрали и забыли вернуть, то друзья на память взяли, — перебирает снимки бригадир водителей МК-55 Николай Таликин. — Здесь мы все были молодыми, а сейчас — ветераны, кого-то уже нет в живых. Время быстро пролетело.



Для 25-летнего Николая Таликина Байкало-Амурская магистраль началась в ноябре 1972 года. МК-47 и МК-94 треста «Сибстроймеханизация» передислоцировали в поселок Тындинский, в который уже съезжались строители с Дальнего Востока и Сибири.

— Я работал в МК-108 в поселке Снежном Хабаровского края. Наша меколонна строила дороги для Уктурского леспрохоза. Когда я услышал о начале грандиоз-

ной стройки сразу же, не раздумывая, отправился на БАМ. Приехал в Тындинский и устроился водителем в МК-94. Меня посадили на тягач «Ураган-537». Таскали с напарником Владимиром Майбородой экскаваторы, бульдозеры из Сквородино. Сюда по железной дороге приходила японская техника из порта Владивостока, а немецкие «Магирусы» из Ленинграда, а уже по автодороге машины доставляли на участки. Нас в мехколоннах ждали, как манну небесную, — вспоминает Николай Дмитриевич. — На «Урагане» я поработал недолго, потом в 1975 году пересел на «Магар» (ред.«Магирус») и на запад.

Курская дуга

Первым участком на большом БАМе для МК-94 стал развязка Курьян, потом были развязка Кутыкан, станция Лопча. Здесь железная дорога начинает идти вдоль реки Ньюжка и механизаторам предстояло отсыпать прижимы. На этом участке и родилось рационализаторское предложение бригады Таликина, которое было оценено инженерами ГлавБАМСтроя.

◉ Продолжение на стр. 4

«Золотой кубометр» Николая Таликина

Окончание. Начало на стр. 3

— Проект «Ленгипротранса» на 90% был завязан на отсыпке земполотна скалой. Зачастую скальный грунт приходилось возить далеко из карьеров. А здесь на противоположном берегу Нюкжи была коса из гравия объемом под миллион кубометров. Мы предложили построить берму из скалы, а земполотно возвести из этого гравия. В зимнее время разработали эту косу и сэкономили деньги на перевозке, — рассказывает ветеран.

Несмотря на то, что за «Бамстроймеханизацией» был закреплен западный участок БАМа, мехколонны треста оказывали помощь и военным, которые строили железную дорогу на восток от Тынды. Так МК-94 работала на отсыпке земполотна в районе разезда Мульмугакан, Червинка. Это были сложные участки с миллионной выемкой, но механизаторы успешно справились с этим заданием и снова вернулись на запад. Здесь всех ждал перевал Мурурин — самая высокая точка БАМа.

— Это была Курская дуга. Все мехколонны воевали за перевал. Объемы были очень большие, насыпи высокие, кривая на кривой, — продолжает Николай Дмитриевич.

Практически с самого начала строительства БАМа Николай Таликин возглавлял бригаду МК-94. В составе бригады было 120 человек. Она давала 2/3 плана мехколонны. Во многом справиться с такими объемами помогала жесткая дисциплина бригадира.

— За 15 дней троих принял — троих выгнал и только четвертого взял. Был жесткий отбор. Но зато и результаты мы показывали. Наша бригада занимала первые места по всей стройке. Тогда же были социалистические соревнования, они заинтересовывали всех работать



НАША БРИГАДА ВЫИГРАЛА ПОЧЕТНОЕ ПРАВО ОТСЫПАТЬ 25-МИЛЛИОННЫЙ КУБОМЕТР НА БАЛБУХТЕ

лучше и больше. А накануне стыковки началось соревнования за «золотой» куб БАМа. И наша бригада выиграла почетное право отсыпать 25-миллионный кубометр на Балбухте, — гордится своими коллегами Николай Таликин. — В торжественной обстановке на оформленном транспарантами «Магирус» был отсыпан последний кубометр в земполотно БАМа. Устроили настоящий праздник с концертом, поздравлениями.

За рулем юбилейного «Магируса» был Николай Таликин и как лучшему водителю и бригадир-переводнику вручили путевку в Японию. Но от этой поездки Николай Дмитриевич отказался и отправил в страну восходящего солнца переводного водителя бригады Виктора Козловского. Потом бригадир-переводнику снова предложили путевку, на этот раз в Италию. От такого предложения водитель отказываться не стал и поехал в большое

турне по городам Италии — Риму, Помпеям, Неаполю, Милану.

Годы как пуля пролетели

После БАМа мехколонны «Бамстроймеханизации» отправились на строительство Амуро-Якутской магистрали. МК-94 передислоцировалась на участок Денисовский. Здесь механизаторов ждали новые приключения.

— Мы делали переход между двумя мостами через реку Чульман. Сложный участок с двумя выемками, пльвунами. Начали копать, а там уголь, привезли в поселок, а он лучше нерюнгринского горит. Вызвали Леонида Иннокентьевича Сиднева из треста, стали решать, что делать. Оказалось, что геологи ошиблись при проектировании и не заметили здесь пласты угля. Менять проект никто не стал, мы выбрали этот уголь из выемки, пере-

везли в котельную на участок и сожгли, — рассказывает Николай Дмитриевич.

Последним участком на АЯМе для МК-94 был перегон Юхта-Селигдар, в 90-е годы мехколонна работала на федеральной трассе «Амур». В 2001 году Николай Таликин перешел в МК-147, где возглавил бригаду водителей Volvo.

— Директор 147-й Валентин Улановский — сильный руководитель, в тяжелых условиях 90-х годов он смог сохранить коллектив, у него осталось работать много ветеранов. С Валентином Афанасьевичем мы поработали на Сахалине, Ямале, Адникане. У нас была хорошая зарплата, он уважал людей, понимал все трудности, — отмечает ветеран.

В 2013 году Николая Дмитриевича попросили набрать бригаду водителей на новые Volvo, которые поступили в дорожно-строительный участок «Бамстроймеханизации». Обзвонив своих знакомых, пообщавшись с коллегами из других предприятий, Таликин набирает бригаду и отправляется на укладку асфальта на участок «Юхта» в Якутии. Выкраивая дни между проливными дождями, ДСУ выполняет намеченные планы и укладывает 8 километров асфальта. В этом есть и заслуга бригадира Таликина, который привык работать на совесть. После объединения ДСУ и МК-55 по воли судьбы Николай Дмитриевич снова вернулся в родную мехколонну, в которой начинал работать 42 года назад.

— Годы как пуля пролетели. Новые места, новые люди, так и не заметил, как жизнь прошла, — размышляет Николай Таликин. — Я уже давно пенсию получаю, но сидеть дома скучно, поэтому езжу на вахты. Сегодня, к сожалению, изменилось отношение к рабочему человеку. А кадры, уже давно известно, решают все. Это доказало строительство Байкало-Амурской магистрали.



Юбилейный «Магирус» перед отсыпкой «золотого кубометра» БАМа

Десанты артистов на отдаленные участки вдохновляли строителей БАМа



Очередное интервью журналистам центрального телеканала дает бригадир-переводник Николай Таликин



Управляющий трестом «Бамстроймеханизация» Василий Белопол в 1982 году вручает очередную награду бригаде МК-94



Водителю МК-94 Николаю Таликину доверили почетное право отсыпать 25-миллионный кубометр в земполотно БАМа



Поздравляем!

Коллектив ОАО «Бамстроймеханизация» поздравляет с 60-летием **Александра Семеновича Горячкина**, заместителя начальника производственно-технического отдела ОАО «Бамстроймеханизация».

Александр Семенович всю свою жизнь посвятил эксплуатации и строительству

дорог, отработав почти 25 лет на различных должностях с 1976 года в управлении автодороги Большой Невер-Якутск. В 2000 году Александр Семенович перешел работать в «Бамстроймеханизацию» и уже более 10 лет занимает должность заместителя начальника производственно-технического отдела. За это время он

внес большой вклад в реализацию проекта реконструкции железнодорожной линии Карымская-Забайкальск, строительства инфраструктурных объектов в Якутии и Амурской области. Сегодня свой накопленный опыт Александр Семенович передает молодому поколению инженеров, которые отмечают высочайший про-

фессионализм своего наставника. Желаем Вам, Александр Семенович, новых грандиозных проектов, где вы продолжите реализовывать свои наработки, отменного здоровья и успехов во всех ваших делах. Пусть ваша жизнь будет наполнена радостными событиями! Счастья, добра и благополучия Вам и вашим близким!

РЕДАКТОР
Павел Козменчук

ФОТОГРАФИИ
Ольга Водопьянова,
Игорь Баскаков

ДИЗАЙН
Леонид Баланёв

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.