

У МИХАИЛА Алексеевича Васечкина - самое большое подразделение в Краснооктябрьском бокситовом рудоуправлении - горно-транспортный цех. В целом на предприятии штат 2300 человек, из них в ГТЦ работают более 900. Парк механизмов и автомашин - 318 единиц. Если КБРУ сравнить с живым организмом, то этот цех - его кровеносные сосуды.

Доставка людей к месту работы, продуктов в столовую, вывоз горной массы на большегрузных автомобилях, услуги дорожно-строительной и другой спецтехники, включая служебные автомобили, - все это работа горно-транспортного цеха. И выделить из этого перечня основную задачу, от которой зависит выполнение плана по рудоуправлению в целом, было бы неправильно, так как нет важной и неважной работы, когда речь идет о транспорте.

Поэтому и ценит руководитель горно-транспортного цеха превыше всего такие человеческие качества, как порядочность, самодисциплина и исполнительность.

К этому приучила его служба в армии. В 1973 году после окончания средней школы п. Щербакты (Павлодарская обл.) Михаил Васечкин поступил в Благовещенское высшее танковое училище. В 1977 году вместе с документом о его окончании получил и диплом гражданской специальности инженера по эксплуатации гусеничных и колесных машин. А далее началась кочевая жизнь по различным военным округам. Первая должность - командир взвода. Довелось служить в группе советских войск в Германии. Отбор туда был особо тщательным. Затем был среднеазиатский военный округ, г. Семипалатинск, где с должности начальника штаба батальона М. А. Васечкин рекомендован на учебу в Академию бронетанковых войск, после окончания которой получает квалификацию офицера по управлению боевыми действиями. Успешная военная карьера...

В 1993 году в числе других 100 тысяч офицеров М. Васечкин по сокращению штатов был уволен в запас. В стране, а точнее в странах, образовавшихся вместо рухнувшего Союза, в вооруженных силах шла "оптимизация". Трудно было понять Михаилу Алексеевичу, как и другим кадровым военным, почему квалифицированные специалисты оказались ненужными армии. А ведь на подготовку каждого из них были затрачены немалые средства и годы.

Михаилу Алексеевичу потребовалось какое-то время, чтобы

требую чего-то выходящего за рамки производственного задания. Когда ставлю задачу, обязательно прислушиваюсь к мнению того, кто должен ее выполнять. Именно так определяются сроки исполнения. Но когда они уже намечены, здесь требуется неукоснительное соблюдение их. Думаю, что такой подход к делу самый правильный. Организация в таком большом цехе должна быть четкой, от стабильности его работы зависит выполнение производственной программы рудоуправления в целом. А она растет год от года".

По сравнению с 2002 годом объем грузоперевозок в текущем году составит 130 процентов. Производительность труда за тот же период возросла на 21 процент, средняя месячная зарплата по основной специальности возросла в 1,9 раза.

Если в период с 1997 по 2001

го персонала - водителей БелАЗов - она составляет в среднем 77 тыс. тенге, у машинистов бульдозеров - 64 тыс. тенге и более, у ремонтного персонала 45-50 тыс. тенге, у рабочих складского участка до 35 тыс. тенге. Есть возможность на предприятии зарабатывать. Так, за счет увеличения сменной выработки и отработки дополнительных смен у некоторых водителей зарплата превышает и 100-тысячный уровень.

Ежеквартально подводятся итоги конкурса на звание лучшего экипажа, лучшей службы и т. д. Одним из главных показателей в нем является выполнение производственной программы и соблюдение техники безопасности. По основному персоналу такая премия составляет от 8 до 10 тысяч тенге каждому члену экипажа, для остальных профессионалов - 6-8 тыс. тенге.

По словам руководителя цеха стабильно работают третья автоколонна под руководством С. Г. Грудинского. В этом году в числе постоянно

перекрывающих задание экипаж БелАЗа №395 И. А. Ермак, С. В. Беляев, А. П. Марков.

В автоколонне №1 (начальник А. А. Романов) лучшие экипажи БелАЗа №401: Д. А. Сидоров, В. П. Куликов, Ю. Г. Поруков, Н. П. Дегтяренко и БелАЗа №400: А. Ф. Щепарев, В. П. Терешков, А. В. Халып, И. Н. Прокопов.

Такие водители, как А. Г. Подорожкин, А. Н. Ликутин, Н. А. Ковалев и другие, стабильно перевыполняют задания на 105-120 проц.

В более сложных условиях работает автоколонна №2 (Н. Г. Малука), но также успешно справляется с производственным заданием. В этом коллективе свои правофланговые: А. Д. Варкентин, Е. И. Ярошенко, А. И. Степин, В. П. Луцевич - экипаж БелАЗа №393.

Большой вклад в общий результат работы горно-транспортного цеха вносит его ремонтная служба. Это начальник авторемонтных мастерских С. В. Крайнов, мастера по ремонту С. М. Миль, Н. Т. Сарсенбаев, П. Н. Приликин, В. М. Тютюнник. Сравнительно недавно ставшие мастерами, но сумевшие себя хорошо зарекомендовать и поэтому имеющие перспективу карьерного роста Ю. В. Угольников и С. А. Сабитов. Добрых слов заслуживает работа сменных механиков А. А. Колодина, В. В. Зотова, С. В. Киреева.

Хороший специалист с большим стажем по эксплуатации и ремонту техники, начинавший свой трудовой путь с машиниста, а ныне начальник автоколон-

КБРУ: горно-транспортный сегодня и завтра



год было получено ГТЦ 36 БелАЗов, то с 2002 по 2006 - уже 59 единиц, а на 2007 год выделено еще 12 большегрузных технологических автомобилей. До 2011 года запланировано получение еще 52 единиц. Руководство АО "Алюминий Казахстана" и нашего предприятия решило вопрос о переходе на импортные с большой грузоподъемностью самосвалы.

Активно обновляется парк по хозяйственному транспорту, специальной и дорожно-строительной технике.

Вполне вероятны коррективы в сторону увеличения поставок всей техники, так как Краснооктябрьскому рудоуправлению уже сегодня отводится роль основной рудной базы АО «Алюминий Казахстана», не говоря о дне завтрашнем, когда объемы добычи и отгрузки боксита еще более возрастут.

переосмыслить произошедшее. Приходилось перебиваться случайными подработками, так как многие предприятия в тот период работали нестабильно, процветала безработица. Но не спасовал офицер запаса перед трудностями, выстоял. Сейчас шутит: "Наверное, потому что упрямый. Я по знаку Зодиака Овен". Устроился на Павлодарский алюминиевый завод по рабочей специальности, хорошо зарекомендовал себя, и через три месяца его перевели на ИТРовскую должность. В 1998 году предложили М. А. Васечкину возглавить горно-транспортный цех КБРУ. "Армейский опыт помогает мне и в этой работе. Я не

Нужно сказать, что в нашем регионе в настоящее время начинается ощущаться дефицит квалифицированных кадров. Поэтому в Краснооктябрьском бокситовом рудоуправлении есть постоянно действующие курсы по подготовке водителей большегрузных технологических автомобилей на базе горно-транспортного цеха.

Требуются горно-транспортному цеху такие специалисты, как механики, специалисты по ремонту и обслуживанию бульдозерной техники. О состоянии дел на том или ином предприятии можно судить и по уровню заработной платы. На данный момент у основно-

ны №5 В. Ф. Вейде. В составе автоколонны бульдозерная техника, работающая на всех карьерах. Четкость работы всего горно-транспортного цеха зависит от опыта, умения принимать оперативные решения заместителя начальника по производству С. М. Гараева и начальника службы эксплуатации А. В. Сероштана.

Обеспечить всем необходимым и своевременно - такова задача начальника участка складского хозяйства Н. Н. Кравцова.

Рассказ о хороших людях этого самого большого цеха мы продолжим и в дальнейших номерах.