

С дорогой связаны воедино

ПРЯМАЯ РЕЧЬ

Татьяна Шашлакова

Строительно-монтажный трест №6 – филиал ОАО «РЖД-строй» хорошо известен на юге России стабильной и качественной работой, серьезным подходом к выполнению строительных заказов. А главное – умением находить надежных партнеров. Обо всем этом мы беседуем с руководителем треста Дибиром Дибировым.

– Последнее время вы немало времени проводите на побережье. Ко многому обязывает «олимпийский заказ»? Что уже делается в этом направлении?

– Строительство олимпийских объектов, разумеется, в числе приоритетных задач. Одно из главных требований Международного олимпийского комитета – создание современной транспортной инфраструктуры, адаптированной к условиям организации крупнейших спортивных состязаний.

Большой объем работ предполагается выполнить на побережье в сжатые сроки. Это достаточно внушительный перечень объектов, где заказчиком выступают ОАО «РЖД» и его филиал – Северо-Кавказская железная дорога. На участке от Туапсе до Веселого будут проложены вторые пути. Будет построена ветка от станции Адлер до аэровокзального комплекса. К 2011 году будут оборудованы два грузовых двора общей площадью свыше 50 гектаров, которые необходимы для того, чтобы принять грузы и материалы для олимпийских объектов. И, кроме того, предстоит создавать новую железнодорожную линию от Адлера до Красной Поляны. Работа предстоит большая, сложная и поэтапная.

– Удастся ли справиться с такими объемами?

– Для этого ОАО «РЖД» и



Строительно-монтажный трест №6 возводит и дороги, и мосты

привлечены на побережье многие строительные предприятия, имеющие опыт такой работы. В частности, наш трест подразделения ООО «Кавказ-Трансстрой» и ряд специализированных фирм.

Мы уже начали строительство вторых путей в районе Мацесты. Эта линия длиной чуть больше четырех километров протянется до пансионата «Электроника». Следующий этап – аналогичные работы между станциями Хоста и Адлер. В декабре этого года мы должны завершить эти участки. Сегодня на это направлены усилия рабочих и специалистов СМУ-329 и ТМО-1.

А всего за первое полугодие текущего года на объектах «Усиление инфраструктуры железнодорожной линии Туапсе – Адлер СКЖД» и «Реконструкция участка Туапсе – Адлер СКЖД» нами освоено 568 миллионов рублей.

– Значит, коллектив треста пришел к своему профессиональному празднику с хорошим настроением?

– В наших традициях – встречать День строителя трудовыми успехами. Нынешний год – не исключение. За первое полугодие, к примеру, выполнены строительно-монтажные работы на сумму около 1,8 миллиарда рублей. Это на 11 процентов больше, чем было запланировано. Собираемся досрочно завершить работы на таких сложных объектах, как «Перевод электрифицированного участка Минеральные Воды – Кисловодск на переменный ток», «Реконструкция участка Туапсе – Адлер» и ряде других. На этих объектах особенно отличились коллективы специалистов ЭМП-666 и СМП-668. А об объемах работ можно судить только по одной цифре: до конца 2008 года будет освоено более чем два миллиарда рублей.

– Ваш основной заказчик – ОАО «РЖД»?

– Если еще конкретней – Северо-Кавказская железная дорога, филиал ОАО «РЖД». Еще несколько лет назад мы были в ее составе, и, естественно, связи у нас долголетние, основательные, основанные на прочном деловом партнерстве. Начальник СКЖД Владимир Голоскоков всегда уделяет серьезное внимание ситуации в строительстве и положению дел в нашем тресте. А руководством ОАО «РЖД-строй» (которое возглавляет генеральный директор Андрей Калинин) взят темп на обновление технологий, внедрение инновационных решений – это залог конкурентоспособности компании на современном строительном рынке.

– Есть ли у вас, как говорится, команда единомышленников, на профессионализм и

деловые качества которых вы можете смело положиться?

– Разумеется. В первую очередь это руководители наших подразделений: СМП-798 – Николай Филимянов, ЭМП-666 – Николай Гаман, в МСП – Роман Еремеев, ТМО-1 – Александр Чехов, СМУ-329 – Юрий Копачев, СМП-668 – Виктор Харченко. Это и мои заместители – Александр Потлов, Людмила Парамонова, главный бухгалтер Ирина Колдашева, главный инженер Владимир Краевский и многие другие.

Прежде всего – они профессионалы, экономически грамотные крепкие руководители-хозяйственники. Это настоящие мастера своего дела, у которых можно многому поучиться.

– Нередко вашим строителям приходится трудиться в очень сложных условиях?

– Да, так бывает, и в эти предпраздничные дни хотелось бы

поблагодарить за отличный труд специалистов ТМО-1, участвовавших в восстановлении движения на участке Сухуми – Очамчыре: это бетонщики Виталий Головацкий, Роман Кубрак, электросварщики Антон Александров, Константин Костенко, монтажник Сергей Погосян, электрогазосварщик Георгий Медведев, мастера Александр Рукавишников, Валентин Кутепов, начальник участка Раим Самеддинов и многие другие.

– Дибир Магомедович, планов у вас громадье...

– И все они напрямую связаны с железной дорогой. Президент ОАО «РЖД» Владимир Якунин подписал корпоративный заказ на 2008-2010 годы. У нас есть кадровый потенциал и желание строить качественно и быстро. Так что дорога, дорога, и еще раз дорога. Мы связаны с ней воедино.

ДОСЬЕ



В строительно-монтажном тресте №6 Дибир Дибиров трудится с 2005 года. Начал заместителем управляющего, в феврале нынешнего года стал первым руководителем. На СКЖД более 13 лет, прошел путь от ревизора-инструктора пассажирских поездов до управляющего трестом. В 2008 году включен в состав рабочей группы по строительству олимпийских объектов в г. Сочи.

