



Издание ПАО «Бамстроймеханизация»

Издается с 8 августа 2009 года

www.oaobsm.ru, тел. (41656) 4-04-11

С Днем строителя!

№
3 (83)
Август 2017

БамСтройМеханизация

Почти 200 километров новых путей появится на участке Хани - Тында за счет строительства новых разъездов, двухпутных вставок и вторых путей



Дорогие коллеги!

Поздравляю всех работников «Бамстроймеханизации» и коллег из других организаций, с которыми мы каждый день работаем на строительных площадках, с профессиональным праздником — Днем Строителя!

Во все времена наш созидательный труд пользовался заслуженным уважением в обществе. Работа строителя — это, прежде всего, огромная ответственность: наш труд остается на века, от нас во многом зависит, какой будет транспортная инфраструктура через год, через десять лет, какой ее увидят наши дети и внуки.

Коллектив «Бамстроймеханизации» и работающие в тандеме с нами предприятия вносят значительный вклад в развитие Дальневосточной железной дороги, строя новые разъезды и вторые пути, реконструируя станции и мосты. И успех работы здесь зависит от каждого: механизаторов, инженеров, бухгалтеров, поваров... Несмотря на разный спектр выполняемой работы, все эти люди — строители.

Вместе с транспортными строителями всегда работают железнодорожники. Знания и инициатива высококлассных инженеров-строителей, работающих в дирекциях компании «РЖД» на Дальнем Востоке, помогают открывать новые железнодорожные объекты с лучшими техническими решениями.

Особые слова благодарности хотелось бы выразить нашим ветеранам, внесшим значительный вклад в развитие и становление транспортного строительства. Именно вы построили тысячи километров Байкало-Амурской магистрали, которая стала достоянием России. Уверен, что строители будут всегда верны заложенным вами традициям.

А строителям, которые только выбрали свой профессиональный путь, хочу пожелать, чтобы ваша жизнь «строилась» основательно, чтобы вы никогда не разочаровались в выбранной профессии и получали от нее удовольствие.

**С уважением,
генеральный директор
ПАО «Бамстроймеханизация»
Сергей Васильев.**

Второй путь уже на БАМе

Новые разъезды увеличат пропускную способность Дальневосточной магистрали

На линии Хани – Тында «Бамстроймеханизация» готовит к сдаче первые разъезды, которые строятся в рамках программы развития Восточного полигона железных дорог России. Глухаринский станет первым новым разъездом на линии Хани – Тында Дальневосточной железной дороги и планируется к вводу в эксплуатацию этой осенью.

На перегоне Лумбир – Хорогочи развернута стройплощадка, где в тандеме работают сразу несколько компаний-подрядчиков. С июня поезда по будущему разъезду Глухаринский идут уже по второму пути, а на главном почти всё готово к укладке новой рельсошпальной решетки.

— Старый балласт был убран и вывезен, сейчас засыпается новый. Балластная подушка планируется с небольшим уклоном в сторону охлаждающей бер-

мы, — рассказывает машинист автогрейдера МК-74 Иван Пьянков.

Механизаторы на этом разъезде уже выполнили основные земляные работы объемом около двухсот тысяч кубометров. За два года МК-74 восстановила земполотно под второй путь, отсыпанное во времена строительства БАМа, разработала водоотводные каналы, переработала большой объем скального грунта при сооружении охлаждающей бермы и подготовила площадки под монтаж модулей поста ЭЦ и различного оборудования для обслуживания разъезда.

МО-43 отремонтировал на Глухаринском два моста с установкой металлических пролетных строений, а компания «Модульстрой» завершила работы по монтажу новых линий ВЛ-35/10.

— На разъезде уложили 12 км кабеля связи — по две нитки магистрального кабеля, а также парковую связь. Кабелей СЦБ ушло вдвое больше, так как частично захватывались перегоны, — рассказывает начальник участка «Модульстрой» Валерий Кулаков. — Наши специалисты приступили к монтажу шкафов СЦБ. В ближайшее время должны поступить модули будущего поста ЭЦ, трансформаторы и другое оборудование.

Сейчас на разъезде Заячий МК-74 готовит площадку размером 65 на 35 метров под пост ЭЦ. Земляные работы здесь также подходят к завершению. При этом на Заячьем механизаторам тоже пришлось переработать значительный объем грунта для скальных набросков, а при расширении земполотна под второй путь выполнить разработку полувыемки.

Сегодня здесь идет укладка ВСП под второй путь и монтаж кабеля высоковольтной линии к траверсам новых металлических опор.

— Необходимо установить опоры

с обеих сторон от железнодорожного полотна. Справа монтируем ВЛ 35 кВ, а напротив — ВЛ 10 кВ. Работаем в условиях непрерывного движения поездов, — рассказывает бригадир «Модульстрой» Игорь Акульшин. — Вдоль будущего разъезда производится разработка траншей, куда скоро будет уложено более 25 км кабелей связи и СЦБ.

Все разъезды строятся по типовому проекту, который предусматривает приемоотправочные пути протяженностью 1050 метров для приема длиннооставных поездов. Стрелочные переводы на новых разъездах будут обдуваться сжатым воздухом, для каждой группы стрелок устанавливается отдельная компрессорная станция.

Сейчас пропускная способность однопутной линии Хани – Тында Дальневосточной железной дороги ограничена, за счет строительства разъездов и вторых путей она будет значительно увеличена.

На этом участке в ближайшее время «Бамстроймеханизация» откроет 11 новых разъездов, которые дадут возможность перевозить значительно больше грузов. Одновременно с этим компания здесь ведет строительство вторых путей и двухпутных вставок на лимитирующих перегонах.



Механизаторы готовят площадку под пост ЭЦ



Новые километры БАМа на разъезде Заячий

ЦИФРА НОМЕРА

4500

строителей работают на объектах Дальневосточной и Забайкальской магистралей в рамках программы развития Восточного полигона железных дорог России

В защиту вечной мерзлоты

ЛИНИЯ ХАНИ – ТЫНДА



Строительство водоотводных канав помогает стабилизировать основание земполотна

Вдоль БАМа строят водоотводные канавы

При проектировании новых разъездов и вторых путей на Байкало-Амурской магистрали инженеры учли особенности местности, по которой проходит железная дорога, и предусмотрели ком-

плекс мер для стабилизации земполотна за счет сохранения вечной мерзлоты. Одним из важных направлений является устройство водоотводных канав рядом с железнодорожной магистралью.

Построенные при сооружении БАМа канавы уже давно не выполняют свои функции. На большинстве участков они обсыпались и заросли кустарниками. Строя разъезды и вторые пути, «Бамстроймеханизация» в первую очередь ведет устройство водоотводных канав.

— На Багульном будет нагорная канава, на которой сейчас мы работаем, и водоотводная с другой стороны разъезда. Глубина канав, в зависимости от рельефа местности, от полутора до двух метров, — объясняет начальник участка МК-7 Сергей Исаков. — Сегодня мы сохраняем вечную мерзлоту не только в основании насыпи, но и в канавах. Они укрываются скальным листом, геомембраной и потом засыпаются камнем. Если не использовать защитные мате-

риалы, то канавы, насыпи летом могут «поплыть», так как теплый воздух будет проникать внутрь и способствовать оттаиванию мерзлоты.

По наблюдениям специалистов Тындинской мерзлотной станции, на участках, где был выполнен весь комплекс мероприятий: устройство водоотводных канав, охлаждающих берм, — земляное, земляное полотно начинает стабилизироваться, и железнодорожники здесь практически не фиксируют просадки и выбросы пути.

РАЗЪЕЗД ГЛУХАРИНЫЙ В ЦИФРАХ

2 429

метров –
протяженность разъезда

36

км – длина кабелей
связи и СЦБ, проложенных на разъезде

122

металлические опоры
установлены для высоко-
вольтных линий

14

входных, маневровых,
маршрутных и выходных
светофоров

8

количество стрелочных
переводов, уложенных
на разъезде

ФОТОФАКТ НОВЫЕ ПУТИ БАМА



МЫ СТРОИМ БАМ-2



Александр Харченко,
водитель
МК-74:

— На самосвалах я исколесил весь Дальний Восток. До сих пор помню свой первый «БелАЗ», на котором трудился в Якутии. Он отличался своей мощностью и проходимость. Потом пересел на «Астру», здесь уже добавилось комфорта в кабине. У меня было много крупных строек. Строили выемку на Седловой, отсыпали площадку на станции Забайкальск, реконструировали автодорогу «Лена» на Джелтулаке. Сейчас работаю на БАМе на разъезде Заячий, здесь наша мехколонна делает площадку под пост ЭЦ. Строить дороги я люблю, особенно при нашем бездорожье. Проезжая по новой дороге, кто-то да и вспомнит добрым словом строителей.



Александр Гончаров,
машинист
экскаватора
МК-7:

— Пришлось многому научиться, чтобы сегодня работать ювелиром дорожных откосов. Когда идет планировка откосов, то счет идет на сантиметры, а то и миллиметры. Поэтому здесь нужен большой опыт, а работу машиниста экскаватора называют ювелирной. Протяженность откосов — километры, так шаг за шагом, продвигаюсь вперед. Конечно, грузить кубометры грунта в самосвалы проще, но я больше люблю заниматься отделкой земполотна. Правда, и ответственности гораздо больше, чем в карьере. Мы работаем на железной дороге, по которой постоянно идут поезда, и один опрометчивый ход экскаватором может наделать много проблем.



Алексей Антохин,
машинист
бульдозера
МК-74:

— На разъездах небольшие объемы работ, поэтому в основном на развалке я работаю на легком бульдозере. Сейчас готовим площадку под пост ЭЦ на Заячьем, до этого строили разъезды Соновый, Глухариный. Работа интересна своей динамикой: сегодня мы на одном участке, а завтра уже на другом, постоянно меняется картинка. При этом я за стабильность и уверенность в завтрашнем дне. В «Бамстроймеханизации» мы обеспечены загрузкой на несколько лет вперед, и это, на мой взгляд, самое главное. Конечно, в душе гордишься, что ты причастен к легендарной стройке. Так, километр за километром, на БАМе и появятся вторые пути.

Фундамент под разъезд

ЛИНИЯ БАМОВСКАЯ – ТЫНДА

Строители создают условия для комфортной работы железнодорожников на новых объектах

На строящихся разъездах Малого БАМа готовятся площадки для монтажа модулей постов ЭЦ и другого оборудования, с помощью которого будут обслуживаться новые железнодорожные объекты. Сейчас бригада МК-154 ведет заливку фундаментов на разъезде Побожий. Накануне аналогичные работы были завершены на соседнем разъезде Федосеев.

Летнее время — горячая пора для строителей, ведущих работы по сооружению фундаментов под различные объекты новых разъездов и благоустройству территории вокруг них. «Бамстроймеханизация» старается по максимуму использовать это время, чтобы выполнить данные виды работ.

— На Побожьем под модули поста ЭЦ мы делаем ленточный монолитный фундамент. Проектировщики здесь предусмотрели систему дыхательных трубок для вентиляции воздуха между модулями и поверхностью земли. Это позволит сохранить вечную мерзлоту под модулями и таким образом исключить возможные



просадки грунта, — рассказывает заместитель директора МК-154 Евгений Милованов. — Немаловажную роль играет и качество материалов для заливки фундаментов. Высококачественный бетон нам поставляют тындинский завод «Мостовые конструкции».

Рядом с основным зданием поста ЭЦ будут установлены 25-метровая антенна, компрессорные с ресиверами. Под них также готовятся прочные фундаменты. Кроме этого, мехколонна подготовит площадки под установку двух трансформаторных подстанций.

После монтажа всего оборудования бригада МК-154 приступит к благоустройству территории разъездов. Строители

выложат плиткой пешеходные дорожки, разобьют клумбы, установят урны и скамейки. Таким образом, будут созданы комфортные условия для работы дежурных по разъезду, а также энергетиков, путейцев и связистов, обслуживающих примыкающие железнодорожные перегоны.

На линии Бамовская — Тында Побожий и Федосеев станут именными разъездами наряду с открывшимся в прошлом году разъездом в честь первого начальника ГлавБАМСтроя Константина Мохортова. Григорий Федосеев и Александр Побожий в середине XX века вели изыскательскую работу в зоне БАМа, а свои таежные походы описывали в литературных произведениях.



МЫ СТРОИМ БАМ-2



Иван Пьянков, машинист автогрейдера МК-74:

— Сейчас на разъезде Глухариный мы готовим балластную подушку под укладку рельсошпальной решетки на главном пути. Старый балласт был убран, а на его смену пришел новый. Самосвалы подвозят щебень, и я грейдером его выравниваю. Так получается ровная полоса, на которую прямо сейчас можно укладывать путь. В день в зависимости от количества самосвалов мы проходим 200–300 метров земполотна. Впереди нас ждут другие разъезды и вторые пути, поэтому работы на БАМе хватит еще надолго. Каких-то профессиональных секретов у меня нет, главное — чувствовать автогрейдер, и тогда все будет получаться.



Александр Перевойкин, водитель топливозаправщика МК-154:

— В МК-154 я работаю водителем уже 30 лет. Начинать с самосвала «Татра» на строительстве АЯМа в Якутии. Последние 13 лет моя рабочая лошадка — топливозаправщик «КамАЗ». С нефтебазы перевозим дизельное топливо на участки и там заправляем бульдозеры, экскаваторы, грейдеры, самосвалы. Конечно, 17 кубов солярки, которые за тобой, повышают градус ответственности. Сегодня я транспортирую топливо для заправки строительной техники на станцию Тында, разъезды Побожий, Федосеев. МК-154 стала для нашей семьи родной. В мехколонне кладовщиком работает моя супруга Галина Павловна. Поэтому День строителя для нас семейный праздник.



Юрий Демин, мастер МК-74:

— Географиястроек, где я работал, — обширная: от Тихого океана до Черного моря. Это и Сахалин, и Сочи... Теперь — Байкало-Амурская магистраль. Дороги строить везде интересно, каждая из них по-своему интересна и уникальна. У нас отличный коллектив механизаторов, которому под силу построить второй путь БАМа. Нужно только больше новой техники, а задора у строителей хватит. Вот уже на Заячьем прорисовывается второй путь, и через несколько месяцев здесь будут скрещиваться поезда, а еще недавно тут был только один путь. Результаты своего труда приятно видеть на любом объекте, будь это новая автотрасса или железнодорожная магистраль.

РАСШИРЕНИЕ МАГИСТРАЛИ

В границах Тындинского региона Дальневосточной железной дороги будет открыто 18 новых разъездов, реконструированы 2 станции и построено 162 километра вторых путей

НА УЧАСТКЕ ХАНИ – ТЫНДА ДАЛЬНЕВОСТОЧНОЙ МАГИСТРАЛИ

РАЗЪЕЗДЫ

Иванокит	Заячий
Медвежий	Сосновый
Мостовой	Глухариный
Челябинский	Моховой
Студенческий	Багульный
Моршка	

ВТОРЫЕ ПУТИ НА ПЕРЕГОНАХ

Олекма – рзд. 1945 км
Юктали – Талума
Ункур – Чильчи
Кутыкан – Кувыкта

ДУХПУТНЫЕ ВСТАВКИ НА ПЕРЕГОНАХ

Тас-Юрях – Юктали
Курьян – Тында

НА УЧАСТКЕ БАМОВСКАЯ – ТЫНДА ДАЛЬНЕВОСТОЧНОЙ МАГИСТРАЛИ

РАЗЪЕЗДЫ

Ефремов
Федосеев
Побожий

ВТОРЫЕ ПУТИ НА ПЕРЕГОНАХ

Горелый – Штурм
Силип – Заболотное

НА УЧАСТКЕ ТЫНДА – НОВЫЙ УРГАЛ ДАЛЬНЕВОСТОЧНОЙ МАГИСТРАЛИ

РАЗЪЕЗДЫ

Московский комсомолец (сдан в эксплуатацию)
Улагир (сдан в эксплуатацию)
Тангомен
Гвоздевский

РЕКОНСТРУКЦИЯ СТАНЦИЙ

Тында
Улак (сдана в эксплуатацию)

«Лена» одевается в асфальт

РЕГИОН: АМУРСКАЯ ОБЛАСТЬ

БСМ капитально отремонтирует 36 километров трассы Большой Невер — Якутск в Приамурье

Работы по капитальному ремонту трех участков федеральной трассы «Лена» развернула «Бамстроймеханизация» в Амурской области. Это 41–57 км, 197–207 и 237–247 км автодороги Большой Невер — Якутск.

На первом участке 41–57 км с гравийным покрытием механизаторам предстоит восстановить профиль дороги до проектных отметок. Кроме этого, будут выполнены работы по ремонту водоотводных канав. В целом это позволит улучшить состояние проезжей части и обеспечить безопасность движения.

— В рамках ремонта идет вырубка кустарников, деревьев в полосе отвода автодороги в радиусе 4 метров, производятся досыпка обочин, укрепление откосов, — рассказывает руководитель проекта «Бамстроймеханизации» Василий Зверев. — На участках с асфальтобетонным покрытием выполняется укладка нового асфальта.

Сегодня асфальтоукладчик работает



«Бамстроймеханизация» имеет комплекс современной техники для укладки асфальтобетона

на одном из сложных участков трассы «Лена» 237–247 км на границе Амурской области и республики Саха (Якутия). Здесь начинается Становой хребет, поэтому дорога состоит из затяжных подъ-

емов и спусков, большого количества кривых.

— С каждым годом увеличивается интенсивность движения машин по федеральной дороге «Лена», особенно

большегрузных фур, следующих в Якутию. Это оставляет свой отпечаток на состоянии дорожного покрытия. Поэтому Росавтодор в последние годы уделяет повышенное внимание подведомственным магистралям и выделяет средства на ремонт искусственных сооружений, дорожной одежды, — подчеркивают инженеры «Бамстроймеханизации».

Высота нового асфальтобетонного покрытия, которое укладывается на трассе «Лена», составляет 7 см. Такая дорожная одежда позволит обеспечить комфортный проезд по автодороге круглый год. Напомним, что сегодня ряд участков этой магистрали имеют гравийное покрытие, создающее сильную пыленность летом. Укладка асфальта позволяет решить эту проблему.

Сейчас на севере Амурской области стоит солнечная погода. Это на руку дорожникам, которые с раннего утра до позднего вечера ведут укладку асфальта. Одним из сдерживающих факторов является дальность транспортировки асфальтобетонной смеси от завода в Тынде до участка. Она составляет около 80 км. Для уменьшения интервала между отправляющимися на удаленный объект машинами с асфальтом строители увеличивают количество выходящих на линию самосвалов.

На заключительном этапе капитального ремонта на обновленных участках трассы Большой Невер — Якутск будут установлены новые дорожные знаки и выполнена разметка.

Навстречу новым дорогам

ЛЮДИ КОМПАНИИ

Первый объект и заветная мечта начальника ПТО МК-154 Кирилла Григорьева

Сегодня в «Бамстроймеханизации» работают представители десятков династий транспортных строителей. Многие из них свою профессию выбрали еще в детстве. Так и начальник ПТО МК-154 Кирилл Григорьев, наблюдая за работой своего отца и его коллег, еще в школе загорелся строительством дорог.

В 90-е годы большинство мехколонн «Бамстроймеханизации» работали на строительстве Амуро-Якутской железной дороги. Водитель Анатолий Григорьев тогда на «УАЗе» возил мастера МК-74. Вместе с ними на участки часто ездил и сын Анатолия — Кирилл. Ему доверяли забивать колышки, брали в кабину машинисты экскаваторов, а мастера отмечали, как горят глаза у юного инженера. Стройплощадки настолько впечатлили Кирилла, что после школы он решил поступать в университет — на строительный факультет ДВГУПС. А первым его настоящим объектом стал АЯМ, только это уже была автомобильная дорога.

— Во время преддипломной практики меня на 2 недели поставили мастером



на объекте реконструкции 579–600 км трассы «Лена» в Якутии. Сказали: «Вот тебе участок, бульдозер, экскаватор, самосвалы... Работай». Участок был не из простых. Мы делали насыпь, использовали георешетку. Еще нужно было найти общий язык с механизаторами, понять друг друга, но в первый же день люди с пониманием ко мне отнеслись, и работа закипела, — вспоминает Кирилл Григорьев. — Здесь я участвовал в полном развороте работ, оформлял документы, заполнял путевые листы, находился в эпицентре событий. Это настолько мне понравилось, что в выборе профессии после окончания университета, в отличие от однокурсников, у меня уже сомнений не оставалось.

Получив диплом, Кирилл возвращается в МК-55 на участок «Юхта» в Якутии.

На этот раз ему доверили руководить разработкой выемки. В ПТО мехколонны сразу заметили, насколько мастерски молодой специалист справляется с поставленными задачами, и предложили ему перейти инженером в производственный отдел.

— Поначалу у меня были сомнения. Все-таки работа на участке всегда в движении, а здесь нужно больше работать с исполнительной документацией, проводить время в кабинетах. Но, с другой стороны, в ПТО расширяется спектр работы, начинаешь курировать несколько объектов, что тоже довольно интересно, — говорит Кирилл Григорьев. — Вместе с ведущим инженером МК-55 Владимиром Поляковым мы курировали реконструкцию трассы «Лена» на 579–600 км и 93–123 км. Мне пришлось досконально изучить все тонкости укладки асфальта. СНИПы стали моими настольными книгами. Большую помощь оказывали мои наставники Александр Семенович Горячкин и Юрий Владимирович Поляков. Имея большой опыт, они могли на конкретных примерах объяснить любой возникший вопрос.

Когда началось строительство развязки на БАМе, перед инженерами мехколонн были поставлены новые задачи. Железнодорожные объекты отличаются сложными проектами, в которые постоянно вносятся корректировки. Кирилл Григорьев с пониманием отнесся к новым вызовам и принял решение решать поставленные задачи. Директор МК-154,

в которую влился коллектив МК-55, такое отношение к работе только приветствовал, а в 2016 году назначил 25-летнего инженера начальником ПТО крупнейшей мехколонны «Бамстроймеханизации». Сейчас Кирилл Григорьев курирует строительство шести объектов в Амурской области. Сметы, графики, проекты... Сотни различных цифр одновременно нужно смоделировать так, чтобы обеспечить работой все участки мехколонны и при этом передать заказчику объекты в срок и с высоким качеством.

— Наверное, так нельзя, но о работе я думаю круглые сутки. Бывает даже во сне приходят мысли, как составить план производства, чтобы наиболее рационально задействовать технику. Например, перенести работы с одного периода на другой. Так вырисовывается картина строительства на полугодие, год. Конечно, сегодня одних мыслей недостаточно. Нужно в совершенстве владеть различными компьютерными инженерными программами. В этом отношении молодые специалисты подкованы довольно хорошо, — продолжает Кирилл. — Как инженер-строитель, я мечтаю о крупной автодорожной стройке и проехать по сплошному второму пути БАМа.

Молодежи свойственно с легкостью преодолевать трудности и идти вперед навстречу новым горизонтам. А в транспортном строительстве инженеров ждут десятки интересных проектов, которые, безусловно, зажгут профессиональной строительной еще одно поколение.

РЕДАКТОР
Павел Козменчук

ФОТОГРАФИИ
Константин Пожаров,
Игорь Баскаков

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 «Издательский дом
Дважды два», 675000, Амурская область,
Благовещенский район,
с.Чигири, переулоч Печатников, 1.
Заказ № 6777. Тираж 990 экз.