



Издание ПАО «Бамстроймеханизация»

Издается с 8 августа 2009 года

www.oaobsm.ru, тел. (41656) 4-04-11

2 В прижимах Хани Вторые пути на БАМе

3 Вектор на порты На ДВЖД идет удлинение станций

4 С заботой о детях В Тынде вручили стипендии отличникам

№
2 (82)
Июнь 2017

БамСтройМеханизация

После реконструкции на станции Тында откроются новая горка, сортировочный парк и парк приема поездов



Перезагрузка столицы БАМа

Инвестиции в станцию Тында позволят увеличить ее мощность в три раза

Крупнейший железнодорожный узел Дальневосточной магистрали — станция Тында — меняет свой облик. Здесь строятся новые парки, горочный комплекс, системы освещения. В рамках развития станции путям предстоит уложить 24 километра пути, десятки стрелочных переводов, энергетикам — установить 14 металлических поперечных ригеля, 5 мачт освещения, произвести демонтаж старых опор и смонтировать более 500 осветительных комплексов.

Первое «окно» для монтажа поперечного ригеля в горловине станции Тынды было организовано в начале мая. За короткое время, когда было остановлено движение поездов, энергетики с помощью мощного крана установили

32-метровую конструкцию на 10-метровые опоры. Теперь в парке приема и сортировочном парке предстоит смонтировать еще 13 таких поперечных ригеля.

— Часть имеющихся сейчас опор на станции попадают в зону укладки стрелочных переводов для строящихся дополнительных путей. Поэтому возникла необходимость переноса конструкций. После установки металлических опор старые железобетонные опоры будут демонтированы, — рассказывает исполнительный директор ООО «Энергомонтажный поезд-764» Константин Лифантьев. — На следующем этапе уже начнется монтаж осветительного оборудования. Нужно отметить, что на станции Тында впервые будут установлены мачты освещения с мобильной короной, которая поднимается и опускается при помощи редукторов. За счет этого осветительные установки смогут обслуживаться с земли. Это позволяет отказаться от дополнительного подъемного оборудования, что значительно снижает затраты на обслуживание световых приборов. Подъем и спуск короны может осуществлять один человек.

Проектом реконструкции станции Тынды предусматривается замена всего осветительного оборудования в парках приема и сортировочном парке, а это около 500 светодиодных ригельных осветительных комплексов и 65 прожекторов повышенной мощности для лучшей освещенности стрелочных переводов.

Кроме этого, ЭП-764 предстоит заменить 12 устаревших комплектных трансформаторных подстанций разной мощности и построить новую центральную распределительную подстанцию.

Укладку верхнего строения пути на станции выполняет «Межрегиональное путевое предприятие». Монтеры уже

собрали рельсошпальную решетку на двух приемоотправочных путях в парке приема поездов, подвели пути к 13-ти горочным замедлителям и уложили стрелочные переводы возле парковых замедлителей.

— После переноса коммуникаций на следующем этапе нам необходимо выполнить переустройство действующих путей сортировочного парка и парка приема поездов. Тогда мы сможем соединить все парки в единое целое, — объясняет главный инженер ООО «Межрегиональное путевое предприятие» Андрей Оснач.

На заключительном этапе будет произведена реконструкция работающей сегодня малой горки. Таким образом строители модернизируют весь горочный комплекс со всеми парками. Перерабатывающая способность горки увеличится в три раза: с 848 вагонов в сутки до 2500 вагонов.

В ходе реконструкции станции Тынды идет обновление здания поста ЭЦ, с которого железнодорожники будут управлять движением на горке. Сейчас здесь ведутся отделочные работы, а позже начнется монтаж оборудования.



В парке приема уложили два новых приемоотправочных пути на железобетонных шпалах

Второй путь под Юктали

В Тындинском регионе Дальневосточной железной дороги «Бамстроймеханизация» начала подготовительные работы по строительству двухпутной вставки на перегоне Тас-Юрях — Юктали и вторых путей на участке Юктали — Талума линии Хани — Тынды. Сейчас сюда передислоцируется техника, готовятся площадки для строителей.

Протяженность двухпутной вставки от Тас-Юряха до Юкталей составит 10 километров, а от Юкталей до Талумы — 20 км. При строительстве Байкало-Амурской магистрали механизаторы отсыпали здесь земполотно под два пути, а мостовики смонтировали опоры ИССО с перспективой укладки второго пути. Сегодня перед строителями стоит задача — восстановить профиль насыпи, укрепить земляное полотно, реконструировать мосты и водопропускные трубы, выполнить комплекс работ по переустройству ВЛ-35/10, а также СЦБ и связи.

Общий объем земляных работ на двух участках составит 650 тысяч кубометров грунта. Большая часть придется на устройство скальных набросков, а также строительство защитных конструкций земполотна.

На севере Приамурья протекают десятки крупных и небольших рек, поэтому и на БАМе построены многочисленные искусственные сооружения. Практически на каждом километре возведен мост или водопропускная труба. На участке Юктали — Талума строителям предстоит смонтировать или выполнить ремонт 10 мостов и 10 труб. На всех мостах опоры уже поставлены под два пути, теперь необходимо установить пролетные железобетонные либо металлические строения в зависимости от проекта ИССО.

На перегоне Тас-Юрях — Юктали в рамках мероприятий по борьбе с наледью предусмотрено строительство дополнительной металлоффрированной трубы в противоналедной отсыпке.

Большой объем работ предстоит выполнить энергетикам. Они проведут вынос существующей двухцепной ВЛ-35/10 из зоны укладки второго пути, построят трансформаторные подстанции, выполнят устройство освещения. Для удобства железнодорожников через 2–3 километра на перегонах смонтируют пункты обогрева путевых рабочих с кладовой для хранения инструментов, уборные.

ЦИФРА НОМЕРА

162

километра — протяженность второго пути, который будет построен на участках Бамовская — Тынды и Хани — Тынды в рамках проекта модернизации Восточного полигона железных дорог России



В рамках реконструкции станции идет замена всего осветительного оборудования в новых парках

В прижимах Хани

РЕГИОН: РЕСПУБЛИКА САХА (ЯКУТИЯ)

БАМ прирастает вторыми путями

Своенравные горные реки, суровый северный климат, непроходимая таежная марь... Со всем этим каждый день приходится сталкиваться строителям развязок и вторых путей на БАМе. Чтобы на месте увидеть, как и в каких условиях модернизируют железную дорогу, мы отправились на станцию Олекма Дальневосточной магистрали.

Добраться летом на самый отдаленный строительный участок «Бамстроймеханизации», расположенный на границе Амурской области, республики Якутии и Забайкальского края, можно только на поезде, который ходит раз в два дня. Поселок Олекма — северо-западный форпост Приамурья. Именно здесь базируется основной вахтовый поселок МК-74, ведущей сооружение развязок Иванокит, Медвежий и вторых путей на участке Олекма — рзд. 1945 км. Суровость местной природы даже летом сразу подчеркивается снежными шапками на отрогах Удоканского хребта.

С начальником участка МК-74 Львом Резинковым на вахтовом автомобиле «КамАЗ» мы отправляемся с железнодорожной станции Олекма на перегон, где ведется строительство вторых путей. Отъехав пару километров от поселка в Амурской области, мы переезжаем по отремонтированному мосту через реку Хани и оказываемся в республике Якутии. Географически сейчас механизаторы работают в Якутии, по которой проходят несколько километров Большого БАМа.

— Этот мост восстановили недавно, без него мы не смогли бы перевозить скальный грунт к железнодорожной насыпи. Это сейчас вода в Ханях упала,



Строители вторых путей - работники МК-74: водитель Иван Зайченко, сигналист Александр Горбатюк, мастер СМР Вячеслав Остапенко, мастер СМР Роман Кулаженко, начальник участка Лев Резинков

Лев Резинков в МК-74 работает 14 лет, начинал со строительства автодороги «Амур», потом были объекты в Якутии, Забайкальском крае, Амурской области. Несмотря на все сложности, он считает, что строить дороги всегда интересно. Тем более, когда рядом такие коллеги, как машинист экскаватора Василий Бондаренко, Олег Сайгин, машинист бульдозера Владимир Грабко, кладовщик Любовь Родионова, водители Николай Ларионов, Андрей Санников, Петр Чупров, Владимир Паков, Иван Зайченко, Михаил Артюхов, Сергей и Артем Забродины.

На объектах БАМа-2 сегодня работает все больше молодежи, но и ветераны по-прежнему в строю. Они не только ответственно выполняют свою работу, но и успевают передавать опыт молодым механизаторам. Машинист экскаватора Василий Бондаренко — один из таких ветеранов.

— Уже 40 лет, как я работаю на землеройной технике. Сначала был помощником машиниста еще на тросовом экскаваторе. У меня были отличные

наставники, они и привили трудолюбие, ответственность. На участке есть хорошие ребята, которые с искрой в глазах всем интересуются, перенимают опыт. Я думаю, что из них вырастут достойные механизаторы, — завершает разговор Василий Борисович и начинает грузить подъехавший самосвал.

Чтобы проехать от притрассовой автодороги до железной дороги, механизаторы через марь отсыпают грунтовые проезды. По ним машины подвозят строительные материалы. МК-74 сейчас сосредоточила свои ресурсы на устройстве охлаждающей бермы вдоль насыпи. Скальная наброска должна сохранить вечную мерзлоту в основании земполотна, что в будущем позволит сократить до минимума просадки летом и пучения зимой на железнодорожном пути.

— На всем протяжении от Олекмы до рзд. 1945 км земляное полотно изначально было отсыпано под два пути. Поэтому основной объем работ сегодня при строительстве вторых путей связан с разработкой канав, укреплением насы-



Промышленные альпинисты ведут монтаж траверс на новые 10-метровые опоры ВЛ-35/10

солнечных лучей и оберегать вечную мерзлоту в основании земполотна.

Не только возможное таяние грунта представляет угрозу для стальной колеи. На этом 27-километровом участке несколько опасных мест, которые необходимо защитить от возможных размывов и камнепадов. Часть перегона проходит вдоль горной реки Хани, несколько лет назад уже подмывавшая железную дорогу. Согласно проекту, на протяжении 1600 метров насыпь здесь защитят бетонными плитами. Отвесные скалы, где были возможны падения камней, в прошлом году подрядчики уже укрыли специальной металлической сеткой. На будущем двухпутном перегоне будут построены 15 мостов и реконструированы 16 водопропускных труб. Поэтому вместе с механизаторами на объекте сейчас активно работают мостовики. Большой фронт работ и у энергетиков. Компания «ВертикальСтрой-ДВ» ведет монтаж новой высоковольтной линии.

— Нам нужно установить 401 металлическую опору высотой от 10 до 16 метров, смонтировать траверсы и протянуть



Основной объем земляных работ связан с устройством скальных набросок для сохранения вечной мерзлоты



Для стабилизации грунта в канавы и на откосы насыпи стелется геосинтетический материал



Машинист экскаватора МК-74 Василий Бондаренко

а пару дней назад она доходила до тех деревьев, — показывает на горную реку Лев Резинков. — Автомобильные мосты — серьезная проблема для всех подрядчиков. Если зимой по замерзшим рекам можно добраться до любого участка, то летом мы оказываемся в блокаде. Привезти топливо, запчасти очень трудно, приходится все отправлять по железной дороге.

Каждые 10 минут на мобильный телефон Льва Викторовича поступают звонки от мастеров, диспетчеров, смежников. Нужно распределить объемы работ, сюда отправить кран, туда — бульдозер... При этом на начальнике участка — колоссальная ответственность за безопасность на объекте строительства — действующей железной дороге, рядом с которой проходит множество различных коммуникаций.

ВТОРЫЕ ПУТИ ОЛЕКМА – РЗД.1945 КМ В ЦИФРАХ

27
км — протяженность перегона

401
металлическая опора под ВЛ

31
искусственное сооружение

25
различных модулей

пи скальным грунтом. В ряде мест идет уширение земполотна, досыпка пазух, — рассказывает мастер МК-74 Вячеслав Остапенко.

Особое внимание на объекте уделяют сохранению вечной мерзлоты. И.о.начальника лаборатории мехколонны Ирина Пикатова считает, что это важнейшее направление, и пренебрегать коварностью природы при строительстве нельзя.

— Мы проверяем на прочность скальный грунт для охлаждающих берм. Расчеты показывают, что с учетом максимальных температур летом и минимальных зимой, фракционный камень может сохранить свои свойства в течение 200 циклов, — приводит доводы Ирина Пикатова. — То есть 100 лет скальные наброски будут защищать насыпь от воздействий

кабели, — говорит промышленный альпинист Валерий Плотников. — Сейчас мы крепим траверсы, в день проходим 8 опор. Все зависит от погоды, в сильный ветер, дождь залазять на опоры нельзя. Работа на высоте, конечно, сопряжена с риском, но мы уже привыкли. Многие из нас поднимались и на 100-метровые мачты.

Завершить строительство вторых путей на перегоне Олекма — 1945 км планируется в 2019 году. К этому времени должны значительно вырасти перевозки по БАМу, а дополнительный путь позволит пропускать больше поездов. Тем временем грузовой состав с глиноземом, идущий на запад, для скрещения прибывает на станцию Олекма, а мы на пассажирском поезде Кисловодск — Тында отправляемся на новые строительные участки.

Преодолевающая преграды

В Амурской области продолжается строительство перехода через Зею на Транссибе

После выполнения основного объема земляных работ по строительству правого и левого подходов к мосту через реку Зею на 7817 км участка Сковородино — Белогорск Забайкальской железной дороги МК-154 «Бамстроймеханизация» приступила к укреплению откосов насыпей.

Общий объем земляных работ на строящемся объекте составил более миллиона кубометров грунта, из них 716 тысяч — это насыпь под железнодорожные подходы. Протяженность западного подхода к мосту составляет 1200 метров, восточного — 1100 метров.

— Сейчас перед нами стоит задача выполнить большой объем работ по укреплению откосов насыпи, высота которой на ряде участков достигает 13 метров, универсальными гибкими защитными бетонными матами. По правому берегу будет уложено 6404 таких конструкции, а на левом берегу — 3477,— рассказывает начальник ПТО МК-154 Кирилл



На подходах к мосту через Зею МК-154 ведет укрепление насыпи бетонными матами

Григорьев. — На укладке матов у нас задействовано 2 экскаватора. Перед тем, как положить мат, на откос стелется геосинтетический материал, рассыпается щебень. Данные конструкции являются

надежным и эффективным средством защиты насыпи от воздействий высоких вод в период полоноводия на реке Зея. Универсальный гибкий защитный бетонный мат представляет полотно из

бетонных блоков, соединенных между собой замоноличенным синтетическим канатом. Уложенный единым полотном непосредственно на укрепляемую поверхность, такой мат обеспечивает ее целостность и устойчивость.

На объект строительства завезены все материалы для укрепительных работ. Сегодня механизаторы работают на правом подходе нового моста через Зею. Первые сотни защитных бетонных матов уже уложены на откосы насыпи.

Длина искусственного сооружения составит 984 метра, мост будет состоять из девяти пролетов. Специализированные бригады монтажников уже установили пролетные строения длиной 127 метров на правом и левом берегах реки. Сейчас идет строительство русловых опор моста и монтаж других пролетов.

Сооружение моста через реку Зея «Бамстроймеханизация» ведет широким фронтом. На строительной площадке ежедневно в две полные смены трудятся более 300 человек и 90 единиц техники.

Напомним, что мост через Зею на Транссибе в четном направлении был построен в 1936 году и сегодня уже практически исчерпал свой ресурс. Поэтому ОАО «РЖД» было принято решение о строительстве нового мостового перехода рядом с действующим. Искусственное сооружение пройдет параллельно, на расстоянии 25 метров выше по течению.

РЕГИОН: АМУРСКАЯ ОБЛАСТЬ

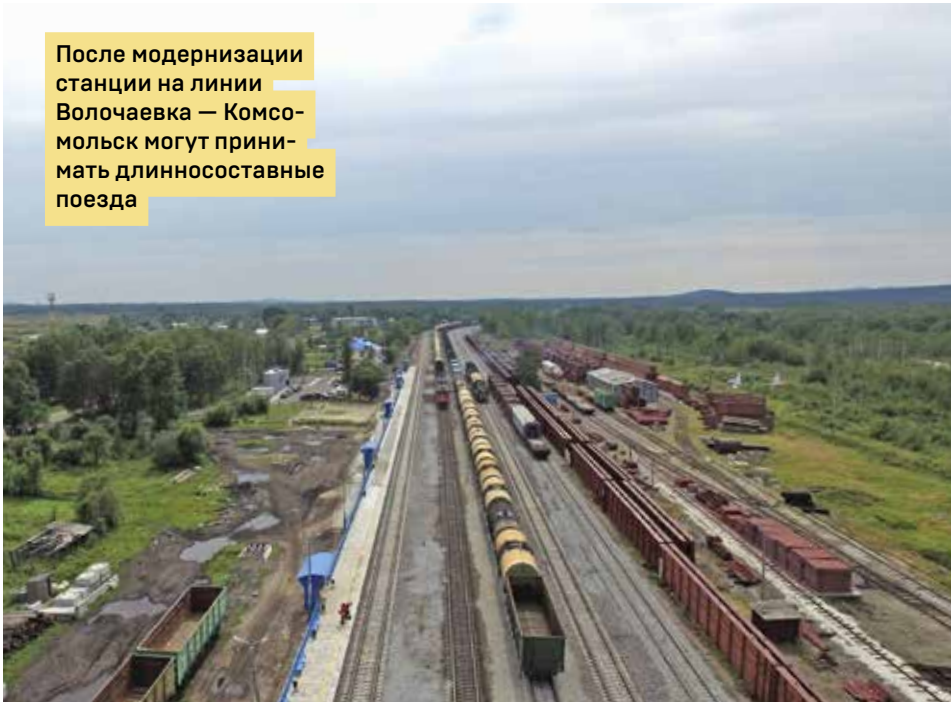
Вектор на порты

Удлинение путей поможет справиться с растущим грузопотоком

Линия Волочаевка — Комсомольск Дальневосточной железной дороги сегодня представляет большую строительную площадку. На 14-ти станциях и разъездах этого участка «Бамстроймеханизация» продолжает масштабные работы по удлинению приемоотправочных путей, реконструкции станций и сооружению разъезда. Модернизация магистрали связана с ежегодным ростом перевозок к портам Ванинского — Советско-Гаванского транспортного узла. Растущий грузопоток требует увеличения пропускных способностей железной дороги.

Сейчас на 340-километровом участке Волочаевка — Комсомольск ведется удлинение приемоотправочных путей на станциях Джармен, Форель, Литовко, Менгон, Мылки, разъездах № 21, Хевчен, 303 км, реконструкция станций Партизанские Сопки, Сельгон, Эльбан, Подали, строительство разъезда Утиный. На большинстве объектов уже выполнен основной объем земляных работ и начинаются укладка ВСП, монтаж различных коммуникаций. Этому предшествовала большая работа по передислокации техники и доставки строительных материалов.

— Между Волочаевкой и Комсомольском практически полностью отсутствовал автомобильный проезд. Автодорога есть только от Комсомольска до Болони. Для выполнения работ на объектах строителям пришлось выполнить отсыпку притрассовой автодороги от станции Болонь до разъезда № 21, от станции Вандан до Форели, отремонтировать участок дороги станция Форель — разъезд Даль-



После модернизации станции на линии Волочаевка — Комсомольск могут принимать длинносоставные поезда

невосточный — станция Литовко. До сих пор доставка грузов автотранспортом на большинство объектов возможна только при наступлении отрицательных температур и замерзании водных преград. Это обусловлено наличием болотистой местности в поймах рек,— объясняют инженеры ПТО «Бамстроймеханизация». — Поэтому в летнее время и в межсезонье доставка всех необходимых грузов на такие станции разъезды осуществляется путем перегрузки с автомобильного транспорта на железнодорожный на станции Волочаевка-2 с дальнейшей транспортировкой до объектов по железной дороге. Это требует дополнительных затрат, а также решения организационных вопросов с причастными структурами и руководством Дальневосточной магистрали по предоставлению технологических «окон» для проведения погрузо-разгрузочных работ на объекте. Из-

за этого для оперативной организации выгрузки и выполнения поставленных задач приходится увеличивать количество техники до 30–45 единиц на каждом объекте, а также трудовых ресурсов — до 40–55 человек.

Наибольший объем грунта механизаторы переработали на станциях Подали, Литовко, разъездах № 21, Утиный и разъезде 303 км. Больше всего опор линии ВЛ будет установлено на станциях Мылки и Литовко. На станцию Литовко приходится и самое большое количество водопропускных труб (9 штук) и стрелочных переводов (10 комплектов).

При реконструкции и строительстве объектов на участке Волочаевка — Комсомольск «Бамстроймеханизация» использует современные технологии, конструкции и системы. Так, например, применяется новейшая система электрической централизации МПЦИ произ-

водства ЗАО «НПЦ «Промэлектроника», при устройстве земляного полотна железнодорожного пути используются геосинтетические материалы, при укладке бесстыкового пути — технология алюмотермитной сварки рельсовых плетей. Также внедрены прогрессивные технологические процессы при строительстве вторых путей, удлинению приемоотправочных путей станций в условиях действующей железнодорожной инфраструктуры с минимальными временными интервалами прерывания движения поездов.

В ходе реконструкции станций и разъездов не только удлиняются приемоотправочные пути, но и ведется большая работа по сооружению водопропускных труб, прокладке кабелей связи и СЦБ, установке металлических опор ВЛ. Предусмотрено устройство новых зданий и сооружений: аварийных дизельгенераторов, компрессорных станций, пунктов обогрева, пассажирских платформ, постов ЭЦ.

В 2017 году на линии Волочаевка — Комсомольск планируются к сдаче новый разъезд Утиный, открытие после реконструкции станции Партизанские Сопки, а также станций Менгон, Мылки и Форель, на которых удлинит приемоотправочные пути. В целом, это позволит повысить пропускную и провозную способности этого участка Дальневосточной магистрали за счет возможности пропуска длинносоставных поездов, а также увеличения скорости движения на ряде реконструированных участков.

Построенная в 40-х годах прошлого века железная дорога Волочаевка — Комсомольск — Советская Гавань сегодня с трудом справляется с предъявляемыми для перевозки грузами. За счет удлинения существующих приемоотправочных путей на станциях и разъездах, строительства двухпутных вставок пропускная способность этого участка Дальневосточной магистрали значительно возрастет.

РЕГИОН: ХАБАРОВСКИЙ КРАЙ

Мосты в будущее

ПАРТНЕРЫ



На БАМе развернулась реконструкция искусственных сооружений

Значительный объем работ по строительству развязок и вторых путей на БАМе связан с реконструкцией действующих искусственных сооружений, а также возведением новых мостов и водопропускных труб. Для этого «Бамстроймеханизация» привлекает ведущие мостостроительные компании.

На 8-ми развязках на участках Хани — Тында и Бамовская — Тында работы на ис-

кусственных сооружениях ведет тындинская компания — «Мостоотряд-43».

При сооружении Байкало-Амурской магистрали земполотно под железную дорогу, а также опоры мостов строились с учетом перспективы укладки второго пути. На некоторых перегонах с этим условием монтировались пролетные строения. Однако за 40 лет возросли нагрузки, изменились нормативные требования. Поэтому возникла необходимость в реконструкции и ремонте ИССО.

— На развязке Глухариный на смешанном мосту по схеме 15,8+27,6+15,8 было заменено сталежелезобетонное пролетное строение длиной 27,6 метра и отремонтированы железобетонные пролетные строения перспективного пути, — рас-

Реконструкция мостов увеличит срок их эксплуатации с учетом движения тяжеловесных поездов на 80–100 лет

сказывает главный инженер МО-43 Владимир Кучкин. — После реконструкции мостов перспективного пути и переключения на него движения, будет произведен ремонт мостов главного пути.

Сегодня «Мостоотряд-43» ведет реконструкцию 23-х мостов и труб на развязках Студенческий, Заячий, Сосновый, Глухариный, Моховой, Багульный на линии Хани — Тында и Побожий, Федосеев на линии Бамовская — Тында.

В рамках сооружения развязок строители также удлиняют металлические

гофрированные и железобетонные трубы из-за уширения земполотна. По новым проектам в среднем длина трубы увеличивается на 3 метра. Определенные сложности у подрядчиков возникли на развязке Федосеев. Здесь меняется железобетонная труба 1938 года постройки. Ее очень тяжело разбирать из-за довольно прочного бетона и особых условий работ: она расположена под действующим путем. Чтобы разобрать трубы и построить новые, возводятся временные мосты с устройством разгружающего пролетного строения.

По расчетам проектировщиков, реконструкция мостов и водопропускных труб увеличит срок их эксплуатации с учетом движения тяжеловесных поездов на 80–100 лет.

Сейчас коллектив «Мостоотряда-43» ведет инженерную подготовку к реконструкции большого моста через реку Кованта на перегоне Кутыкан-Кувыкта. Длина искусственного сооружения составит 450 метров, высота моста — 30 метров. Строителям предстоит смонтировать 8 пролетных строений длиной 55 м каждое, общим весом 1920 тонн.

Со всей России на БАМ идут конструкции для мостов. География заводов обширна: опорные части — из Перми, болты — из Кургана, пролетные строения — из Тюмени, Омска, Улан-Удэ, железобетонные конструкции — из Хабаровска, Белогорска, Комсомольска-на-Амуре, Санкт-Петербурга. Часть железобетонных изделий производят в Тынде на заводе «Мостовые конструкции».

БАМ-2 дал фронт работ мостовикам на несколько лет вперед, тем самым обеспечивается занятость сотен сотрудников.

— Мостовики к БАМу-2 относятся по-особенному, выполняя свою работу качественно, с полной отдачей. Для всех — огромная честь участвовать в такой грандиозной стройке, — подчеркивает главный инженер Мостоотряда-43.

С заботой о детях

СОЦИАЛЬНАЯ ПОЛИТИКА

Слет отличников в Тынде

В Тынде «Бамстроймеханизация» выделила средства для организации слета отличников и спортсменов в подшефной школе № 7. Это традиционное мероприятие в данном учебном заведении, но впервые оно прошло с таким размахом. 140 отличников и 41 спортсмен школы получили денежные премии. Были выбраны три ученика года и два спортсмена года, которым выдали повышенные стипендии. Кроме этого, на слете чествовали 20 учащихся-призеров Президентских спортивных игр. Ребята из школы № 7 заняли третье место на областных соревнованиях. Всем отличившимся ученикам вручили медали и дипломы.

В Литовко открыли игровые зоны

Новые детские игровые комплексы установлены в поселке Литовко Хабаров-



ского края при финансовом содействии «Бамстроймеханизации». Компания ведет реконструкцию станции Литовко на линии Волочаевка — Комсомольск, по-

этому поддержала просьбу местных жителей открыть игровые зоны для малышей — будущих железнодорожников.

Ко Дню защиты детей в микрорайоне

Более 200 отличников и спортсменов школы №7 получили стипендии от «Бамстроймеханизации»

бывшего фанерного завода поселка был установлен первый игровой городок. Он состоит из горки, качелей, карусели, песочницы, рукохода, шведской стенки с турником, лианы, лавочки. Такой же комплекс будет смонтирован возле школы поселка Лесного, входящего в Литовское сельское поселение.

— В нашем поселке более 400 детей, и установка игровых комплексов — это настоящий подарок для всех жителей Литовко. Мы благодарны «Бамстроймеханизации» за финансовую поддержку и заботу о наших детях, — не скрывает эмоций специалист администрации Литовко Алена Седегова. — Детский городок стал любимым местом отдыха родителей с малышами. Сейчас жители поселка благоустраивают здесь территорию, высаживают цветы.

РЕДАКТОР
Павел Козменчук

ФОТОГРАФИИ
Игорь Баскаков,
Константин Пожаров

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 № БВ17-1145. Тираж 990 экз.