



Издание ОАО «Бамстроймеханизация»

Издается с 8 августа 2009 года

www.oaobsm.ru, тел. [41656] 4-04-11

4 *БАМ-2: старт дан*

5 *Медаль для БАМа*

6 *Дорога для калия*

6 *В ожидании инвестиций*

7 *Сочи: 2009—2013*

8 *Говорим легко*

**№ 14-15
(62-63)**

ДЕКАБРЬ 2013

БамСтройМеханизация

*С Новым
Годом!*

Уважаемые коллеги!

На пороге Новый, 2014 год! Как обычно, в ожидании главного зимнего праздника мы верим и надеемся, что все печали и проблемы останутся в прошлом, а новый год принесет в нашу жизнь удачу, достаток, исполнение желаний. Год 2013-й для нашей компании был богат на события. Мы отметили 55-летие МК-74, сдали в эксплуатацию участки автомобильных дорог «Усури» в Приморском крае, «Лена» в республике Якутии. Продолжается строительство развязки Хумма на линии Комсомольск — Советская Гавань, реконструкция 93—123 км автодороги Большой Невер — Якутск, участка 681—687 км трассы Хабаровск-Владивосток. У нас появились новые объекты в Москве, в Пермском крае.

В наступающем году мы будем отмечать 40-летие начала строительства Байкало-Амурской магистрали, 40 лет

со дня основания «Бамстроймеханизации». Эти юбилеи станут большими праздниками для наших строителей, которые несмотря на все сложности работы, самоотверженно трудятся в суровых условиях Крайнего Севера, на вершинах перевалов и строят автомобильные и железные дороги с высоким качеством.

Я хочу пожелать, чтобы в новом году у строителей было как можно больше поводов для радости и гордости! Чтобы мы все вместе сумели не просто пережить еще один год, а сделать его настоящим богатым на самые яркие достижения, которые изменят жизнь к лучшему, сделают нас сильнее, увереннее, успешнее.

С уважением, председатель совета директоров ОАО «Бамстроймеханизация» Василий Тарасенко.

Дорогие друзья!

Примите самые искренние, самые теплые поздравления с наступающим 2014 годом и Рождеством!

Наступает один из самых светлых и долгожданных праздников — Новый год! Радостное настроение входит в каждый дом, каждую семью. Уходящий год подарил нам немало достижений и прекрасных минут, обогатил опытом и впечатлениями. В «Бамстроймеханизации» произошли позитивные события и перемены, способствовавшие стабильному развитию нашей компании, открытию новых перспектив для строителей. Дан старт модернизации Байкало-Амурской магистрали: строительству вторых путей, развязок и станций. Эти проекты обеспечат надежной работой, как механизаторов, так и наших коллег — мостостроителей, взрывников.

Успех совместной работы будет зависеть от каждого из нас, только благодаря трудолюбию и профессионализму мы сможем реализовать поставленные перед нами масштабные задачи. Знания и опыт коллектива «Бамстроймеханизации» должны стать и в будущем году основой нашего успеха.

Провожая 2013 год, оставим в прошлом все тревоги и заботы: наступающий год принесет новые планы и надежды, откроет новые возможности. Пусть он подарит вам, дорогие друзья, счастье, радость, любовь родных и близких! Крепкого вам здоровья и семейного благополучия! С Новым 2014 годом!

С уважением, генеральный директор ОАО «Бамстроймеханизация» Виталий Тарасенко.

Виталий Тарасенко: «Планы на 2014 год оптимистичные»

АКТУАЛЬНОЕ ИНТЕРВЬЮ

«Бамстроймеханизация» готова нарастить объемы работ в новом году

Дальневосточный регион по-прежнему дает основную нагрузку подразделениям «Бамстроймеханизации». В последние годы наметилась устойчивая тенденция к росту объемов работ по реконструкции федеральных автомобильных дорог. Но в перспективе компанию ждут масштабные проекты и от железнодорожников. Об итогах 2013 года, а также планах строителей на следующий год, нам рассказал в интервью генеральный директор ОАО «Бамстроймеханизация» Виталий Тарасенко.

— Виталий Васильевич, остались считанные дни 2013 года, каким минувший год был для «Бамстроймеханизации»? Отметьте главные события.

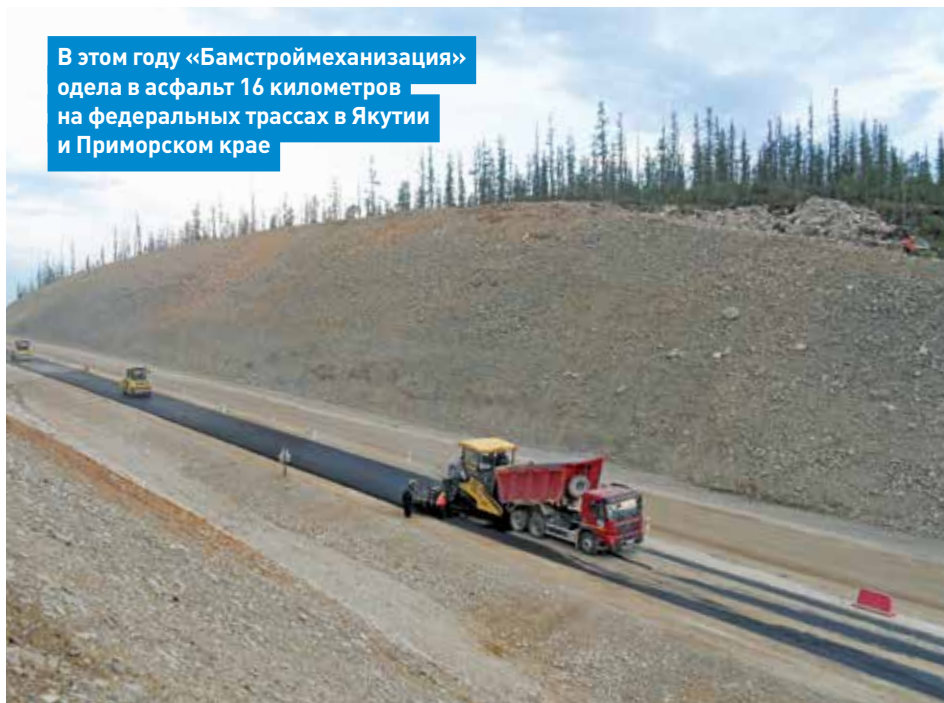
— Наиболее ярким событием всегда становится завершение строительства объектов и сдача их заказчику. Каждый год «Бамстроймеханизация» открывает новые участки автодорог, железнодорожные станции, развязки. В этом году мы сдали в эксплуатацию 7-километровый участок трассы «Лена» в рамках реконструкции 579—600 км этой магистрали. Здесь собственными силами был выполнен большой объем работ, в сложнейших климатических условиях Крайнего Севера дорожно-строительный участок произвел укладку асфальтобетона и мы выполнили свои обязательства по этому году перед заказчиком — ДСД «Дальний Восток». В 2014 году необходимо завершить асфальтирование оставшихся 9 километров и сдать этот объект в эксплуатацию.

В ноябре в торжественной обстановке был открыт участок 672—681 км на трассе «Уссури» в Приморском крае. Это достаточно сложный в техническом отношении объект — автомагистраль первой категории. «Бамстроймеханизация» впервые работала на строительстве дороги такого класса. На участке были опробованы решения, не имеющие аналогов в России. Например, арочная труба на реке Боевка, построенная по канадской технологии. Много проблем было из-за большого потока транзитных автомобилей. Водители обращались в различные инстанции с просьбой ускорить темпы работ, чтобы обеспечить комфортный проезд. После перераспределения средств заказчиком была поставлена задача сдать объект на 2 года раньше плана. Мобилизовав свои ресурсы и силы подрядчиков, «Бамстроймеханизация» открыла движение по новому участку в этом году вместо запланированного 2015 года.

— 2013 год был насыщен на структурные преобразования в «Бамстроймеханизации». С какой целью они проводились?

— Главная цель преобразований — улучшение работы. В конце прошлого года из МК-154 был выведен щебеночный завод «Адриановский», а в начале этого года из МК-16 — завод «Курьян». Эти заводы объединены в участок в составе «Бамстроймеханизации». Перед нами стоит задача расширить рынки сбыта и развить щебеночное производство. МК-55 объединена с дорожно-строительным участком. Теперь это мощная мехколонна, имеющая участок по производству асфальта и его

В этом году «Бамстроймеханизация» одела в асфальт 16 километров на федеральных трассах в Якутии и Приморском крае



укладке. Слияние позволило оздоровить ситуацию в МК-55. Прошла реорганизация МК-16, на ее базе создано новое предприятие — МК-94. Принято решение усилить в Хабаровске производственно-технический отдел с тем, чтобы он играл ключевую роль в работе «Бамстроймеханизации». Сегодня основные заказчики, проектировщики находятся в Хабаровске и тындинские инженеры вынуждены две недели в месяц проводить в командировке, решая производственные вопросы. Но это не значит, что будет сокращение ПТО в центральном офисе, в Тынде по-прежнему останется работа с подрядчиками, мехколоннами. Для выработки единой технической политики в компании введена должность технического директора «Бамстроймеханизации». Этой работой займется Виктор Федорович Выграненко.

— Завершается работа на олимпийских объектах, какая судьба у Сочинского представительства «Бамстроймеханизации»?

— В этом году в Сочи мы занимались заготовкой щебня на Ахштырском месторождении и отделочными работами возле олимпийских объектов. Сегодня практически все работы подходят к концу



и МК-147, а также наше представительство, базирующиеся в Сочи, будут переиспользованы в Пермский край на строительство железной дороги к Усольскому калийному комбинату. Здесь уже в полном составе работает «СтройТранс».

— Объект в Пермском крае становится главным для «Бамстроймеханизации» на западе России?

— В марте был подписан договор с «ЕвроХимом» на строительство подъездных путей к месторождениям калийных солей в Пермском крае. Это крупный проект, как в объемах работ, так и финансирования и сегодня он, действительно, для нас основной в западной части страны. Здесь заказчиком выступает частная компания, поэтому возникает очень много нюансов в работе. Сегодня есть отставание от графика строительства, оно связано с дождливым летом, так как в той местности, где мы работаем — глинистые грунты и в дождь вести строительные работы здесь практически невозможно. Сейчас мы наверстываем объемы и к апрелю-маю следующего года отставание будет ликвидировано. В любом случае «Бамстроймеханизация» выполнит условие договора и сдаст объект в намеченные сроки в 2016 году.

— В этом году, судя по большим объемам работ на федеральных автодорогах, основным заказчиком для «Бамстроймеханизации» стала дирекция строительства дорог «Дальний Восток»?

— 2/3 заработанных в этом году средств — это заказы ДСД «Дальний Восток». Большой объем финансирования был выделен на реконструкцию трассы «Уссури», увеличены ассигнования и на автодорогу «Лена». Соответственно на этих объектах и выполнен большой объем строительных работ сверх утвержденного графика. Пока трудно сказать, какая ситуация будет в следующем году, хотя руководство ДСД «Дальний Восток» нас заверило, что все лимиты, запланированные на следующий год, выделят

в полном объеме. Мы намерены и дальше участвовать в аукционах на выполнение работ по реконструкции федеральных автодорог «Лена» и «Уссури». Но здесь довольно жесткая конкуренция, правда, не всегда обоснованная. Понижение стартовой цены доходит до 20%. Если платить «белую» зарплату, все налоги, то такой объект становится заведомо убыточным. Сегодня мы отдаем в социальные фонды 32% от зарплаты, платим НДС, другие налоги. Оплачиваем работникам проезд к месту отдыха и обратно. Поэтому «Бамстроймеханизация» несет значительную финансовую нагрузку и при заключении договоров с заказчиками эти затраты мы вынуждены учитывать.

— Согласно планам ОАО «Российские железные дороги» в ближайшие 4 годы железные дороги Дальнего Востока ждет масштабная реконструкция, какую роль в этих проектах будет играть «Бамстроймеханизация»?

— Наше географическое положение обязывает нас принимать активное участие в строительстве вторых путей, новых станций и развязок на Байкало-Амурской магистрали. ОАО «РЖД» — наш стратегический партнер на протяжении последних 10 лет и мы всегда готовы реализовывать железнодорожные проекты. Уже подписаны договоры на строительство и реконструкцию 4 объектов: это развязка Мохортов, станции Улак, Болонь и Вандан. Сейчас ведутся проектные работы на других участках Дальневосточной железной дороги и в следующем году на них должны начаться строительные работы. Специально для железнодорожных объектов в составе МК-7 создана путевая бригада. Первым объектом для нее станет развязка Хумма. В планах у нас приобретение специальной техники для укладки рельсовой решетки и баллаستировки пути.

Кроме Дальневосточной железной дороги в следующем году мы ждем разворота работ на Забайкальской дороге. В этом году из-за отсутствия финансирования были приостановлены работы по развитию станции Забайкальск. Надеемся, что в 2014 году ОАО «РЖД» продолжит вкладывать средства в объекты на границе с Китаем и у нас снова здесь появятся объемы работы.

— Каким Вы видите наступающий 2014 год для «Бамстроймеханизации»?

— Если посмотреть на объекты, на которых «Бамстроймеханизация» планирует работать в следующем году, то планы оптимистичные. Мы выходим на уровень этого года. Но могут появиться новые проекты, увеличится финансирование переходящих объектов. И не исключено, что показатели по сравнению с 2013 годом улучшатся. В планах на 2014 год сдача участка 681—687 км трассы «Уссури», 9-километрового отрезка на 579—600 км автодороги «Лена», начало работ по укладке асфальтобетона на 93—123 км. Сегодня «Бамстроймеханизация» рассматривает предложение по участию в строительстве объектов на железной дороге Улак-Эльга, ведет переговоры и с другими потенциальными заказчиками, предлагая свои услуги. Но нужно отметить, что сейчас наблюдается стагнация в экономике России, ряд программ сворачивается. Здесь могут пострадать и инфраструктурные проекты, от которых мы напрямую зависим.

В 2014 году нас ждут два юбилея — 40 лет со дня начала строительства Байкало-Амурской магистрали и 40 лет «Бамстроймеханизации». Это будет хороший повод собрать наших друзей, вспомнить историю, отметить ветеранов.

БЛИЦ

Утро или вечер?
Утро. Рассвет.

Самолет или поезд?
Самолет. Время — деньги.

Контроль или доверие?

Доверие с контролем.
Доверяй, но проверяй

Расчет или интуиция?

Интуиция. Интуитивные
выводы обоснованы
расчетом.

Море или горы?

Горы.

Четкий план или спонтанность?

План.

Классики или современники?

Футуристы!



События 2013 года

В 2013 году на сети федеральных автомобильных дорог Дальнего Востока произошли кардинальные изменения: на трассах «Уссури», «Лена», «Амур», «Колыма» открыты обновленные участки общей протяженностью более 100 километров. Свой вклад в реконструкцию этих магистралей внесла и «Бамстроймеханизация». Подготовлен под укладку асфальта участок трассы «Лена» на 849—865 км.

На этой же автодороге в Якутии сдан в эксплуатацию 7-километровый асфальтированный участок в рамках реконструкции 579—600 км. На трассе «Уссури» торжественно открыты 9 километров автодороги первой категории с 672 по 681 км.

55 мгновений

Крепкие объятия, слезы радости, воспоминания о совместной работе... 8 февраля в тындинском дворце культуры «Русь» собрались ветераны, работники, партнеры МК-74, чтобы отметить 55-летний юбилей самой крупной мехколонны «Бамстроймеханизации». Грандиозный праздник объединил несколько поколений строителей, которые вспомнили свои лучшие годы и в очередной раз убедились в том, что им посчастливилось работать в мощнейшей мехколонне России.

Специально к юбилею был учрежден нагрудный знак «55 лет МК-74». Его вручили ста сотрудникам мехколонны, а также тем, кто в разные годы работал на предприятии. Кроме этого строители получили благодарственные письма и почетные грамоты от губернатора Амурской области Олега Кожемако, администрации города Тынды.



Свой 55-й день рождения МК-74 отметила грандиозным праздником

За короткое северное лето ДСУ уложил 7 километров асфальтобетона на трассе «Лена»



Вперед на Крайний Север

В республике Саха (Якутия) «Бамстроймеханизация» в этом году сдала два участка федеральной трассы «Лена». Первый — 849—865 км под укладку асфальта для ЗАО «Труд». Второй — 7 километров с асфальтобетонным покрытием на участке 579—600 км. Из-за затяжной весны и большого количества снега укладка асфальтобетона началась только 12 июня. Прошедшее лето было очень дождливым, непогода доставила массу неудобств строителям. В дожди останавливались не только асфальтоукладчик, не работали и дробильные установки.

Тем не менее дорожно-строительный участок под руководством Александра Купцова выполнил план этого года: в асфальт были одеты 7 километров на отрезке 579—600 км. В октябре государственная комиссия приняла этот участок у «Бамстроймеханизации» в эксплуатацию.

Трасса первого класса

8 ноября в Приморском крае открылось движение по самому современному на Дальнем Востоке участку федеральной автомобильной дороги Хабаровск-Владивосток. Генеральным подрядчиком реконструкции 672—681 км трассы «Уссури» выступала «Бамстроймеханизация».

На митинге, посвященном открытию обновленного участка, никто не скрывал эмоций от проделанной работы. За 2 года наша компания построила 9 километров автодороги 1-й категории, которая отвечает мировым стандартам. Вице-губернатор Приморского края Владимир Балан поблагодарил «Бамстроймеханизацию» за мобилизацию сил и отличное качество магистрали. Новую трассу сначала испытали автогонщики из Владивостока и Уссурийска, а потом по ней проехала колонна самосвалов.



«Бамстроймеханизация» построила самый современный участок автодороги на Дальнем Востоке

«Бамстроймеханизация» внесла значительный вклад в строительство олимпийских объектов



В ритме Олимпиады-2014

В этом году «Бамстроймеханизация» выполнила большой объем работ по подготовке площадей под укладку асфальтобетона на объектах Олимпийского парка. Коллектив МК-147 выполнил ювелирную работу по устройству участков для асфальтобетонного покрытия на площади более 180 тысяч квадратных метров. Рекорд был поставлен в сентябре. В рамках подготовки к проведению XII Международного инвестиционного форума механизаторы сдали 29600 м².

На Ахштырском месторождении в этом году заготовлено более одного миллиона кубометров скального грунта. «Бамстроймеханизация» выполнила свои обязательства перед заказчиком ОАО «РЖДстрой» и сдала объекты с высочайшим качеством. Так наша компания завершает работы на строительстве олимпийских объектов.

БАМ-2: старт дан



Государство вкладывает в развитие железных дорог Дальнего Востока 260 миллиардов рублей

Решения многочисленных правительственных заседаний по развитию Байкало-Амурской магистрали начали осуществляться на деле. Реализация программы модернизации БАМа не только увеличит пропускную способность стратегической магистрали, но и даст существенные объемы работ строительным предприятиям, в том числе и «Бамстроймеханизации», центральный офис которой находится в столице БАМа — Тынде.

После решения правительства России выделить 260 миллиардов рублей на модернизацию Транссиба и БАМа ОАО «Российские железные дороги» сразу же приступило к заключению договоров с проектировщиками и строителями на выполнение работ по реконструкции станций и развязок, сооружению вторых путей на лимитирующих участках.

На север Приамурья уже заехали группы геологов и геодезистов из Челябинска и Казани, они начинают проводить проектно-изыскательские работы на участке Тында — Хани для строительства вторых путей БАМа и новых развязок. Вторую ветку проложат на перегонах Разъезд 1945 — Олекма, Чильчи — Ункур, Кувыкта — Кутыкан, Талума — Юктали, также в планах строительство двухпутных вставок на перегонах Юктали — Тас-Юрях и Курьян — Тында. За три года предполагается уложить более ста километров вторых путей на участке Тында — Хани. Параллельно здесь планируется возведение одиннадцати новых развязок.

Мохортов на Малом БАМе

Если на западном участке БАМа пока работают проектировщики, то на Малом БАМе уже начались строительные работы.

ЦИФРЫ

РАЗЪЕЗД МОХОРТОВА

8,3

ГЕКТАРА — такую площадь просеки необходимо вырубить для уширения земполотна

175

ТЫСЯЧ КУБОМЕТРОВ — такой объем грунта предстоит отсыпать в основание земполотна

5

МЕТРОВ — высота насыпи

9,5

КИЛОМЕТРОВ — протяженность пути, который необходимо уложить

7

столько стрелочных переводов будет уложено на новом развязке

На 28-м километре участка Бамовская — Тында между станциями Штурм и Муртытит началось строительство нового развязки имени Мохортова. Сегодня этот участок, соединяющий Северный широтный ход и Транссибирскую магистраль, наиболее загружен в Тындинском регионе. По нему перевозят уголь с Нерюнгринского разреза, железную руду с Олекминского месторождения. Новый разъезд позволит увеличить количество пропускаемых поездов на этой грузонапряженной линии. В ноябре на место будущего объекта начали заезжать механизаторы. Строить разъезд будет МК-74, которая ровно 40 лет назад, в 1973 году, отсыпала в этом районе земляное полотно под Малый БАМ. Строителям предстоит отсыпать основание под два новых пути. Проектом предусмотрено 7 стрелочных переводов, модульное здание поста электрической централизации. Новый разъезд будет отвечать современным требованиям, длина приемоотправочных путей составит 1050 метров каждый, вместимость не менее 71 условного вагона, что позволит принимать длинносоставные поезда.

— Объект непростой, как может показаться на первый взгляд, так как по проекту схема доставки новых материалов и конструкций, а также вывоза демонтируемых элементов предусматривает транспортировку по железной дороге на расстоянии от 150 до 1320 км. Выгрузка материалов потребует предоставление 8,4 и 2-часовых технологических окон, — рассказывает и.о. начальника ПТО «Бамстроймеханизации» Галина Арская. — По проекту необходимо сооружение двух железобетонных мостов четного и нечетного пути длиной по 23 метра, строительство мобильного комплекса поста ЭЦ, установка энергетического блок-модуля, пунктов обогрева контейнерного блока, полное переустройство сетей связи, электроснабжения и СЦБ.

ООО «СМП-868» на развязке Мохортова будет вести выноску кабелей связи, СЦБ, ВОЛС, сейчас ведутся работы по подписанию договоров с «Мостостроительная компания-10» на строительство мостов, с «Акционерной компанией «Железные дороги Якутии» на выполнение работ по верхнему строению пути, устройству СЦБ и связи.

ЦИФРЫ

СТАНЦИЯ УЛАК

152

ТЫСЯЧИ КУБОМЕТРОВ — объем выемки

66

ТЫСЯЧИ КУБОМЕТРОВ — объем насыпи

4,5

КИЛОМЕТРА — протяженность новых путей

38

столько будет установлено светофоров

48

КИЛОМЕТРОВ — длина кабеля, который предстоит уложить на станции

Символично, что разделительный пункт назовут в честь начальника «ГлавБАМстроя» — заместителя министра транспортного строительства СССР Константина Мохортова, который внес значительный вклад в строительство Байкало-Амурской магистрали.

Путь под уголь

С началом освоения Эльгинского месторождения угля и увеличением грузопотока по железнодорожной ветке, которая связывает Эльгу с БАМом, встал вопрос о развитии станции Улак на линии Тында-Ургал. И в ноябре компания «РЖД» заключила с ОАО «Бамстроймеханизация» договор на полный комплекс работ по реконструкции станции Улак Дальневосточной железной дороги.

— Тот объем вагонов, который заявляется сегодня, мы переработать можем, но видя динамику увеличения погрузки, уже завтра на станции могут возникнуть проблемы с пропуском угольных составов с Эльги. Поэтому необходимо значительно расширить возможности станции Улака, — подчеркивает первый заместитель начальника Тындинского центра организации работы железнодорожных станций Сергей Липень.

Реконструкция станции Улак будет проходить в два этапа. На первом предусматривается удлинение тупикового пути до полезной длины 1050 метров с подключением его к 1-му главному пути. На втором этапе дополнительно построят три приемоотправочных пути полезной длиной не менее 1050 метров.



Улак к 2015 году станет крупной станцией по формированию составов с углем



РЕГИОНЫ: АМУРСКАЯ ОБЛАСТЬ, ХАБАРОВСКИЙ КРАЙ

Для удобства пассажиров существующую на станции Улак платформу демонтируют, а на ее месте построят новый перрон длиной 50 метров и шириной 4 метра. Также на пересечении существующей автодороги будет построен железнодорожный путепровод длиной 19 метров.

На станции установят модульный комплекс микропроцессорной централизации. Такое оборудование сегодня монтируется на всех новых разъездах и станциях Дальневосточной железной дороги.

— Для выполнения подготовительных и земляных работ «Бамстроймеханизацией» привлечено ООО «ВЛСсибСтрой», на строительство путепровода «Мостостроительная компания-10», на буровзрывные работы — ООО «Магистраль», на выполнение работ по верхнему строению пути, устройству СЦБ и связи — АК «Железные дороги Якутии», — рассказывает о субподрядчиках, которые будут задействованы на реконструкции станции Улак, Галина Арская.

После реконструкции протяженность путей Улака увеличится почти на 5 километров. Путевое развитие рассчитано на прием поездов с Эльги согласно озвученным планам «Мечела» на ближайшие годы.

Увеличение объемов перевозок по Байкало-Амурской магистрали требует масштабной реконструкции железной дороги



— С каждым месяцем погрузка угля на станции Улак растет. Так в октябре было погружено 603 вагона, а в ноябре уже 743, — сравнивает цифры начальник Тындинского РАФТО Галина Коваленко. — Кроме этого идет груз и на Эльгу. Это строительные материалы, оборудо-

вание для развития месторождения.

Реконструкцию станции Улак планируют завершить в 2015 году. К этому времени в прошлом небольшой разъезд станет ключевой станцией по формированию угольных составов с высококачественным эльгинским углем.



СТАНЦИИ И РАЗЪЕЗДЫ, НА КОТОРЫХ РАБОТАЕТ «БАМСТРОЙМЕХАНИЗАЦИЯ»

— Развитие зоны БАМа — один из приоритетов ОАО «РЖД». Эта тема давно и активно продвигается компаниями в государственных структурах и бизнес-сообществе, наши инициативы поддерживают в федеральном депутатском корпусе. Необходимы конкретные поступательные действия в развитии как самой магистрали, так и прилегающих территорий. И если в 90-е годы прошлого века проблемой БАМа была его недозагруженность, то сейчас магистраль все чаще становится «узким местом» на пути продвижения грузов. Перспективы развития грузоперевозок в Восточном полигоне страны предполагают более интенсивные темпы роста, чем в целом по сети железных дорог, в особенности — в полигоне тяготения Байкало-Амурской магистрали. Так, если общий рост грузооборота железнодорожного транспорта прогнозируется к 2020 году на уровне около 40 процентов, то на БАМе предполагается его увеличение более чем в 2,5 раза. Поэтому для обеспечения пропускного такого грузопотока потребуются строительство дополнительной железнодорожной инфраструктуры. Важно отметить, что этот регион в силу сложившихся природно-географических и экономических условий на протяжении многих десятилетий развивался при активном участии и финансовой поддержке государства.

Владимир Якунин

Президент ОАО «РЖД» в интервью телеканалу «Вести-24»



Юбилей эпохи

ПРАЗДНИК



В 2014 году Байкало-Амурской магистрали исполнится 40 лет

Министерство транспорта России начало подготовку к празднованию 40-летия начала строительства Байкало-Амурской магистрали. Основные торжества пройдут в Тынде 11–12 июля 2014 года. К юбилею приурочат и прове-

дение конференций, выставок, а также открытие железнодорожной линии Томмот — Нижний Бестях.

Сейчас разрабатывается программа праздничных мероприятий, которые пройдут не только в Тынде, но и Москве, Хабаровске, Иркутске, Якутске, а также на станциях вдоль БАМа. 8 июля в Москве в библиотеке МГУ пройдет международная конференция «Байкало-Амурская магистраль: геоэкономика железнодорожного транспорта и ее роль в развитии Сибири и Дальнего Востока». Накануне состоится ввод в постоянную эксплуатацию железной дороги Томмот — Нижний

Бестях, по этому маршруту отправится первый пассажирский поезд. Торжества в Тынде уже по традиции начнутся с одновременного прибытия на вокзал двух поездов с западного и восточного участков магистрали. На главном вокзале БАМа пройдет митинг, а потом жителей и гостей города ждут концерты на площади 25-летия БАМа, Красной Пресни, городской парке. В драматическом театре пройдет чествование ветеранов стройки и награждение их правительственными, отраслевыми наградами, медалями «40 лет Байкало-Амурской магистрали». Вечером на стадионе «БАМ» состоится гала-концерт с участием звезд российской эстрады. Завершится праздник салютом из 40 залпов.

На последнем селекторном совещании по вопросам подготовки к празднованию 40-летия начала строительства БАМа начальник Дальневосточной железной дороги подчеркнул, что это праздник не только железнодорожников, но и строителей, поэтому организаторы должны это учесть. В сооружении Байкало-Амурской магистрали принимали участие сотни тысяч строителей со всего Советского Союза. Трест «Бамстроймеханизация» выполнил основной объем земляных работ на Малом БАМе от Бамовской до Беркамиты и на западном участке от Тынды до Северобайкальска. На БАМе мехколоннами треста было отсыпано земполотно под 1597 километров железнодорожного пути.



МЕДАЛЬ СТРОИТЕЛЯМ БАМА

На торжествах по случаю празднования юбилея БАМа строителям и ветеранам железнодорожных предприятий вручат 7000 медалей. В Министерстве транспорта России на утверждении находится положение, эскиз и удостоверение памятной медали «40 лет Байкало-Амурской магистрали». Согласно описанию, она будет изготовлена из латуни, лицевую сторону украсит рельефное изображение движущегося по рельсам локомотива с вагонами на фоне горных склонов. Памятными медалями награждаются строители, работники железнодорожного транспорта и иные лица, внесшие значительный вклад в строительство и развитие БАМа.

Дорога для калия

РЕГИОН: ПЕРМСКИЙ КРАЙ



Вдоль железной дороги к Усольскому калийному комбинату необходимо построить три путепровода

«Бамстроймеханизация» усиливает группировку в Пермском крае

Строительство железной дороги к Усольскому калийному комбинату в Пермском крае набирает обороты. Сегодня здесь развернулись не только механизаторы, но и мостостроители, энергетики, газовики. В этом году на объекте переработано более 1,5 миллионов кубометров грунта. Впереди — основные объемы работы.

В мае 2013 года ООО «СтройТранс» отсыпало первый кубометр грунта в основание подъездных путей к крупнейшему в регионе Усольскому калийному комбинату. Этому предшествовало заключение договора строительного подряда

между ОАО «Бамстроймеханизация» и ООО «ЕвроХим-Усольский калийный комбинат» 28 марта 2013 года. За 3 года предстоит переработать 8 миллионов кубометров грунта: 3,3 миллиона — насыпь и 4,7 миллиона — выемка, построить 3 путепровода, уложить 24,5 километров рельсошпальной решетки, отсыпать 17 километров притрассовой автодороги. Сегодня на объекте земляными работами занимаются «СтройТранс» и МК-147, строительство путепроводов и водопропускных труб ведет ЗАО «Уралмостострой», ООО «Березниковский мостоотряд», переустройство высоковольтной линии — ООО «Энергия», вынос, переустройство газопровода — ООО «Бастион».

— Весенняя и осенняя распутица тормозит работы. В сентябре было 20 дождливых дней, в октябре — 24 дня с дождями. Поэтому у строителей возникают сложности с переувлажненными грунтами, участки становятся непроходимыми, это отражается на работе техники, — рассказывает заместитель руководителя

ОГ «Бамстроймеханизации» в Пермском крае Олег Матюшенко.

У «Бамстроймеханизации» уже есть опыт работы в подобных условиях. В 2008—2009 годах компания за короткий срок построила 53-километровую железнодорожную линию Яйва-Соликамск в обход зоны техногенной аварии в районе Березников Пермского края. Здесь механизаторам также пришлось сталкиваться с глинистыми грунтами, но грамотные технические решения позволили даже перевыполнить задачу, поставленную заказчиком — ОАО «Российские железные дороги», движение по новому участку открылось на 10 месяцев раньше намеченного срока. Поэтому сегодня, несмотря на отставание от графика, руководство «Бамстроймеханизации» уверено, что подъездные пути к Усольскому калийному комбинату будут сданы в эксплуатацию согласно плану в 2016 году. Сейчас усиливается группировка строителей и прежде всего механизаторов. После окончания работ

в Сочи в Пермский край передислоцируют всю технику МК-147, которая была задействована на олимпийских объектах.

Сейчас на строительстве работают около 700 строителей, 500 из них — сотрудники «СтройТранса». В пик работ планируется задействовать до 1500 человек, которые будут заняты не только на сооружении самого земполотна, но и на строительстве зданий, сооружений, трансформаторных подстанций, прокладке волоконно-оптического кабеля, устройстве контактной сети, СЦБ.

Курирует проект Пермское представительство ОАО «Бамстроймеханизация» во главе с Николаем Золотаревым. В решении технических и организационных вопросов ему помогают инженеры опергруппы в Пермском крае Максим Юшков, Наталья Леденёва, Анна Зиятдинова, технический инспектор Роман Гораш, секретарь Яна Матвеева.

Соединительный железнодорожный путь между сетью РЖД и Усольским калийным комбинатом необходим для транспортировки калийных удобрений. На станции Палашеры, которая строится «Бамстроймеханизацией», будут формироваться железнодорожные составы с продукцией «ЕвроХима». Эта компания сегодня занимает 10% мирового калийного рынка. Основными покупателями удобрений «ЕвроХима» являются Китай, Индия и Бразилия.

Техника «Бамстроймеханизации» на строительстве подъездных путей к Усольскому калийному комбинату	ООО «СтройТранс»	ООО «МК-147»
Экскаваторы	13	4
Бульдозеры	10	3
Катки	9	3
Автосамосвалы	58	11
Автокраны	1	1

В ожидании инвестиций

РЕГИОН: ЗАБАЙКАЛЬСКИЙ КРАЙ



Для увеличения объемов перевозок в Китай ОАО «РЖД» продолжит развитие станции Забайкальск

Механизаторы ждут новых объемов работ в Забайкальске

После резкого роста объемов работ в 2011—2012 годах на реконструкции станции Забайкальск, на которой задействована «Бамстроймеханизация», в этом году на Забайкальской железной дороге наблюдалось существенное сни-

жение строительно-монтажных работ. Причина — отсутствие необходимого финансирования со стороны заказчика.

В 2011 году «Бамстроймеханизация» начала работать на реконструкции сортировочной системы колеи 1435 мм станции Забайкальск. Этот проект потребовал значительной мобилизации ресурсов мехколонн. За короткий промежуток необходимо было переработать более 3 миллионов кубометров. На границу с Китаем передислоцировали все экскаваторные комплексы МК-16 и МК-74. Ежемесячная выработка мехколонн достигала 300 тысяч кубометров грунта. На объекте задействовали более ста единиц техники: мощные бульдозеры, экскаваторы, самосвалы Astra, MoAZ. В прошлом году мехколонны выполнили основной объем работ, практически все экскаваторные комплексы были передислоцированы в Амурскую область на реконструкции автодороги Большой Невер-Якутск. В Забайкальске осталась только часть техники МК-74. В 2013 году у механизаторов был небольшой фронт работ по развитию приграничной станции, а также на строительстве вторых путей на участке Харанор — рзд.83. Кроме МК-74 в Забайкальске работало ОАО «РУС», которое вело сооружение поста ЭЦ, ангарного склада.

— Вводных объектов по станции Забайкальск в этом году у нас не было. Мы

сдали в эксплуатацию 11,7 км второго пути на перегоне Харанор — разъезд 83, — рассказывает руководитель оперативного группы «Бамстроймеханизации» в Чите Владимир Александров. — Около 300 тысяч кубометров щебня произведено на Адриановском заводе. Здесь в этом году у нас была смонтирована аспирационная установка, обеспечившая снижение пылевых частиц в продукции и улучшение условий труда персонала дробильно-сортировочного комплекса.

Адриановский щебень поставляется для ОАО «РЖД», ЗАО «Труд», ОАО «Новосибирскавтодор», министерства обороны России.

В 2014 году должно продолжиться развитие станции Забайкальск. Для пропуска возрастающего потока грузов в Китай необходимо выполнить следующие этапы реконструкции. ОАО «Российские железные дороги» понимает важность этого инвестиционного проекта, и останавливать работы на линии Карымская — Забайкальск не собирается. Наряду с финансированием электрификации Южного хода Забайкальской железной дороги ОАО «РЖД» намерено вкладывать инвестиции и в инфраструктуру на границе с Китаем. «Бамстроймеханизация» готова к продолжению работ на этом стратегическом для России железнодорожном участке.



Сочи: 2009—2013

РЕГИОН: КРАСНОДАРСКИЙ КРАЙ



Валентин Улановский сплотил надежный коллектив МК-147

Олимпийские проекты входят в историю «Бамстроймеханизации»

До Олимпиады-2014 в Сочи осталось чуть больше месяца и «Бамстроймеханизация» завершает работы по благоустройству территории олимпийских объектов. МК-147, задействованная здесь, будет передислоцирована в Пермский край, а позади останутся 4 года работы на побережье Черного моря, миллионы кубометров переработанного грунта, километры построенных дорог, тысячи квадратных метров отсыпанных площадок. Какими были эти предолимпийские годы для бамовских механизаторов, вспомнили директор МК-147 Валентин Улановский и заместитель генерального директора «Бамстроймеханизации» Виктор Латынцев.

В 2009 году «Бамстроймеханизация» начала отсыпку земляного полотна автомобильной дороги Адлер — горноклиматический курорт «Альпика-Сервис» от нулевого до 140 пикета протяженностью 14 км. Строительство проходило в горной местности с перепадом высот от 2 до 250 м над уровнем моря. В общей сложности силами МК-147 на строительстве совмещенной автомобильной и железной дороги Адлер — горноклиматический курорт «Альпика-Сервис» переработано около трех миллионов кубометров грунта.

Бамовская школа

Валентин Улановский работает в «Бамстроймеханизации» с 6 февраля 1976 года. Все 37 лет — в родной Мехколонне-147, которую он сегодня возглавляет. На олимпийскую стройку Валентин Афанасьевич приехал в марте 2009.

Требования к качеству строительства олимпийских объектов были очень жесткими, таким же жестким был контроль соблюдения экологических норм, поскольку совмещенная автомобильная и железная дорога проходит по сочинскому национальному парку. Специалисты МК-147 оборудовали дорогу ливневой ка-

нализацией и очистными сооружениями для сточных вод. Буровзрывные работы на природоохранной территории производить нельзя, поэтому скальный грунт для отсыпки дробили гидромолотами.

Стройка шла в условиях непрерывного движения автотранспорта и в предельно сжатые сроки. Крутые горные склоны, оползневые участки нужно было выравнивать и укреплять. Возникающие по ходу работы изменения и появляющиеся в связи с этим дополнительные объемы работ нужно было согласовывать с главным инженером проекта. Все эти обстоятельства могли бы стать непреодолимыми для менее опытного подрядчика, но для МК-147, по мнению его директора Валентина Улановского, особой сложности не представляли.

возглавляемой заместителем генерального директора ОАО «Бамстроймеханизация» Виктором Васильевичем Латынцевым. В её состав вошли очень опытные, грамотные специалисты-инженеры — начальник ПТО Сергей Викторович Кирьякиди, главный специалист Надежда Тимофеевна Полякова, инженер-сметчик Елена Анатольевна Чичёткина. А мы выполняли поставленные задачи. Никаких сложностей у нас не возникало, а если и были какие-то вопросы по проекту, они решались по ходу работ.

Валентин Улановский:
«Я горжусь тем, что мы вложили свою лепту в эту стройку»



Более 180 тысяч квадратных метров площадей под укладку асфальтобетона подготовила МК-147

— У нас большая школа за плечами, мы работали на очень серьезных объектах — на БАМе, АЯМе, на Сахалине дорогу строили на сложных грунтах, бурейский обход делали по болотистой местности... У нас приличный опыт и сложившаяся команда: Виктория Сергеевна Огуцина, Олег Николаевич Огуцин, Татьяна Ивановна Тараненко, Ольга Васильевна Латынцева, Людмила Владимировна Бачурина. Главный инженер Николай Александрович Копертех со мной почти сорок лет на всех объектах. Мы одними из первых привезли и аттестовали свою лабораторию. Общее руководство строительством осуществлялось опергруппой,

Строительство началось с нулевого пикета в Адлере, первые кубометры отсыпали уже в апреле, параллельно делали площадку для производственной базы в посёлке совхоза «Восток». В мае началось выполнение строительно-монтажных работ. То есть подготовительного этапа практически не было — приступили к работе прямо «с колёс».

Техника, с помощью которой специалисты Мехколонны-147 выполняли работы на олимпийской стройке — 12 экскаваторов, 32 самосвала Volvo, четыре катка, два грейдера и более 15 вспомогательных машин — водовозок, автобусов, вахтовок, — по большей части пришла

сюда своим ходом с Дальнего Востока. В разгар строительства общее количество работающих на объектах людей превышало 420 человек.

Вахтовый посёлок МК-147 появился на олимпийской стройплощадке одним из первых и стал одним из лучших в «Бамстроймеханизации».

— Привезли из Ростова вахтовые вагончики, поставили два сборных двухэтажных общежития, благоустроили территорию, посадили красивые деревья, — вспоминает Валентин Афанасьевич. — У нас в мехколонне с этим строго: людей сначала нужно как следует накормить, дать им как следует отдохнуть, а потом можно и работу спросить. Наши повара по всем стройкам с нами ездят все эти годы. В начале олимпийского строительства многие скептики выражали сомнения в том, что оно будет завершено в срок. А теперь посмотрите, какая сделана грандиознейшая работа, как прекрасно всё построено, и я горжусь тем, что мы тоже вложили свою лепту в эту стройку, это очень важно и приятно, потому что всё сделано на совесть и останется на века.

Заместитель генерального директора Виктор Латынцев в «Бамстроймеханизации» работает с 1987 года, а его общий стаж в отрасли — 32 года.

— В Сочи я, как говорится, «с первого кубика», — говорит Виктор Васильевич. — Конечно, были интересные моменты. Например, когда выемку разрабатывали, делали специальный заход для экскаватора, по которому он поднимался — выемку сверху начинали, — а заправляться спускался вниз, по-другому никак было нельзя. Нужно было соблюдать повышенные экологические требования, работать в очень сжатые сроки — первые шесть километров дороги сдали в 2010 году, и сразу же по ним пошли грузы на олимпийские объекты. В остальном — обыкновенная работа, как везде. Обыкновенная железная дорога, обыкновенная автомобильная дорога.

Сейчас на Имеретинской низменности мы делаем площадки для стоянки автобусов у железнодорожного вокзала, пешеходные дорожки полностью подготавливаем для укладки асфальта. Работа практически закончена, видя её результат, чувствуем гордость за своё предприятие, за свою профессию. Появилась новая прекрасная дорога, и в ней есть частичка нашего труда

Сергей Кирьякиди: Новый взгляд на дорожное строительство

ГОВОРИМ ЛЕГКО

Сергей Кирьякиди — инженер садово-паркового и ландшафтного строительства, пришел в ОАО «Бамстроймеханизация» в сентябре 2009 года на должность техника, а сегодня он уже начальник ПТО представительства компании в Сочи. В чем секрет такого быстрого карьерного роста? Попробуем поговорить легко за чашкой кофе, может такой секрет успеха еще кому-нибудь и пригодится.

— Я знаю, что Вы получили профессию, не связанную со строительством дорог, что Вас привело в «Бамстроймеханизацию»?

— Дело в том, что полученное образование не оправдало тех надежд, которые я на него возлагал: не было сразу той материальной отдачи, которая нужна в этом возрасте, и я стал искать другие пути и дороги, так попал в «Бамстроймеханизацию».

— Страшно было начинать работать в совершенно новой области?

— Меня пригласили на должность техника, а в ней я чувствовал себя уверенно. Помню, собеседование проводил Дениско Владимир Васильевич. В то время он занимал должность заместителя начальника ПТО БСМ. У него тогда возникли опасения, что я долго не задержусь на этом месте...

— ...почему же?

— Он заметил, что я личность творческая и предположил, что мне будет неинтересно заниматься рутинной работой — с документами, чертежами и цифрами. Но время показало обратное, мне эта работа интересна, но, как и прежде, я остаюсь творческим человеком. Кстати, в этой профессии наличие творческого подхода абсолютно не лишнее. Наверное, это и помогает мне находить пути решения производственных вопросов.

— Какие ступени карьерной лестницы Вы преодолели?

— Что такое карьерная лестница я знаю не понаслышке. Ведь начиная работать техником, не предполагал что через 4 года стану начальником ПТО оперативной группы. На этом пути я побывал в должности техника, маркшейдера, инженера ПТО, затем стал зам.начальника ПТО оперативной группы и вот с 1 августа 2013 года я — начальник ПТО.

— А чему пришлось учиться?

— Повторюсь, начал работу с техника, постепенно «школу строителя» я освоил на практике. Вокруг меня профессионалы делали свое дело, а я все впитывал. К тому же увлечение черчением и рисо-



“ В ПРОФЕССИИ ДОРОЖНОГО СТРОИТЕЛЯ Я НЕ РАЗОЧАРОВАЛСЯ. ЗДЕСЬ ЕСТЬ ЕЩЕ НЕМАЛО ПРОСТРАНСТВА ДЛЯ РАЗВИТИЯ. СЕЙЧАС Я ЗАНИМАЮСЬ СРЕДСТВАМИ КОМПЬЮТЕРНОГО ПРОЕКТИРОВАНИЯ. В КОМПАНИИ БОЛЬШОЕ ПОЛЕ ДЛЯ ИХ ПРИМЕНЕНИЯ. КОНЕЧНО, Я ДУМАЮ И О ДРУГИХ ВИДАХ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ, И У МЕНЯ ЕСТЬ УВЕРЕННОСТЬ, ЧЕМ БЫ Я НИ ЗАНИМАЛСЯ, СДЕЛАЮ ЭТО ХОРОШО ”

ванием у меня с детства, поэтому чертёжи для меня это родная стихия. И вообще черчение еще со студенческих лет это мой «хлеб», именно этим умением я зарабатывал себе на безбедную по студенческим меркам жизнь. Благодаря этому необходимые в ПТО знания и навыки я быстро приобрел и освоил.

— Кого в компании Вы можете назвать своим учителем?

— На первом этапе моими учителями были Дениско Владимир Васильевич, он научил меня основам деловой переписки, обращению с нормативной документацией и Лукашенко Алена Михайловна, с ней я проходил азы сметной азбуки.

Не малую роль в формировании моего понимания принципов работы в «Бамстроймеханизации» сыграл Латынцев Виктор Васильевич с его жестким и «пробивным» характером. Именно благодаря этим чертам Виктору Васильевичу удаётся добиваться поставленных целей, «пробивать» наши инициативные предложения, донося их до заказчика. По возможности стараюсь перенимать эти черты, они очень помогают в работе. Не могу не упомянуть о главном инженере МК-147 — Копертехе Николае Александровиче. Он всегда находится, мож-

но сказать на «передовой», и руководит непосредственно процессом строительства. Под его руководством воплощаются в жизнь все наши идеи и планы. Его энергетике, харизме и умению организовывать людей можно только позавидовать.

— Вы за это время не разочаровались в профессии, ведь Вы достаточно молоды, а сегодня у молодежи есть в характере постоянное неудовлетворение собственным местом в жизни и в профессии в частности?

— Нет, в профессии дорожного строителя я не разочаровался. В этой профессии есть еще немало пространства для развития.

Сейчас я занимаюсь средствами компьютерного проектирования. В компании большое поле для их применения. Конечно, я думаю и о других видах деятельности, и у меня есть уверенность, чем бы я ни занимался, сделаю это хорошо. Поэтому мне подобное разностороннее мышление не мешает хорошо выполнять обязанности в «Бамстроймеханизации». Конечно, есть еще не маловажный момент — это осознание причастности к грандиозному олимпийскому строительству; к выполненным объемам работ за эти годы; что в этом есть и мой вклад тоже.

— Что Вы, как молодой специалист, можете дать компании? Ведь сегодня столько инновационных технологий, а в дорожном строительстве как-то не замечаешь прогресса.

— Прогресс не замечен там, где его нет. В свое время, по моей инициативе в нашей оперативной группе был внедрен программный комплекс AutoCAD Civil 3D, который позволяет автоматизировать процесс решения очень многих задач, связанных с нашей деятельностью: обработка проектных и геодезических данных, подсчет объемов, анализ проектов на неточности и так далее. Многие проектные ошибки при выявлении их в процессе работ могут сильно ударить по карману. При помощи этой программы мы можем проанализировать проект и узнать о наличии в нем ошибок еще до подписания договора.

— Пришлось менять характер с переходом в атмосферу дорожных строителей, ведь они славятся своим жестким характером, а Вы по виду очень интеллигентны?

— В целом мой характер не изменился, ведь одну и ту же цель можно достигать разными способами. В работе я стараюсь не создавать стрессовых ситуаций, так как они не самым лучшим образом влияют на работоспособность. Кстати, когда меня принимали в «Бамстроймеханизацию» на собеседовании было несколько вопросов именно на стрессоустойчивость, то есть компания уделяет этому внимание (смеется).

— Сергей, спасибо Вам за интервью, мне очень приятно осознавать, что в компанию приходят молодые люди с новыми взглядами на дорожное строительство. Вам удачи!

Беседовала Ольга Водопьянова.

Поздравляем!

Коллектив ОАО «Бамстроймеханизация» поздравляет с юбилейным днем рождения **Ларису Владимировну Якименко, главного бухгалтера ОАО «Бамстроймеханизация».**

Успешная работа «Бамстроймеханизации» складывается из многих факторов, один из них — слаженная работа бухгалтерской службы. Расчеты с подрядчиками, начисление заработной платы, налоговая отчетность... Каждый день бухгалтерам приходится оперировать сотнями различных цифр. Терпение, ответственность, пунктуальность — этими

качествами сегодня обладают все бухгалтеры компании. А тон работе коллег задает главный бухгалтер Лариса Владимировна Якименко, объединившая высококвалифицированную и дружную команду специалистов. Ларису Владимировну отличают не только профессиональные качества, но и доброжелательность, безграничное оба-

вание, готовность принять участие в судьбе каждого человека. Это вызывает заслуженное уважение в коллективе «Бамстроймеханизации».

От всего сердца поздравляем Вас, Лариса Владимировна, с юбилеем и желаем вам отменного здоровья, счастья, благополучия и новых свершений!