



# Печорстрой – люди, дела, годы

Н.Х. ПОТЕМКИН



**НИКОЛАЙ  
ХАРЛАМПЬЕВИЧ  
ПОТЕМКИН**

Родился в 1940 г. в селе Никольское Радищевского района Ульяновской области. Закончил Сызранский строительный техникум. Техник-строитель. Работал зам. начальника, начальником, генеральным директором СМП 242 и 235. С 1999 г. – генеральный директор, с 2001 г. – первый зам. генерального директора ОАО «Печорстрой». Заслуженный строитель РФ. Почетный строитель России. Награжден 2 медалями. Почетный транспортный строитель.

*История Печорстроя началась в 1940 г.*

*В соответствии с постановлениями ЦК ВКП (б)*

*«О строительстве Северо-Печорской железнодорожной магистрали и добыче воркуто-печорских углей» и «О срочном строительстве Кожвинского комплекса» было решено создать мощную строительную организацию «Печжелдорстрой», впоследствии – УС «Печорстрой».*

**С**реди сплошных болот и вечной мерзлоты Заполярья всего за один год был проложен 450-километровый участок дороги. По подсчетам специалистов, темп строительства в среднем достигал 1,9 км в сутки. 31 декабря 1941 г. первый поезд с воркутинским углем прибыл на станцию Печора. С этой дороги, проложенной ценой огромного мужества, началось промышленное освоение севера республики: добыча полезных ископаемых, закладка угольных шахт и нефтяных скважин, создание городов и рабочих поселков. Вдоль железнодорожной линии появились станции Воркута, Абезь, Инта, Косью, Сыня, Печора.

В первые послевоенные годы для восстановления и развития народного хозяйства страны требовалось все больше топлива, строительных материалов и других грузов.

В 1950 г. Государственная комиссия приняла дорогу в постоянную эксплуатацию и передала МПС. Было составлено специальное заключение о беспрецедентности стройки, которая осуществлялась по облегченному варианту, а затем доводилась в процессе начавшейся эксплуатации до проектных норм.

Сооружение Северо-Печорской железнодорожной магистрали обусловило, в свою очередь, появление ряда других линий на территории Коми и завершение ранее начатых, в частности, Чум – Лабытнанги протяженностью 192 км (1947-1959 гг.). В результате выхода с европейского Севера на Обь и кратчайшего пути грузам Северного Приобья в центр страны стало возможным широкомасштабное освоение севера Тюменской области. Минтрансстрой СССР придавал огромное значение этой трассе, так как только с ее строительством появлялась возможность развития геолого-поисковых

работ, добычи в гигантских размерах газа и сооружения железных и автодорог в районе Надьма и на Ямале. В свою очередь, железная дорога Микунь – Сыктывкар длиной 96 км (1958-1961 гг.) связала столицу Коми с основной магистралью республики и стала опорой для создания крупнейшего лесопромышленного комплекса. Еще одна линия, Сосногорск – Троицко-Печорск протяженностью 169 км (1963-1977 гг.) обеспечила надежный доступ к богатейшим лесным запасам Верхней Печоры и их поставку в центр страны, а дорога Микунь – Кослан (1961-1974 гг.) способствовала интенсификации лесозаготовок в Удорском районе Коми.



Печорстроевцы глубоко чтят память руководителей тех лет: Василия Арсентьевича Баранова, возглавлявшего предприятие до 1947 г., Авраама Израилевича Боровицкого – в 1947-1950 гг., Бориса Петровича Грабовского – в 1950-1972 гг. Это они создали коллектив мужественных, закаленных в труде профессионалов. Под их руководством построены 3,5 тыс. км железных дорог, 121 железнодорожный вокзал, более 2 млн м<sup>2</sup> жилья, школы, детские сады, больницы..

На строительсве железнодорожной линии Микунь – Сыктывкар протяженностью 96 км. 1961 г.

Особенно ускоренно развивался Печорстрой в 60-80-е годы. В то время его возглавляли Ефим Владимирович Басин (1972-1978 гг.), Владимир Александрович Линник (1980-1983 гг.) и Игорь Евдокимович Меркуль (1986-1996 гг.). Продолжали строиться новые железные дороги, вторые пути, резко возросли объемы общестроительных работ. Вновь проложенная железнодорожная линия Сыня – Усинск надежно связала Усинский нефтяной район с центром страны, способствовала развитию в этом районе нефтяной промышленности. Печорстрой при поддержке руководства Минтрансстроя получил необходимые капиталовложения на расширение собственной базы. В результате в Печоре были построены завод железобетонных изделий, автобаза, управление механизации. За счет внедрения новых технологий, широкого применения средств малой механизации поднялась производительность труда.

Железнодорожная линия Сосногорск – Троицко-Печорск. Звеносборочная база на станции Нибель. 1963–1977 гг.

В конце 80-х годов Управление строительства «Печорстрой» состояло из 9 структурных подразделений, где работало от 3500 до 3800 человек. Многие печорстроевцы были отмечены высокими правительственными наградами, в том числе Николай Иванович Чепурных стал Героем Социалистического Труда.

90-е годы стали нелегким испытанием для предприятия и его руководителей Г.Н. Саврасова (1996-1999 гг.) и Н.Х. Потемкина (1999-2001 гг.). В ходе приватизации оно получило статус ОАО «Печорстрой». Пришлось отвыкать от того, что есть один и постоянный заказчик – Северная железная дорога. С падением объемов железнодорожного строительства сократилась и численность работающих.

В новых условиях хозяйствования предприятию, чтобы выжить, нужно было искать иные подходы, новые сферы деятельности. Основное внимание сосредоточили на жилищном строительстве. За 1999-2002 гг. в Сыктывкаре, Со-





Передовики производства  
СМП-242.  
1975 г.

Е.В. Басин на открытии  
подъездной железной  
дороги Чинья–Ворык  
к бокситам Тиммана.  
2002 г.



сногорске, Печоре, Микуни удалось сдать более 50 тыс. м<sup>2</sup> жилья — как быстровозводимых строений различной этажности и конфигурации из объемных блоков, выпускаемых крупнейшим в республике заводом железобетонных изделий, так и комплексы с развитой инфраструктурой, сооружаемые по эксклюзивным проектам из дорогостоящих материалов с экспериментальными системами коммунальных услуг. В настоящее время реализуются проекты застройки целых микрорайонов.

Продолжалось и транспортное строительство. В 1999 г. была построена железная дорога Карпогоры — Вендинга,

а в 2000 г. началась прокладка железнодорожных путей от станции Чиньяворык Северной железной дороги до бокситового рудника на Среднем Тиммане. 160 км пути были возведены за неполные 2 года. ООО «Отделение временной эксплуатации» — дочернее предприятие Печорстроя перевозит по этой дороге в год около 1 млн т бокситов, необходимых для производства глинозема — сырья для выработки алюминия. В будущем планируется увеличить этот объем до 6 млн т в год.

В 2001 г. генеральным директором Печорстроя стал Сергей Павлович Марковский — сторонник новых идей, лауреат российского конкурса «Менеджер года» в номинации «Строительство», с 2003 г. — Президент Союза строителей Республики Коми, выпускник Высшей корпоративной школы Академии народного хозяйства при Правительстве РФ по специальности «Евроменеджмент». Под его руководством вырабатывалась современная тактика и стратегия предприятия.

Сегодня Печорстрой — это холдинг, объединяющий около двух десятков предприятий. Его коллектив обладает высоким рейтингом среди строительных предприятий республики и способен реализовать любой подрядный заказ с использованием новых технологий и эффективных методов хозяйствования. Здесь продолжают работать ветераны, удостоенные за свой труд государственных наград и почетных званий. За большой вклад в строительство и ввод жилья в 1999 и 2001 гг. предприятие награждалось Почетной грамотой Министерства архитектуры, жилищного строительства, коммунального хозяйства и энергетики Республики Коми. В 2000 г. ОАО «Печорское строительство» было отмечено Почетной грамотой администрации

Печоры за значительный вклад в строительство промышленных, социально-культурных и жилых объектов города. В 2001 г. Печорстрой был удостоен звания «Лучшее предприятие Республики Коми».

### КАКОЙ НАРОД!

До 90-х годов СМП-242 (Воркута) было одним из самых крупных подразделений Печорстроя. Представителям коллектива было чем и кем гордиться: 34 человека имеют правительственные награды. Среди них бывший штукатур-маляр, ныне заместитель директора ООО «Сыктывкарстройсервис» М.А. Шумская — медаль «За трудовую доблесть».

С 1964 г. в СМП-242 работает бригадир каменщиков Надежда Давыдовна Кириченко. В хороших профессионалов выросли штукатуры Елена Петровна Петрова, Ольга Михайловна Соколова, Тамара Анатольевна Жарикова, А.В. Южакова. Где только не трудились на Севере эти женщины. Пока не было специальности, выполняли любую работу, а потом освоили почти все профессии. Некоторые из них получили высшее образование, стали инженерами.

Эдуард Александрович Петрашевский — ныне заслуженный работник народного хозяйства Республики Коми, награжден орденами Трудового Красного Знамени, «Знак Почета», медалью «За трудовое отличие». Он приехал на строительство железной дороги Микунь—Кослан из Мурманска в составе СМП-234. Об этом времени рассказывает так, словно всё происходило вчера:

— Нас привезли в поселок Солнечный в двухосных вагончиках. Контора базировалась на станции Вожская. Кое-то из молодых, как мы с Людмилой, имели семьи, у кого-то были маленькие дети. Представьте, каково им пришлось обустраиваться в 40-градусный мороз на новом месте! Около 400 человек жили в вагончиках. На колесах находились даже магазины, которые работали до упора: последний покупатель уходил отсюда в 2 часа ночи. Все — от хлеба и спичек до солярки — завозилось из Микунь. Но что помогало, так это доброта и отзывчивость людей.

Чтобы понять, в каких условиях строилась линия, нужно представить себе следующую картину: от станции Вожская вглубь тайги шли бригады путейцев. Единственным транспортом, который подвозил рельсы, шпалы, костыли, накладки, были «мушки» — тележки на рельсовом ходу. Путь укладывался по «зеленке». Лишь спустя годы в Печорстрое появились механизированные отряды, отсыпавшие земполотно под верхнее строение пути.

Н.И. Чепурных приехал на Север строить железные дороги по комсомольской путевке. Так он оказался в Печорстрое.

— Труднее всего работать было в морозы, — вспоминает Николай Иванович, — они останавливали работу на недели. В таких случаях бригаду делили на несколько групп, каждая работала на трассе не больше 40 минут. Одна бригада сменяла другую и так по очереди до конца смены.

В тот год, несмотря на большое количество активированных дней, бригада Чепурных сдала в эксплуатацию 30 км железнодорожного пути. Сам Н.И. Чепурных везде был со своей бригадой, всегда вставал в пару с тем, кому доставалась работа потруднее. Работать умел отменно, за что и был удостоен звания Герой Социалистического Труда.



Бывший штукатур-маляр, ныне заместитель директора ООО «Сыктывкарстройсервис» Мария Андреевна Шумская.

Бригадир, Герой Социалистического Труда Николай Иванович Чепурных.

