



Издание ПАО «Бамстроймеханизация»

Издается с 8 августа 2009 года

www.oaobsm.ru, тел. (41656) 4-04-11

С Днем
строителя!

№
2 (75)
Август 2015

БамСтройМеханизация

МЫ СТРОИМ БАМ-2



Сотрудники МК-74 на строительстве разъезда Глухариный: дорожный рабочий Константин Протасов, геодезист Раиса Золотухина, мастер Дмитрий Зимановский, прораб Лев Резинков, мастер Феликс Петров

Мы строим БАМ-2

На Байкало-Амурской
магистрале появятся вторые
пути и новые разъезды

Масштабное строительство развязок, вторых путей, двухпутных вставок, реконструкция станций разворачивается на Восточном полигоне железных дорог России. Основной объем строительных работ на этих объектах в Амурской области, Хабаровском и Приморском краях выполняет компания «Бамстроймеханизация». Вместе с механизаторами на участках трудятся мостовики, энергетики, связисты, путейцы.

Такого масштабного строительства на Дальневосточной железной дороге не было за всю ее историю. Сегодня «Бамстроймеханизация» ведет реконструкцию станций и сооружение новых развязок на 20 перегонах. И каждый месяц эта цифра увеличивается. Строители заходят на новые объекты. Основным сдерживающим фактором является недостаток финансирования, однако компания «РЖД» делает все для того, чтобы подрядчики получили необходимые средства.

На участке Тында — Хани МК-74 развернула строительство развязок Моховой и Заячий, а МК-74 работает на развязках Глухариный и Студенческий. Это центральный участок Байкало-Амурской магистрали, который «БСМ» строила в конце 70-х годов. Спустя сорок лет мехколонны идут практически по своим стопам. Даже площадки для вахтовых поселков выбирают в местах, где раньше дислоцировались бамовские участки. Новая стройка, несмотря на все сложности, вызывает восторг у молодежи.

► Продолжение на стр. 2

Дорогие друзья!

В начале августа в России свои профессиональные праздники отмечают железнодорожники и строители. Во многом это символично для «Бамстроймеханизации», которая уже более 40 лет работает в тандеме с тружениками стальных магистралей. Созданная для строительства железных дорог наша компания сегодня продолжает тесное сотрудничество с ОАО «РЖД». За последние годы с железнодорожниками мы реализовали десятки совместных проектов от Черного моря до Тихоокеанского побережья. Они без сомнения стали достоянием и строительной отрасли. Ведь здесь использовались лучшие инженерные решения.

Старт проекта «БАМ-2» снова дал импульс строителям. Несмотря на то, что его реализация связана с множеством различных проблем, основная из которых — финансирование, я уверен, что он будет вы-

полнен в полном объеме. Для этого у нас есть главный ресурс — кадровый потенциал. Это и наши ветераны, и молодежь, стремящаяся осваивать новые горизонты.

Хочу выразить благодарность всем сотрудникам «Бамстроймеханизации», мехколонн за преданность компании и за то, что и в трудные периоды в строительной отрасли вы остаетесь верны своей профессии. В свою очередь поздравляю с профессиональным праздником и железнодорожников с их богатой историей и славными традициями.

Желаю вам крепкого здоровья, семейного счастья, новых проектов и ритмичной работы, от которой зависит благополучие каждого строителя и железнодорожника!

С уважением, председатель Совета директоров ПАО «Бамстроймеханизация» Василий Тарасенко

Уважаемые коллеги!

Поздравляю вас с профессиональным праздником — Днем строителя!

«Бамстроймеханизация» сегодня работает с крупнейшими заказчиками — ОАО «Российские железные дороги» и Росавтодором. Это позволяет принимать нам участие в различных проектах, каждый из которых отличается своей инженерной мыслью.

Полигон Дальневосточной железной дороги сегодня большая строительная площадка, на которой задействованы тысячи механизаторов, мостовиков, взрывников, энергетиков, связистов, путейцев. Они работают на реконструкции станций и развязок, строят двухпутные вставки и вторые пути. Только в тандеме со всеми партнерами можно выполнить поставленные задачи, поэтому роль каждого строителя здесь как никогда высока.

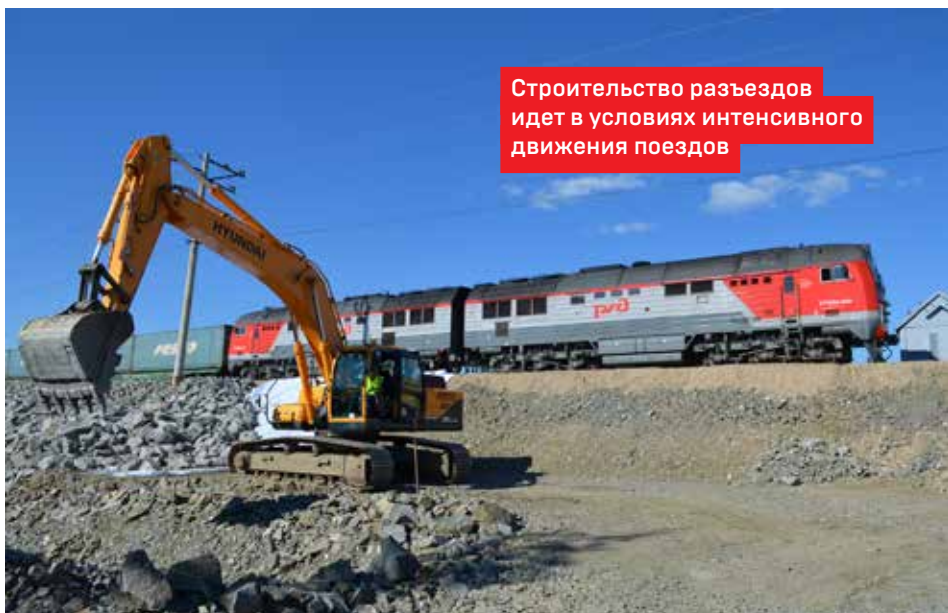
Не менее масштабный проект «Бамстроймеханизация» реализует в Амурской области на федеральной трассе «Лена». Сейчас здесь на участке 93–123 км завершаются работы по укладке асфальтобетона и уже осенью обновленная трасса будет сдана в эксплуатацию. Этот объект — яркий пример работы строителей и я уверен, что впереди нас ждут новые дороги, которые станут достоянием России.

Дорогие коллеги, примите искреннюю благодарность и признательность за ваш созидательный труд. Желаю вам новых строительных высот и финансовой стабильности! Крепкого здоровья, благополучия вам и вашим семьям!

С уважением, генеральный директор ПАО «Бамстроймеханизация» Виталий Тарасенко

Мы строим БАМ-2

РЕГИОН: АМУРСКАЯ ОБЛАСТЬ



Окончание. Начало на стр. 1

— В чем-то мы повторяем путь наших родителей. Конечно, сегодня мы строим дорогу не с чистого листа, но запах тайги, комары есть и сегодня, — смеется инженер ПТО МК-74 Ольга Вологодина.

Вместе с молодыми строителями на участках работают и ветераны. И.о. начальника лаборатории МК-74 Ирина Владимировна Пикатова участвовала в реконструкции Заб.ж.д, строительстве железных дорог Томмот — Нижний Бестях, Улак — Эльга. Теперь новая стройка — БАМ-2.

— Мы следим за качеством грунта. Это очень важный показатель. Сегодня проектировщики предъявляют высокие требования к инертным материалам. Нужно отметить, что наш участок обеспечен достаточно хорошим скальным грунтом, — рассказывает Ирина Пикатова. — Я более 30 лет изучаю горные породы: работа интересная, но тяжелая. Здесь нужно сочетать интеллект с физическими нагрузками.

О свойствах грунта говорят и на другом участке — развязке Моховом. Здесь земполотно построено на мари, поэтому все усилия направлены на то, чтобы со-

хранить вечную мерзлоту и не допустить ее оттаивания. Уже отсыпанные километры нового земляного полотна сразу же укрывают специальной тканью — дорнитом, а сверху нее укладывают крупный камень.

— Сегодня мы сохраняем вечную мерзлоту не только в основании насыпи, но и в канавах. Они укрываются скальным листом и потом засыпаются камнем. Если не использовать защитные материалы, то канавы, насыпи летом могут «поплыть», так как теплый воздух будет проникать внутрь и способствовать оттаиванию мерзлоты, — объясняет прораб МК-7 Евгений Милицкий. — Сейчас сооружается скальная наброска с одной стороны насыпи, а после переключения движения на новый путь охлаждающая берма будет строиться и с другой стороны.

Пока мы ведем разговор о технологии строительства новых развязок, по однопутному участку один за другим проносятся поезда. Сегодня линия Тын-да — Хани — одна из самых загруженных на БАМе. Пропускные способности большинства перегонов уже практически исчерпаны, поэтому железнодорожники с нетерпением ждут открытия новых развязок и двухпутных вставок. Длина развязок составит более 3 километров, такая протяженность путей позволит принимать на дополнительный путь сразу два состава.

Интенсивное движение поездов накладывает свой отпечаток и на строителей. Но коллективам мехколонн не привыкать



И.о. начальника лаборатории МК-74 Ирина Пикатова



Начальник участка МК-7 Сергей Дементьев и прораб Евгений Милицкий следят за каждым этапом строительства развязки Моховой

работать на действующей железной дороге. У МК-7 и МК-74 имеется большой опыт работы по реконструкции Забайкальской и Дальневосточных магистралей.

Путь под уголь

ИНФРАСТРУКТУРА

БСМ готовит к сдаче первые объекты в рамках проекта «БАМ-2»

Строительство развязки Московский комсомолец и реконструкция станции Улак продолжается на восточном участке БАМа. Сейчас на этих объектах завершается укладка рельсошпальной решетки. Работы по укладке ВСП ведет хозрасчетный участок № 1 «Бамстроймеханизация».

На развязке Московский комсомолец будет уложено 2,5 км нового пути на железобетонных шпалах, а на Улаке — 4,5 км на деревянных шпалах. Бригады

ХРУ-1 выполнили основной объем работ по раскладке шпал на земляном полотне. Сейчас начинается монтаж рельс и креплений.

— Для нашего участка это новый вид деятельности. Раньше мы специализировались на монтаже водопропускных труб. Но с учетом предстоящего активного строительства новых развязок на полигоне Тындинского региона Дальневосточной железной дороги укладка ВСП — перспективное направление для загрузки ХРУ. Наши бригады прошли соответствующую подготовку по работе на объектах действующей железной дороги, и мы готовы к новым объемам по укладке ВСП на других развязках, — подчеркивает начальник ХРУ-1 Евгений Милованов.

Сейчас специалисты энергомонтажно-



го поезда ведут на станции Улак вынос опор линий ВЛ за пределы построенных путей. В ближайшее время здесь должен быть смонтирован новый пост ЭЦ и возведена пассажирская платформа. На станции будет установлено 38 светофоров и проложено 48 километров различных кабелей. За счет реконструкции на Улаке появятся четыре дополнительных

На развязке Московский комсомолец завершают укладку верхнего строения пути

приемоотправочных пути. Они позволят существенно расширить пропускную способность станции, которая принимает угольные маршруты с Эльгинского месторождения угля.

Развязка Московский комсомолец на перегоне между станциями Дипкун и Ту-таул также увеличит возможности по пропуску поездов на этом участке, который сегодня считается лимитирующим за счет большой протяженности однопутной железнодорожной линии. Здесь будет установлен новый пост ЭЦ, уложено 8 стрелочных переводов и произведена выправка действующего главного пути.

Станции в новом формате

РЕГИОН: ХАБАРОВСКИЙ КРАЙ

Участок Волочаевка-2 — Комсомольск в ближайшее время будет кардинально реконструирован. Сегодня работы по удлинению приемоотправочных путей и модернизации инфраструктуры ведутся на семи объектах этой линии. Подрядчиком здесь выступает компания «Бамстроймеханизация», которая с 2008 года работает на полигоне Комсомольского региона ДВЖД.

В связи с ростом грузоперевозок к портам Ванинского узла на участке Волочаевка-2 — Комсомольск — Советская

Гавань Дальневосточная железная дорога делает ставку на поезда повышенной длины. Но существующая инфраструктура, которая была построена в 40-е годы, значительно ограничивает возможности по пропуску таких поездов. «БСМ», ведущая реконструкцию проблемных станций и развязок, такие ограничения снимает за счет удлинения действующих путей и строительства новых. Такие работы ведутся на станциях Болонь, Тейсин, Менгон, Вандан, Форель, Подали, развязке № 21.

— В среднем на реконструкцию одной станции уходит около двух лет. Но

мы стараемся этот процесс ускорить. Строительство осложняет отсутствие автомобильного проезда вдоль железной дороги. Поэтому прежде чем приступить к работам на самих станциях нам нужно пробить туда автомобильную дорогу для передислокации техники и оборудования. В будущем этими проездами смогут пользоваться железнодорожники для обслуживания магистрали, — рассказывает главный инженер МК-7 Виталий Семенов. — Свой отпечаток накладывает и то, что мы работаем на действующей железной дороге при постоянном движении поездов. Тут действует правило: семь раз

отмерь — один раз отрежь. Ошибки здесь не позволительны. Строители несут серьезную ответственность за повреждение коммуникаций. И перед тем, как начать работы на станции, мы в первую очередь изучаем место строительства, проходим согласования со всеми причастными железнодорожными службами. Наши мастера, прорабы, начальники участков сдают экзамены на право производства работ на железнодорожных объектах. Экзамены принимает комиссия под председательством заместителя главного инженера ДВЖД по Комсомольскому региону.

Камень для БАМа

ПОДРАЗДЕЛЕНИЕ



Гидромолот дробит крупные камни до фракции 200-500 мм.



Летом каждые сутки с завода «Курьян» отправляются десятки вагонов с путевым щебнем для реконструкции БАМа

На щебеночном заводе «Курьян» началось производство фракционного камня, который используется для сооружения охлаждающих берм при реконструкции железной дороги. Необходимость заготовки такого камня связана со строительством разъездов и вторых путей в Тындинском регионе Дальневосточной железной дороги.

По проектам, разработанным совместно со специалистами Тындинской мерзлотной станции, на новых железнодорожных объектах для сохранения вечной мерзлоты насыпь укрепляется охлаждающей бермой, состоящей из камня

фракции 200–500 мм. Такая конструкция позволяет защитить земполотно от попадания солнечных лучей и сезонного оттаивания грунта, тем самым предотвращая возможные деформации пути. МК-74 уже апробировала сооружение охлаждающей бермы на строящемся разъезде Мохортове.

— Визуально и инженерно это сооружение не уступает, а может быть, и превосходит зарубежные аналоги. Таких объектов и технологий пока немного, но мы намерены этот опыт активно использовать на БАМе, — подчеркнул главный инженер Дальневосточной железной дороги Владимир Крапивный во время осмотра разъезда Мохортова.

На первом этапе для новых разъездов и вторых путей на участках Тында — Хани и Тында — Бамовская требуется более 500 тысяч кубометров фракционного камня для охлаждающих берм и насыпей. Кроме этого необходимо около 350 тысяч кубометров балластного щебня фракции 30–60 мм. Часть этого объема камня и щебня будет заготовлено на заводе «Курьян».

— Здесь важно отметить качественные характеристики продукции с Курьяна. Морозостойкость щебня сохраняется в течение 400 лет. То есть в течение этого времени камень в условиях резких перепадов температур, сильных морозов будет прочным. Для строительства железных

и автомобильных дорог это идеальный инертный материал, — подчеркивает прораб участка «Курьян» Александр Коломоец. — Наш щебень постоянно используют железнодорожники при ремонте пути, мостовики для производства конструкций. Кубовидный щебень поставляется для изготовления асфальта.

Сегодня завод «Курьян» в месяц готов производить более 20 тысяч кубометров камня и щебня разных фракций. Для этого здесь имеется дробильный комплекс с 9 конвейерами, экскаваторы, самосвалы, погрузчики, бульдозеры, гидромолоты. В связи с возросшими объемами заказов на заводе организована круглосуточная работа.

ФОТОФАКТ РАЗЪЕЗД МОХОРТОВ



Осенью «БСМ» планирует сдать в эксплуатацию разъезд Мохортов. Он станет первым объектом на линии Тында — Бамовская, построенным в рамках увеличения пропускной способности этого участка. Железнодорожники уже готовятся к обслуживанию нового разъезда.

Начальник участка ПЧ-22 Константин Козырев:

— Нас радует, что здесь используются новые технологии, современные материалы. Хочется отметить укрепление насыпи камнем. Это поможет стабилизировать земполотно и предотвратить в будущем просадки пути за счет сохранения вечной мерзлоты. Сегодня на ряде участков мы сталкиваемся с постоянными просадками, пучинами из-за оттаивания грунта в основании насыпи, на Мохортове же предусмотрена защита от капризов вечной мерзлоты.

ЦИТАТА НОМЕРА

— Несмотря на все проблемы, я могу заверить, что БАМ и Транссиб будут модернизированы, — точно так мы выполнили обещание и создали инфраструктуру сочинской Олимпиады, и тоже в очень непростых условиях.

Владимир Якунин

Президент ОАО «РЖД» в интервью телеканалу «РЖД-ТВ»



Наше будущее — новые стройки

Взгляд на профессию молодых инженеров

Каждый год в подразделении «Бамстроймеханизация» приходят молодые инженеры — выпускники строительных факультетов. Одни, проработав несколько месяцев, понимают, что профессия строителя не их призвание и уходят из компании, другие, наоборот, загораются новыми объектами и уже не представляют свою жизнь без

ритма строительных площадок. Сегодня мы встречаемся с двумя инженерами, которым «Бамстроймеханизация» вслила любовь к своей профессии.

— Наше детство навеивает очень много интересных воспоминаний. Тогда ведь не было гаджетов, компьютерных игр и мы постоянно проводили время на улице, родители нас часто брали с собой на строительные участки. Мой отец работал на «Магирусе» и мы с ним много поездили по трассе, помню, какой был восторг, когда в 7 лет в Моготе меня посадили за руль и предложили попробовать поехать, — рассказывает заместитель начальника

производственного отдела «Бамстроймеханизации» Денис Отливан. — Наверное, с того времени я и полюбил стройки.

Отец Дениса — Александр Владимирович Отливан более 30 лет отработал водителем в «БСМ». По признанию бамовских коллег «Магирус» Александра был самым ухоженным в МК-94 и самосвал узнавали даже издалека. Мама — Надежда Ивановна тоже уже много лет работает в бухгалтерии «БСМ».

Еще одна известная в компании династия — Поляковы. Сегодня уже третье поколение в этой семье связало свою жизнь со строительством дорог.

— Машины мне нравились с детства. Папа часто брал меня на участки, где в то время работала мехколонна, и там я увидел, что из себя представляют бульдозер и экскаватор. Поэтому, когда подошло время поступать в университет — сомнений в выборе профессии не было, поступил на учёбу по специальности «Строительно-дорожные машины», — вспоминает ведущий инженер ПТО Владимир Поляков. — Первый свой практический опыт по специальности получил в «МК-55» на участке «Болотный» ж/д линии Томмот — Якутск.

➤ Продолжение на стр. 4

Наше будущее — новые стройки

ЛЮДИ КОМПАНИИ

Окончание. Начало на стр. 3

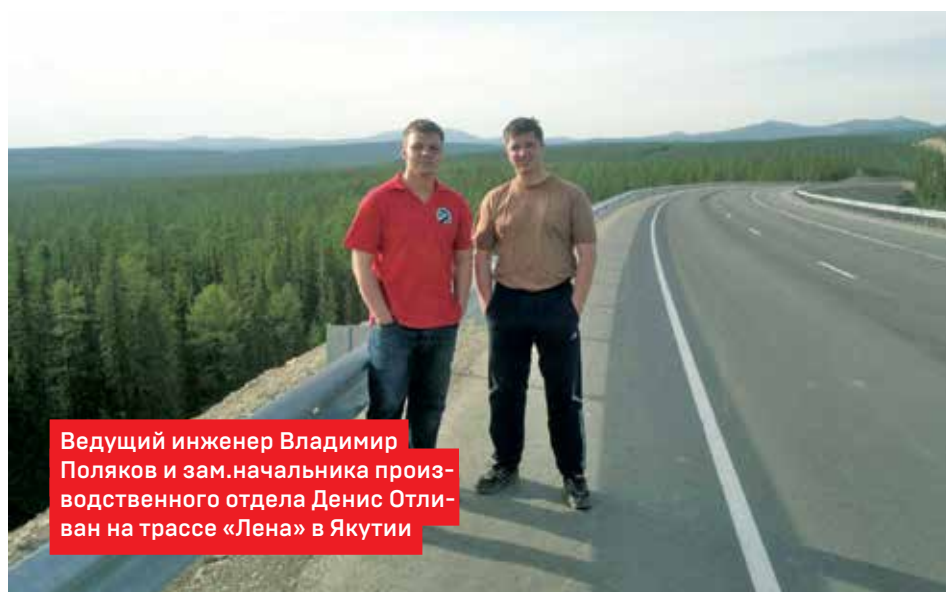
Там моим наставником стал механик Аркадий Иванович Клементьев. Он закрепил меня за моторным цехом и под его контролем мы вместе с мотористом ремонтировали двигатель ЯМЗ-238 самосвала «МоАЗ». Я с увлечением разбирался в принципе разборки и сборки двигателя, настолько это было интересно.

После окончания ДВГУПС в 2007 году Владимир устроился линейным механиком в ставшую уже родной МК-55. В то время мехколонна работала на строительстве ж/д линии Томмот — Якутск. Участок «Северный» находился рядом с поселком Улуу. Как раз в это время мехколонна получала первые в «Бамстроймеханизации» самосвалы «Астра».

— С «МоаЗами» было проще, при наличии запчастей и смекалки эти машины мы ремонтировали быстро. А с «Астрой» пришлось посложнее. Первое, с чем мы столкнулись в ремонте этой машины — это передние рессоры. Запчастей на эти самосвалы не было и нам не разрешали ничего трогать, так как машины находились на гарантии. После прихода железной дороги в Нижний Бестях МК-55 передислоцировалась на участок «Кырбыкан», где мы приступили к реконструкции автодороги «Лена», — рассказывает Владимир Поляков.

Одновременно с Владимиром ДВГУПС окончил и Денис Отливан. Его выбор пал на экономический факультет, поэтому и работать в «Бамстроймеханизацию» в 2007 году он пришел экономистом.

— Я рассчитывал стоимость машиночаса на различных объектах. Здесь нужно было собрать множество различных цифр: стоимость техники, запчастей, амортизацию, размер заработной платы, использовать на каждый регион свой коэффициент. Не могу сказать, что мне эта работа не нравилась, но захотелось получить строительное образование, чтобы расширить свой



Ведущий инженер Владимир Поляков и зам.начальника производственного отдела Денис Отливан на трассе «Лена» в Якутии

кругозор. В 2010 году я окончил факультет «Строительство автомобильных дорог и аэродромов» и перешел в производственно-технический отдел. Здесь деятельность связана и с работой в кабинете, и с выездом на строительный участок. Много общаешься с представителями заказчика, субподрядчиков, организаций строительного контроля, — объясняет свой выбор профессии инженера-строителя Денис Отливан. — В то время проходило очень много электронных аукционов по реконструкции федеральных дорог «Лена», «Усури» и мы вместе с коллегами готовили конкурсную документацию для участия «Бамстроймеханизации» в этих торгах. Это была очень кропотливая работа, в которой принимали участие специалисты всех отделов.

При подготовке документов для электронных аукционов права на ошибку нет ни у кого. Малейшая неточность могла стоить отстранения от участия в торгах и потере объектов стоимостью в миллиарды рублей.

— Конечно, когда проходят аукционы всегда есть мандраж. Но когда уже все позади, наступает облегчение, и, в случае победы «БСМ» — радость о не зря проделанной работе, — продолжает Денис. — Первым и, наверное, самым запоминающимся объектом стал участок трассы «Лена» 579–600 км. Этот проект вел от аукциона до сдачи дороги в эксплуатацию. Хочу здесь выразить слова благодарности своим более опытным коллегам, наставникам, помогавшим советом и делом в решении возникающих вопросов.

Для Владимира Полякова таким наставником стал отец, курирующий реконструкцию федеральной трассы «Лена» в Якутии.

— Работая механиком было интересно, как насыпь устраивается, как выемка разрабатывается, поэтому решил получить второе высшее образование по специальности «Строительство железных дорог» и перейти на должность мастера СМР МК-55. Теория безусловно важна, но опыт приходит с практикой. Это еще раз

доказал случай на участке «Кырбыкан». Мы разрабатывали небольшую выемку, которая состояла, как потом оказалось, из непригодных для устройства насыпи грунтов, а по проекту — грунт распределялся в насыпь. Выемку разработали, кюветы устроили, но вода все равно уходила под насыпь. Никто не знал, что делать. Юрий Владимирович тогда подсказал, что нужно сделать глиняные замки вдоль подошвы насыпи. Мы их соорудили, и проблема за два дня решилась.

Сегодня Владимир Поляков и Денис Отливан работают в производственном отделе «Бамстроймеханизации». Перед ними стоят масштабные задачи по реализации проекта модернизации Байкало-Амурской магистрали.

— В строительстве нет границ для развития. Инженерная мысль постоянно идет вперед. Это можно судить, например, даже по проектам новых развязок, на которых применяются современные материалы для сохранения вечной мерзлоты. Для молодежи «БМ-2» — это отличный полигон для самореализации, получения новых знаний и бесценного опыта, — считает Денис Отливан. — Конечно, строительная отрасль в настоящее время переживает не лучшие времена. Но, я думаю, это всего лишь очередной барьер, который надо преодолеть. Поэтому я уверен, что мы переживем и нынешний кризис. Ведь «Бамстроймеханизация» выстояла в самые сложные 90-е годы, смогла сохранить свое имя и почти полувековую историю.

— Сейчас мы начинаем реконструкцию участков БАМа, на которых много лет назад работали родители и здесь, конечно, испытываешь гордость за то, что и нам выпала честь пройти по стопам трудовой деятельности наших отцов и матерей, — говорит Владимир Поляков. — Теперь задача построить БАМ-2, чтобы уже дети гордились нашим вкладом в развитие магистрали.



ФОТОФАКТ РЕКОНСТРУКЦИЯ ФЕДЕРАЛЬНОЙ ДОРОГИ «ЛЕНА»

На участке 93–123 км трассы Большой Невер — Якутск МК-154 продолжается укладку асфальтобетона. Сегодня с учетом прошлого года здесь уложено уже более 22 километров асфальтового покрытия. Новая дорожная одежда состоит из трех слоев: черного щебня, пористого крупнозернистого плотного и мелкозернистого асфальтобетона. Такая конструкция позволяет обеспечить высочайшее качество магистрали в условиях

вечной мерзлоты и сурового климата. Асфальтобетонную смесь производит французский завод ERMONT, а на укладке асфальтобетона работает немецкая техника BOMAG. Осенью «Бамстроймеханизация» сдаст в эксплуатацию весь 28-километровый (уменьшение длины на 2 км за счет спрямления) участок. Напомним, что реконструкция ведется с июня 2012 года и по плану должна завершиться в 2015 году.

Поздравляем!

Руководство ПАО «Бамстроймеханизация» и коллектив МК-7 поздравляет с 60-летием **Григория Яковлевича Полещука**, директора ООО «МК-7».

Дорогой, Григорий Яковлевич, уже почти 40 лет вы работаете в тресте «БСМ». Пройдя все ступени карьерного роста от водителя, мастера, начальника ПТО, главного инженера, вы стали руководителем крупнейшей мехколонны. Во многом именно

благодаря вашим организаторским способностям МК-7 всегда в лидерах. Сегодня для коллег вы являетесь ярким примером профессионализма, трудолюбия и отзывчивости. Мы благодарим Вас за то, что вы находите время и передаете свой опыт молодому поколению строителей.

Желаем Вам, Григория Яковлевич, крепкого здоровья, энергии и оптимизма в осуществлении всех задуманных планов. Пусть ваша жизнь будет наполнена свет-

лыми и радостными событиями, а удача сопутствует в делах!

Руководство ПАО «Бамстроймеханизация» поздравляет: с юбилеем **Ольгу Филипповну Никушкину**, кладовщика ГСМ ООО «МК-7»; с 65-летием **Щербакова Валерия Павловича**, водителя ООО «МК-7» и **Василия Николаевича Анищенко**,

рабочего по обслуживанию здания ПАО «БСМ»; с 50-летием **Валерия Владимировича Пшенникова**, слесаря по ремонту автомобилей и СДМ ООО «МК-7».

Дорогие ветераны! Ваш юбилей — это замечательный повод вспомнить о чудесных событиях в вашей жизни, собрать близких людей и загадать желания! Пусть все они исполнятся и подарят яркие эмоции. Желаем Вам благополучия и новых свершений!

РЕДАКТОР
Павел Козменчук

ДИЗАЙН
Леонид Баланёв

ФОТОГРАФИИ
Пресс-служба
ПАО «БСМ»

ИЗДАТЕЛЬ
ПАО «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 ООО «ИПК «ОДЕОН», 675000, Амурская область, г. Благовещенск, ул. Вокзальная, 75.

Заказ № 0616. Тираж 990 экз.