

На главных стройках страны

ОАО «Дальстроймеханизация» обеспечено работой на четыре года вперед



Из архива ОАО «Дальстроймеханизация»

ЛИДЕРЫ

Михаил Строев

ОАО «ДАЛЬСТРОЙМЕХАНИЗАЦИЯ» — одно из немногих предприятий, которое в период экономической нестабильности чувствует себя уверенно. Компания участвует в крупнейших стройках Дальнего Востока и увеличивает масштабы инвестирования.

Взяли планку

Полным ходом идет реализация одного из самых амбициозных проектов в истории современной России — строительство нефтепровода «Восточная Сибирь — Тихий океан» (ВСТО) для транспортировки российских углеводородов на перспективный рынок Азиатско-Тихоокеанского региона. Планируется, что уже в четвертом квартале этого года будет сдана первая очередь трубопроводной системы. Сроки — сжатые, ответственность — высокая. Заказчик — компании «Транснефть» — отобрал лучших подрядчиков со всей России. В их числе и хабаровчане — с 2007 года ОАО «Дальстроймеханизация» выполняет работы на двух участках ВСТО.

Первый из них находится в Амурской области в районе станции Сковородино. Здесь «Дальстроймеханизация» была занята на двух объектах. С ноября 2007 по апрель прошлого года специалисты компании выполняли земляные работы на нефтеперекачивающей станции недалеко от Невера — готовили площадки под резервуары и прочие технические сооружения. Для этого потребовалось переработать более 280 тысяч кубометров земли.

С июня компания проводила вертикальную планировку пункта налива нефти в Сковородино. К настоящему моменту поставленная задача выполнена практически на сто процентов — работа будет завершена на днях. Специалистам предстоит только «причесать» пройденные участки — отгладить дороги, просеивать за зиму.

Директор Амурского филиала ОАО «Дальстроймеханизация» Игорь Яковлев рассказывает, что участок непростой, особенно тяжело приходилось зимой, когда столбик термометра стабильно держался ниже отметки в минус сорок градусов. Если люди, выдавшие и более суровые морозы, нормально переносят такие условия, то техника не выдерживала и отказывалась работать. Приходилось делать перерывы, что, впрочем, не мешало справиться с заданием в срок.

— Я считаю, что работа на ВСТО оказалась весьма полезной для нашего трудового коллектива. У «Транснефти» очень жесткие требования, а это мобилизует. Взяв столь высокую планку, уже не можешь работать по-другому и

подходишь с той же повышенной ответственностью ко всем другим проектам, — отметил Игорь Яковлев. — Мы привыкли, что после нас ничего не переделывают. Теперь уверенность в собственных силах только возросла.

Одновременно с завершением объекта в Амурской области ведется строительство в Приморье, в районе бухты Козьмино — конечной точке проекта. Именно отсюда в страны АТР пойдут грузенные нефтью танкеры. После сдачи первой очереди ВСТО в октябре этого года углеводороды, поступающие с сибирских месторождений по магистральному трубопроводу в Сковородино, будут грузить в цистерны и доставлять до Козьмино по железной дороге.

Перед ОАО «Дальстроймеханизация» были поставлены две задачи. В рамках первой требовалось провести полный объем земляных работ для укладки трубопровода на участке протяженностью три километра от железнодорожной станции до берегового терминала.

Заказчик нефтепровода ВСТО отобрал лучших подрядчиков со всей России, в их числе — ОАО «Дальстроймеханизация»

Для этого на поросших тайгой склонах нужно было вырубать гидромолотами и тяжелыми бульдозерами террасы, а также вырыть траншеи под трубу. Вторая задача состояла в подготовке площадки береговых сооружений нефтегрузового терминала.

— На этот участок мы пришли в мае прошлого года, и к декабрю работа была завершена. Работали вахтовым методом, более сотни человек трудились в две смены. В январе приступили к площадке береговых сооружений и рассчитываем в июле сдать объект, — сообщил начальник участка «Козьмино» Сергей Ядрищенский.

Опытный образец

ОАО «Дальстроймеханизация» входит в сотню лучших строительных организаций России. Созданное в 1960 году как мехколонна-89 треста «Сибстроймеханизация», в 1992-м предприятие стало акционерным обществом и получило экономическую самостоятельность.

Компания внесла заметный вклад в освоение и развитие Сибири и Дальнего Востока. На счету ОАО «Дальстроймеханизация» строительство железных дорог Абакан — Тайшет и Хребтовая — Усть-Илимск в Восточной Сибири, Золотая — Сукпай в Хабаровском крае, восточного участка Байкало-Амурской магистрали, линии Томмот — Кердем — Якутск в Республике Саха. Работники предприятия

отсыпали земляное полотно для железнодорожного перехода Камышовая — Хуньчунь (Россия — Китай) в Приморье, сооружали подъездные пути к Харанорскому угольному разрезу в Читинской области, участвовали в реконструкции моста через Амур у Хабаровска, прокладывали федеральные дороги «Амур», «Восток» и помогали реализовывать международные проекты «Сахалин-1» и «Сахалин-2».

Кстати, опыт работы с иностранными инвесторами привел ОАО «Дальстроймеханизация» к необходимости проверки существующей системы управления качеством на соответствие международному стандарту ISO 9001:2000. Генеральный директор и ряд специалистов прошли соответствующий курс обучения и создали на предприятии службу управления качеством.

Обширный портфолио реализованных проектов, техническая оснащенность и умение качественно вести работы в разных климатических зонах позволяет компании и сегод-

В июле «Дальстроймеханизация» заканчивает свою часть работ в бухте Козьмино.

ной дороги от станции Нарын до развязки Кутыкан линии Нарын — Лугокан.

Поезд следует без остановок

Перечисленные проекты рассчитаны на несколько лет, что дает возможность компании уверенно смотреть в будущее и успешно решать любые задачи. Например, недавно на Эльгинском участке, где ОАО «Дальстроймеханизация» выступает в качестве субподрядчика, сложилась напряженная обстановка. Заказчик проекта задолжал генеральному подрядчику — «Инжиниринговой корпорации «Трансстрой», что в свою очередь отразилось на своевременности расчетов с субподрядными организациями. Долг генподрядчика перед «Дальстроймеханизацией» достиг 600 миллионов рублей. Инвестор дал гарантию полностью рассчитаться к августу, уже составлен график платежей. Сумма внушительная, однако в ОАО «Дальстроймеханизация» отмечают, что временная неплатежеспособность одного из партнеров не может повлиять на общее финансовое состояние компании. Портфель заказов предприятия дифференцирован. Заказчиками выступают как частные компании, так и государство. Есть четкие договоренности по финансированию прочих текущих объектов. Таким образом, консервации участка «Эльга», равно как и прочих объектов предприятия, не предвидится, работы будут вестись в плановом режиме.

Нет предела совершенству

Компания постоянно совершенствует материально-техническую базу. Парк автомобилей и строительных агрегатов пополняется высокопроизводительными отечественными и зарубежными машинами и механизмами. ОАО «Дальстроймеханизация» располагает собственными дробилками и асфальтобетонными заводами.

Предприятие активно сотрудничает с научными и проектными институтами «Дальгипротранс», «ГипродорНИИ», с Тихоокеанским государственным университетом и Хабаровской академией экономики и права. Это позволяет внедрять самые прогрессивные технологии по возведению земляного полотна, малых искусственных сооружений и прокладке инженерных сетей.

ОАО «Дальстроймеханизация» ставит перед собой задачу не только сохранить занятые позиции, но и достичь новых высот.

Руководство предприятия убеждено, что пережить даже самые сложные времена без потерь можно только в движении вперед.