



Издание ПАО «Бамстроймеханизация»

Издается с 8 августа 2009 года

www.oaobsm.ru, тел. (41656) 4-04-11

С Днем строителя!

№
2 (78)
Август 2016

БамСтройМеханизация

Строительство развязок и вторых путей на БАМе даст значительный рост пропускной способности Дальневосточной магистрали



Будущее уже здесь

РЕГИОН: АМУРСКАЯ ОБЛАСТЬ

Модернизация БАМа открывает новые возможности для железнодорожников

Сегодня Тындинский регион Дальневосточной железной дороги — большая строительная площадка. На каждом его направлении кипит работа: строятся развязки, реконструируются мосты, укладываются новые пути, расширяются станции. То, что еще вчера казалось делом будущего, сейчас уже превращается в реальность — сдаются дополнительные развязки, открываются обновленные станции.

В масштабной модернизации БАМа задействованы тысячи строителей. Одни отсыпают земполотно и возводят мосты, другие — монтируют светофоры и укладывают пути... Самый напряженный участок между станциями Тынды и Хани. В этом году здесь строится 11 развязок и вторые пути на перегоне Олекма —

1945 км. Все развязки возводятся по типовому проекту и, на первый взгляд, они похожи друг на друга. Но у каждого свой, неповторимый, облик. Например, Студенческий (перегон Чильчи — Марихта) огибает скалу и с воздуха напоминает подкову. Здесь механизаторы разрабатывают выемку, которая в бамовские времена на этом участке уже была построена под два пути, однако новый проект потребовал её расширения для обеспечения безопасности движения. Высота скалы доходит до 32 метров, всего механизаторам предстоит уширить участок длиной 400 метров.

— Скала очень крепкая, экскаватору с ней справиться сложно. Обычно в таких ситуациях производят взрывы, но, учитывая, что мы работаем рядом с действующей железной дорогой, взрывать здесь запрещено. Поэтому породу разрыхляем буровыми станками на глубину 3 метра, делаем отверстия каждые 40 сантиметров, далее за дело берутся бульдозеристы, — говорит мастер СМР МК-7 Константин Дианов.

Разъезд Морощка (перегон Марихта — Лопча) расположен в живописном месте. Стальная нитка магистрали здесь проходит по самой кромке полноводной реки Нюкжа. Механизаторы на этом объекте строят технологическую дорогу к площадкам под будущие объекты нового разъезда. С квадрокоптера видно всю мощь северной реки и рядом тоненькую ниточку железной дороги.

Летом водные преграды становятся серьезным препятствием для строителей. Практически через каждый километр БАМа протекает река или ручей. И если до Чильчи еще можно добраться на машине, то дальше автодорога упирается в реки, на которых нет мостов. Но ме-

ханизаторов это не останавливает, они передислоцируют технику на платформах по железной дороге и заходят на отдаленные участки. На таких перегонах работает МК-74. Эта мехколонна строит развязки Медвежий и Ивановит в районе Олекмы и вторые пути на участке Олекма — 1945 км.

На Малом БАМе завершаются земляные работы по сооружению развязок Федосеев и Побожий, а разъезд Мохортов уже готов к открытию. Сегодня для Дальневосточной железной дороги это один из самых лимитирующих участков, поэтому здесь с нетерпением ждут появления новых разделительных пунктов, позволяющих увеличить пропускную способность этой однопутной ветки.

Разъезд Побожий строится в 10 километрах от столицы БАМа на перегоне Сети — Тынды. На этом объекте механизаторы отсыпают последние метры земполотна под второй путь. Высота насыпи на ряде участков доходит до трех метров — это немного, как подчеркивают строители, главная сложность здесь в мари, которая начала оттаивать летом.

☉ Продолжение на стр. 2



На разъезде Побожий механизаторы отсыпали около 3 километров земполотна под второй путь



Для укрепления водоотводных каналов вдоль развязок строители используют геомембрану и геотекстиль

Уважаемые коллеги!

Развитие Восточного полигона железных дорог России по-прежнему остается приоритетным направлением работы «Бамстроймеханизации». Сегодня тысячи наших строителей трудятся на десятках железнодорожных объектах в Амурской области, Хабаровском, Забайкальском, Приморском краях. Они строят развязки, реконструируют станции, укладывают вторые пути. Все эти проекты реализуются для увеличения пропускной способности Дальневосточной и Забайкальской железных дорог, грузоперевозки по которым растут с каждым годом.

Этим летом «Бамстроймеханизация» сдает в эксплуатацию развязки Барсовый и Пожарский на линии Барановский — Хасан, станцию Болонь на участке Волочаевка — Комсомольск. У нас снова зарождается традиция сдачи объектов ко Дню железнодорожника. К профессиональному празднику работников стальных магистралей мы открываем разъезд Мохортов в Тындинском регионе. Это знаковый и долгожданный объект, как для железнодорожников, так и для строителей.

Для пропуска возрастающего объема грузов компания «РЖД» сегодня ждет открытия новых развязок, станций с удлиненными приемоотправочными путями и наша задача вовремя и с высоким качеством сдавать объекты заказчика.

В тандеме с «Бамстроймеханизацией» сегодня работают мостовики, связисты, энергетика, взрывники, путейцы... И здесь хочется выразить слова благодарности всем нашим партнерам, которые, несмотря на массу сложностей, достойно выполняют свою работу на строительных площадках. Только общими усилиями мы сможем выполнить задачу по масштабной модернизации Байкало-Амурской магистрали и Транссиба.

Дорогие друзья, поздравляем вас с Днем железнодорожника и Днем строителя! Желаем вам крепкого здоровья, семейного благополучия и финансовой стабильности!

С уважением, председатель Совета директоров ПАО «Бамстроймеханизация» Василий Тарасенко, и.о. генерального директора ПАО «Бамстроймеханизация» Сергей Васильев.

ЦИФРА НОМЕРА

19

развязок будет построено «Бамстроймеханизацией» в границах Тындинского региона Дальневосточной железной дороги по программе модернизации Восточного полигона железных дорог России

Будущее уже здесь

РЕГИОН: АМУРСКАЯ ОБЛАСТЬ

Окончание. Начало на стр. 1

— Для защиты земполотна с обеих сторон насыпи предусмотрены водоотводные канавы, на дно которых сначала укладывается геомембрана, потом стелется тканый материал—дорнит и затем засыпается скальным грунтом. Такая конструкция не позволит воде размывать канаву и будет способствовать сохранению насыпи,—рассказывает заместитель начальника МК-154 Евгений Милованов.

Железнодорожники уже могут оценить преимущества разъезда Московский комсомолец, построенного на линии Тында—Новый Ургал. Он расположен на однопутном 35-километровом перегоне Деэс—Учугей, лимитирующим из-за



Для обеспечения безопасности движения при сооружении разъезда Студенческий механизаторы расширяют построенную в бамовские времена выемку

своей большой протяженности. За счет открытия этого разъезда пропускная способность участка Тында—Верхнезейск увеличилась до 18 пар поездов в сутки. Московский комсомолец построен с учетом приёма составов до 73 условных вагонов. Это особенно актуально в связи с ростом объёмов перевозок угля в восточном направлении. В этом году после реконструкции открывается станция Улак, которая будет принимать составы с эльгинским углем.

Продолжается расширение станции Тынды. Здесь появятся новый сортировочный парк и горка средней мощности. За счет этого пропускная и перерабатывающая способности станции увеличатся в два раза.

ЦИТАТА



Начальник Тындинского центра организации работы железнодорожных станций Дальневосточной дирекции управления движением Игорь Пискун в интервью газете «Гудок»:

— Нам крайне необходима реконструкция станции Тынды, так как при строительстве новых разъездов увеличатся объёмы перевозок, а она уже и так работает на пределе своей пропускной и перерабатывающей возможности. Затем необходимо увеличивать пропускную способность южного участка за счёт строительства разъездов Мохор-

тов, Федосеев и оборудования участка автоблокировкой. Строительство вторых путей и двухпутных вставок даст региону увеличение пропускной способности, рост участковой скорости. У диспетчерского аппарата появится возможность более гибко и качественно управлять движением поездов на нашем полигоне.

В среднем по участкам Тындинского региона сейчас пропускается до 17 пар поездов. В связи с развитием портов Ваннинского узла потребности в перевозках будут возрастать. К транзитным грузам в восточном направлении добавятся объёмы с Эльгинского месторождения и развивающихся угольных разрезов Южной Якутии.

РАЗЪЕЗД МОХОРТОВ В ЦИФРАХ

177

тысяч м³ — объём земляных работ по сооружению земполотна;

7

количество стрелочных переводов;

43

км — длина кабеля СЦБ;

5

км — протяженность ВСП на железобетонном основании, уложенном на новом разъезде;

61

количество опор ВЛ 35/10кВ;

15

количество светофоров;

Разъезд Мохортов строили: — МК-74 (земляные работы, ВСП); — «Магистраль» (буровзрывные работы); — «Мостостроительная компания-10» (ИССО); — ССМП-868 (СЦБ); — ЭП-764 (ВЛ-35,10).

ФОТОФАКТ РЕКОНСТРУКЦИЯ МОСТОВ



На приемоотправочном пути строящегося разъезда Моховой установлено пролетное строение длиной 33,6 метра через ручей Маристый. Бригаде «Мостоотряда-43» понадобилось всего 3,5 часа, чтобы смонтировать балку, изготовленную на заводе «Улан-Удэстальмост» на береговые опоры. Работу осложняли расположенные над осью пути воз-

душные линии 10 и 35 кВ, кабель ВОЛС и трос группового заземления. Чтобы не задеть коммуникации стрелой крана, пришлось во время «окна» при монтаже балки частично демонтировать и отвести в сторону провода. Следующим этапом реконструкции моста станет укладка плит безбалластного мостового полотна на уже смонтированную балку.

ОНИ СТРОЯТ БАМ-2



Игорь Плюснин, геодезист МК-7:

— Нам, молодым инженерам, работать на БАМе вдвойне интересно, ведь у большинства из нас родители строили Байкало-Амурскую магистраль. И сегодня спустя десятилетия здорово почувствовать атмосферу великой стройки. У меня мама и папа работали в МК-147, и я рад, что сейчас причастен к строительству новых разъездов и вторых путей. В институте я защищал дипломную работу на тему использования летательных аппаратов в геодезии. Хочется применить эти наработки на практике здесь, на БАМе-2. Например, с помощью съемки с квадрокоптера можно создать 3D-модель строящегося разъезда.



Валентин Анисимов, машинист бульдозера МК-7:

— Отсыпая технологическую дорогу на разъезде Морошка, мы работаем в нескольких сантиметрах от реки Нюкки. Река очень своенравная, еще вчера вода была в метрах от нас, а сегодня уже вплотную приблизилась к насыпи. Нам необходимо построить почти три километра автодороги для доставки оборудования на площадки будущего разъезда. Мы производим и защиту откоса насыпи под железную дорогу. Сегодня работать легче, чем первопроходцам, которым пришлось строить магистраль в глухой тайге. Хотя комары, медведи куда не делись.



Олег Кудakov, машинист экскаватора МК-7:

— У нас уже династия механизаторов. Папа с 1975 года работал на БАМе в МК-147 машинистом экскаватора. Мехколонна отсыпала земполотно практически на том же месте, где сейчас мы строим разъезд. В детстве с любопытством изучал как устроен экскаватор, отец давал посидеть в кабине, подвигать рычагами. Поэтому после школы в выборе профессии сомнения не было — хотелось, как и отец, строить дороги. Сколько за это время построил километров дорог я не считал. Главное, чтобы в будущем нас ждали новые объекты, и работа механизаторов была востребована.

Дорога к переходам

РЕГИОН: ПРИМОРСКИЙ КРАЙ

Барсовый и Пожарский открыты для движения поездов

На линии Барановский—Хасан Дальневосточной железной дороги введены в эксплуатацию новые разьезды Пожарский и Барсовый. Разделительные пункты расположены на однопутной железнодорожной линии, соединяющей Транссиб с приграничными с Северной Кореей и Китаем станциями Хасан и Махалино, а также с морскими портами Посыет, Славянка и Зарубино на юге Приморского края.

Строительство данных разьездов было запланировано в рамках развития Восточного полигона железных дорог. В прошлом году «Бамстроймеханизация» приступила к возведению на перегоне Кедрово—Бамбурово разьезда Пожарский, а на перегоне Провалово—Приморская разьезда Барсовый.

— Общий объем земляных работ на этих объектах составил более 200 тысяч



Новые разьезды увеличили пропускную способность линии Барановский — Хасан, связывающей Транссиб с погранпереходами и портами

кубометров грунта,— рассказывает главный инженер МК-154 Александр Выграненко.— Наряду с отсыпкой земполотна под новые пути мы вели строительство подъездной автодороги от железнодорожного переезда до разьезда Барсовый протяженностью 16 километров.

— Для начала строительных работ здесь

пришлось практически полностью обустроить дорогу для подвоза материалов и техники. Использовать для этих целей железнодорожный транспорт оказалось нецелесообразно, так как существующий однопутный участок едва справлялся с ежесуточным пропуском грузовой базы. Поэтому организация подъездов заняла

достаточный период времени,— отметил заместитель главного инженера Дальневосточной железной дороги Игорь Пинчук.

В рамках строительства механизаторам пришлось реконструировать земполотно, которое осталось с 90-х годов, когда разьезды были закрыты из-за резкого падения объемов перевозок. На Барсовом была смонтирована новая водопропускная труба, а на Пожарском два старых моста заменены трубами. В результате здесь уложили путь на железобетонном основании, а за счет сварки рельсов он стал бесстыковым, так называемым «бархатным». На разьездах установлены современные модули постов ЭЦ, построены бетонные платформы.

На Барсовом и Пожарском по три пути: один—главный и два приемоотправочных. Протяженность приемоотправочных путей составляет 1250 метров. Поэтому разьезды готовы принимать длиннооставные поезда.

По оценке дирекции управления движением Дальневосточной магистрали результатом ввода новых разьездов станет увеличение пропускной способности участка с 11 до 13 пар грузовых поездов в сутки.

Направление к океану

РЕГИОН: ХАБАРОВСКИЙ КРАЙ

Станции под длиннооставные поезда

На линии Волочаевка—Комсомольск «Бамстроймеханизация» продолжает реконструкцию действующих станций и разьездов. На этом участке Дальневосточной железной дороги, который связывает Транссиб с БАМом, компания ведет удлинение приемоотправочных пу-

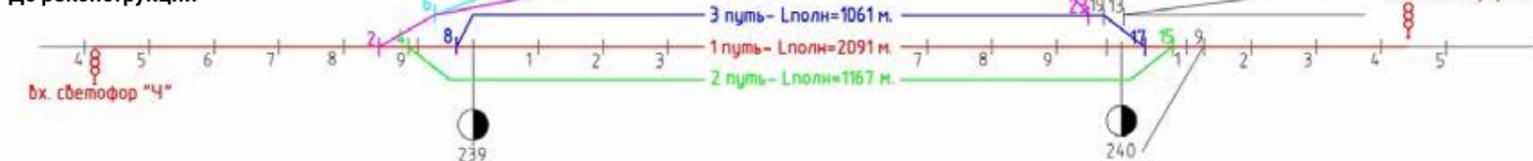
тей на 9 объектах. С начала строительномонтажных работ механизаторы переработали здесь более 600 тысяч кубометров грунта. Основной объем пришелся на станции Подали, Болонь и Тейсин.

Этим летом в Комсомольском регионе «БСМ» сдаст в эксплуатацию после мо-

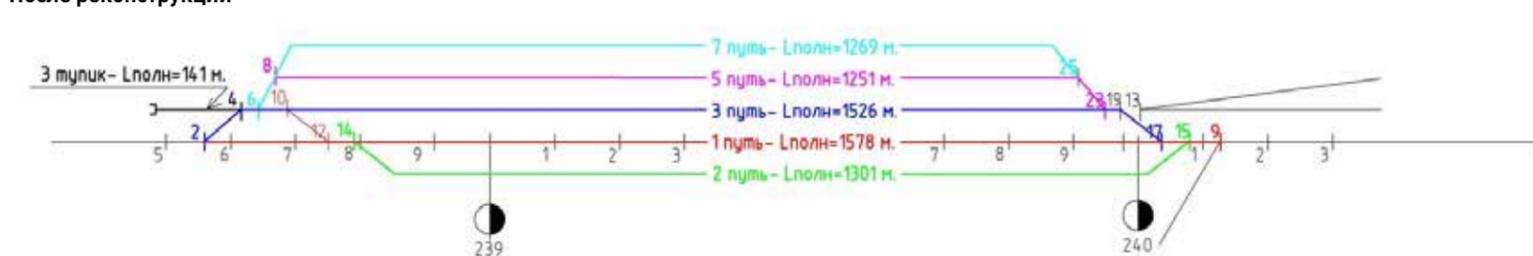
дернизации станции Болонь и Тейсин, а до конца года железнодорожники смогут оценить преимущества обновленной инфраструктуры на станциях Менгон, Вандан, Форель, Уктур и разьездах № 21 и Дальневосточный.

Схема развития путей станции Болонь Дальневосточной железной дороги

До реконструкции



После реконструкции



Станция Болонь на участке Волочаевка – Комсомольск Дальневосточной железной дороги

Удлинение приемоотправочных путей

- 7 путь – на 171 метр
- 5 путь – на 151 метр
- 3 путь – на 465 метр
- 2 путь – на 134 метр

ОНИ СТРОЯТ БАМ-2



Олег Шишов, машинист экскаватора МК-154:

— Я начинал работать на строительстве западного участка БАМа. С тех пор всегда с собой беру на вахту фотоаппарат, чтобы фиксировать каждый момент стройки, делать красивые ракурсы природы. У меня собраны тысячи фотографий, на которых запечатлены многие события. А в последнее время вместе с фотоаппаратом возю еще и цифровую видеокамеру, снимаю фильмы. Сегодня я работаю на реконструкции станции Тьнда, наша мехколонна отсыпает площадку под сортировочный парк. Думаю, что в столице БАМа мой фотобанк пополнится новыми снимками, здесь много интересных мест для съемок.



Петр Горovenко, водитель самосвала МК-7:

— Мы строим разьезд Студенческий, сейчас разрабатываем выемку. Скальный грунт дает о себе знать: на самосвалах режется резина, приходится часто менять шины. Сложности связаны и с тем, что мы работаем рядом с железной дорогой. Только появился на горизонте поезд— сразу останавливаемся, поэтому за смену много рейсов не сделаешь. Но работа мне нравится, все-таки строим БАМ-2, потом наши потомки, я думаю, вспомнят нас добрым словом.



Сергей Федоров, машинист катка МК-7:

— Метр за метром идем вперед. Самосвал подвозит грунт, бульдозер его разравнивает, а каток уже утрамбовывает. Природа здесь замечательная, посмотрите, какая красивая река Ньюка. О каждом объекте свои воспоминания. В «Бамстроймеханизации» я работаю уже 12 лет, строил дорогу на Эльгу, реконструировал станцию Забайкальск, федеральную дорогу «Лена», а теперь— БАМ. Чем запомнится эта стройка? Наверное, большим количеством поездов, пронесшихся мимо нас.

С заботой о детях

СОЦИАЛЬНОЕ ПАРТНЕРСТВО

В Тынде стартовала новая социальная программа

1 июня, в международный День защиты детей, в Тынде был дан старт программе «С заботой о будущем», разработанной по инициативе губернатора Амурской области Александра Козлова и поддержке группы компаний «Бамстроймеханизация». В зале регистраций Тындинского ЗАГСа собрались 10 семей города Тынды и Тындинского района, в которых в мае 2016 года родились малыши, чтобы получить первый официальный документ — свидетельство о рождении. Поздравить их пришли начальник Управления ЗАГС Амурской области Наталья Томилова, мэр Тынды Евгений Черенков, глава Тындинского района Тамара Лысакова, и.о. генерального директора ПАО «Бамстроймеханизация» Сергей Васильев.

— Вопросы демографии сегодня волнуют всех на самом высоком уровне. В брачный возраст вступают дети 90-х годов, а это был период стремительного падения рождаемости. Поэтому сейчас мы должны поддержать молодежь, которая родилась в то сложное экономическое время, нацелить их на продолжение потомства. Я с удовольствием хочу отметить, что эта программа стартует с города Тынды — са-



Поддержка детей всегда остается приоритетом компании «Бамстроймеханизация»

мого молодого города Амурской области, где много молодежи и где на протяжении долгих лет рождаемость выше смертности, — говорит начальник Управления ЗАГС Амурской области Наталья Томилова. — Мы благодарим «Бамстроймеханизацию» за внимание и заботу о тындинцах, появившихся на свет.

Мэр Тынды Евгений Черенков и глава Тындинского района Тамара Лысакова

выразили надежду, что программа «С заботой о будущем» будет стимулировать рождаемость, а подарки от губернатора станут хорошим подспорьем для молодых мам.

— Сейчас уделяется большое внимание Дальнему Востоку и, в частности, Байкало-Амурской магистрали, но мы понимаем, что БАМ и его столица — Тында станут развиваться только, если здесь будут образовываться новые семьи, рождаются дети. Давая сегодня старт социальной программе поддержки новорожденным в этом зале Тындинского

ЗАГСа, мы уверены, что юные тындинцы, которым всего несколько дней, в будущем станут высококлассными строителями, железнодорожниками, врачами, учителями и им предстоит развивать наш регион дальше — осваивать новые месторождения, строить автомобильные и железные дороги. Это и будущие работники нашей компании, — выступил и.о. генерального директора ПАО «Бамстроймеханизация» Сергей Васильев.

В торжественной обстановке в ЗАГСе молодым мамам выдали свидетельства о рождении детей и в рамках программы «С заботой о будущем» были вручены подарочные наборы от губернатора Приамурья. А маме 200-го малыша, зарегистрированного в Тынде, начальник управления ЗАГС Амурской области Наталья Томилова вручила памятную медаль «Рожденному в Приамурье».

— Я очень признательна губернатору за такое внимание к детям. Нам подарили отличный набор, в котором есть много нужных малышу вещей, — поделилась впечатлениями Светлана Назарчук. — В мае у нас родился второй сын, и мы надеемся, что наши мальчики в будущем свяжут свою жизнь с Байкало-Амурской магистралью: будут водить поезда или строить дороги.

Одновременно с ЗАГСом программа стартовала и в Тындинском роддоме. За 2 месяца действия акции «С заботой о будущем» подарочные наборы здесь получили уже более 100 мам.

Чемпионат механизаторов

ЛЮДИ КОМПАНИИ

В Алдане выбрали лучших строителей

Тындинские механизаторы стали победителями первого этапа II Чемпионата профессионального мастерства среди работников предприятий дорожно-строительной отрасли России. Первые места в своих номинациях заняли машинист автогрейдера МК-154 Виктор Брумберг и машинист экскаватора МК-154 Руслан Негрич.

Соревнования проходили в Алдане среди работников предприятий, обслуживающих федеральную трассу «Лена». Организатором первого этапа стало ФКУ «Упрдор «Лена». Конкурс проходил по пяти номинациям «Машинист автогрейдера», «Машинист бульдозера», «Машинист экскаватора», «Водитель самосвала», «Машинист фронтального погрузчика».

«Бамстроймеханизация» выставила своих сотрудников в двух номинациях и одержала уверенную победу. Руслан Негрич, работающий машинистом экскаватора 11 лет, среди семи конкурсантов показал наилучший результат.

— Сначала у нас была теория, где мы отвечали на вопросы, а потом самая интересная часть — практика. В первом задании с помощью ковша экскаватора машинисты разливали воду из литровой бутылки в три стакана по 250 милли-



Тындинские механизаторы победили в двух номинациях «Лучший машинист автогрейдера» и «Лучший машинист экскаватора»

литров, во втором задании необходимо было в стопке раздавить куриное яйцо, при этом не дотрагиваясь ковшом до самой стопки. А в третьем надо было взять ковшом мяч с трубы и забросить его в баскетбольную корзину. Все конкурсы на время, кто быстрее и точнее все выполнит, тот — победитель. Я работаю на гусеничном экскаваторе, а здесь нам дали колесные машины, они отличаются

в управлении. Но все равно удалось опередить соперников, — рассказывает Руслан Негрич. — Машинистов экскаватора можно сравнить с ювелирами, но только в дорожном строительстве. При отделке откосов, работе рядом с действующей железной дорогой счет идет порой на каждый миллиметр, поэтому интересно принимать участие в таком чемпионате и повышать свое мастерство.

Руслан Негрич — один из представителей знаменитой в «Бамстроймеханизации» династии машинистов экскаваторов. В МК-74 трудится его отец — Богдан Васильевич Негрич. В МК-154 Руслан

работает на одном экскаваторе вместе со своим братом Романом.

— Вся наша жизнь связана с экскаваторами. Нам всегда было интересно наблюдать за работой отца, посидеть в кабине экскаватора, — вспоминает Руслан. — Сейчас мы продолжаем дело своих родителей и снова строим БАМ, наша мехколонна возводит разъезд Улагир.

Виктор Брумберг победил в номинации «Машинист автогрейдера». Виктор Вадимович работает в «Бамстроймеханизации» 14 лет.

Сегодня его автогрейдер задействован на обслуживании федеральной трассы «Лена». В чемпионате профессионального мастерства машинист автогрейдера выполняли два практических задания. В первом необходимо было пройти участок «змейка», проехав задним и передним ходом через 6 ворот, при этом не сбить флажки и не заехать за пределы коридора. Во втором задании конкурсанты проходили участок с препятствиями: сбивали передним отвалом блоки, установленные на пеньки в середине колеи, а средним отвалом скидывали блоки, размещенные на пеньках слева и справа от колеи.

Руслан Негрич и Виктор Брумберг приняли участие во втором этапе II Чемпионата профессионального мастерства, который прошел в Хабаровске. Здесь механизаторы боролись за право представлять Дальний Восток в заключительном этапе российского Чемпионата, организованного Росавтодором.

РЕДАКТОР
Павел Козменчук

ФОТОГРАФИИ
Константин Пожаров,
Евгений Пасютин

ДИЗАЙН
Леонид Баланёв

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.