



Издание ПАО «Бамстроймеханизация»

Издается с 8 августа 2009 года

www.oaobsm.ru, тел. (41656) 4-04-11

С Новым
2018-м годом!

№
4 (84)
ДЕКАБРЬ 2017

БамСтройМеханизация



Разъезд Глухариный повысил пропускную способность однопутного участка Лумбир — Хорогочи Дальневосточной железной дороги

Глухариный — новая точка на карте

РЕГИОН:
АМУРСКАЯ
ОБЛАСТЬ

На Байкало-Амурской магистрали открыт новый разъезд

Первый разъезд на линии Хани — Тында сдала в эксплуатацию «Бамстроймеханизация» в рамках программы модернизации Восточного полигона железных дорог России. Разъезд Глухариный построен на однопутном участке Лумбир — Хорогочи на севере Амурской области.

— Всеми подрядчиками проделана огромная работа по строительству разъезда Глухариный и открытию по нему движения поездов, — подчеркивает руководитель проекта «Бамстроймеханизации» Андрей Алюкин. — Механизаторы переработали более 100 тысяч кубометров грунта, произвели устройство охлаждающей наброски для сохранения вечной мерзлоты в основании земполотна, мостостроители реконструировали и построили новые мосты, путейцы уложили почти 5 километров пути на железобетонном основании,



Руководитель проекта
«Бамстроймеханизации»
Андрей Алюкин

энергетики смонтировали новые опоры ВЛ и протянули километры кабелей, связисты выполнили монтаж устройств СЦБ. И, конечно, отдельно нужно отметить железнодорожников, которые все это время работали с нами в тандеме и оказывали большую помощь в строительстве.

На стройке были задействованы специалисты из разных уголков России. Так, строительством всех объектов СЦБ занималась компания из Санкт-Петербурга.

— На Глухарином установлено 14 светодорожек, мачта радиосвязи, оборудован современный, функциональный пост ЭЦ, — говорит директор филиала ООО «ЭНИТА» Станислав Абиленцев.

Около года в условиях напряженной поездной обстановки однопутного участка трудились работники «Межрегионального путевого предприятия».

— Мы уложили 8 стрелочных переводов, два с половиной километра нового пути, произвели переукладку главного пути, — рассказывает главный инженер ООО «Межрегиональное путевое предприятие» Андрей Оснач.

— Такой яркой станции нет на всём западном участке Тындинского региона. На Глухарином установлено 124 светодиодных светильника, что положительно скажется на охране труда железнодорожников, — подчеркивает исполнительный директор ООО «Энергомонтажный поезд-764» Константин Лифантьев.

Одним из самых сложных этапов было переключение движения на новые пути и ввод в эксплуатацию всего оборудования СЦБ и связи на заключительном этапе. Здесь потребовалось два продолжительных технологических «окна». Благодаря слаженной работе всех подрядчиков и железнодорожников Глухариный принял для скрещения первые поезда. Работники

Дальневосточной магистрали уже оценили все преимущества нового разъезда на БАМе. Стрелочные переводы здесь обдуваются сжатым воздухом, для каждой группы стрелок установлена отдельная компрессорная станция, что обеспечивает качественную работу каждой горловины.

— Для нас включение в работу разъезда Глухариный — это большой плюс, — отмечает заместитель начальника Тындинского центра управления железнодорожными станциями Сергей Кеняйкин. — Это первый разъезд модульного типа с микропроцессорной электрической централизацией, что позволяет увеличить рабочее пространство дежурного по станции и уйти от пульта-табло. Управление стрелками и сигналами осуществляется с автоматического рабочего места ДСП. Все дежурные данного разъезда прошли предварительную подготовку на учебном тренажере.

После завершения программы модернизации Восточного полигона — сдачи в эксплуатацию разъездов, двухпутных вставок и вторых путей на ряде перегонов линии Хани — Тында, а также завершения реконструкции станции Тынды — пропускная способность участка увеличится до 26 пар поездов в сутки.



Глухариный — первый разъезд на линии Хани — Тында с микропроцессорной системой управления

Дорогие друзья!

Совсем скоро вступит в свои права новый 2018-й год! В это время мы подводим итоги уходящего года. Определяем из множества событий те, которые можно смело отнести к успехам и достижениям, берем на заметку то, над чем предстоит продолжить работу, строим планы на будущее.

В этом году наша компания совместно с подрядными организациями сдала в эксплуатацию важнейшие объекты транспортной инфраструктуры на Дальневосточной железной дороге. После реконструкции открыты станции на линии Волочаевка — Комсомольск в Хабаровском крае. На БАМе в Амурской области сдан в эксплуатацию первый построенный «Бамстроймеханизацией» в рамках проекта модернизации Восточного полигона разъезд Глухариный на линии Хани — Тында. На федеральной автодороге Большой Невер — Якутск «Бамстроймеханизация» выполнила капитальный ремонт участка 41–57 км.

Впереди нас ждет масштабная работа по открытию разъездов, строительству вторых путей, двухпутных вставок, реконструкции станций на БАМе. Одна из главных задач будущего года — выйти на рентабельные показатели работы «Бамстроймеханизации».

Реализовать инфраструктурные проекты можно только в тандеме с мостостроителями, энергетиками, связистами, путейцами... Поэтому я желаю нашим подрядчикам сохранить свой потенциал, а в новом году его приумножить.

Я хочу пожелать, чтобы в 2018-м году у строителей и наших партнеров — железнодорожников было как можно больше поводов для радости и гордости! Чтобы мы все вместе сумели не просто пережить еще один год, а сделать его по-настоящему богатым на самые яркие достижения, которые изменят жизнь к лучшему, сделают нас сильнее, увереннее, успешнее.

С уважением,
генеральный директор
ПАО «Бамстроймеханизация»
Сергей Макаров.

ЦИФРА НОМЕРА

20

миллионов рублей в год — вклад «Бамстроймеханизации» в проекты в рамках социального партнерства. Это ремонт школ и детских спортивных объектов, включая бассейн, поддержка горнолыжного комплекса «Усть-Корал», подарки каждому новорожденному в Тынде, премии одаренным школьникам, строительство игровых городков для детей.



Автоблокировка на Малом БАМе



Автоблокировка на участке Штурм — Тында позволит пропускать поезда с интервалом в 6 минут

Новый проект позволит увеличить пропуск поездов в 2 раза

Техническое перевооружение с устройством автоблокировки развернуло «Бамстроймеханизация» на участке Штурм — Тында Дальневосточной железной дороги.

Сегодня управление движением от станции Бамовская до Нерюнгри ведется с помощью полуавтоблокировки. Это система интервального регулирования движения поездов, при которой неделимым является весь участок между соседними станциями. То есть на перегоне может находиться только один поезд. Полуавтоматическая блокировка на Малом БАМе является сдерживающим фактором для роста пропускной способности железной

дороги, которая связывает Байкало-Амурскую магистраль с Транссибом. С учетом роста перевозок на этом участке Дальневосточной магистрали, было принято решение об устройстве автоблокировки на линии Штурм — Тында. Был разработан проект для увеличения пропускной способности с интервалом попутного следования поездов не более 6 минут с учетом особенностей однопутного участка.

Проект разделен на шесть этапов строительства: Штурм — Муртыгит протяженностью 30 км, Муртыгит — Аносовская — 34 км, Аносовская — Силип — 12 км, Заболотная — Беленькая — 22 км, Беленькая — Сети — 27 км, Сети — Тында — 20 км.

Строительные работы на участке ведет подрядчик «Бамстроймеханизация» — ООО «СПМ № 5». Эта компания специализируется на выполнении комплекса работ по капитальному ремонту объектов хозяйства автоматики и телемеханики на железных дорогах России.

— Объем работ по устройству автобло-

кировки на участке Штурм — Тында довольно большой. Будет уложено 523 километра магистральных кабелей, заменено 56 светофоров, установлено 287 разветвительных муфт и путевых ящиков, 91 стойка перегонной связи, 59 релейных и батарейных шкафов, 44 устройства контроля схода подвижного состава, — приводит цифры заместитель начальника СМП № 5 Александр Харин. — Предстоит подготовить фундаменты и установить мобильные комплексы для размещения оборудования и энергетических модулей с дизельными электростанциями на станциях Муртыгит, Аносовская, Беленькая, разъездах Штурм, Пурикан. Сети. Также необходимо выполнить комплекс работ по подготовке помещений на 8 объектах, включая внеклассную станцию Тында, для монтажа устройств СЦБ и связи.

В этом году работы развернуты на перегонах Муртыгит — Пурикан — Аносовская и Штурм — Мохортов — Муртыгит. В зимний период производится установка и монтаж групповых муфт, путевых ящиков, светофоров, релейных и батарейных шкафов, стивов.

— В процессе работы мы изменили способ прокладки кабеля из-за сложности предоставления окон для железнодорожного кабелеукладчика. На основании актов выбора трассы предусмотрели применение экскаватора для разработки траншей открытым способом, что позволило ускорить процесс укладки кабельной продукции, — объясняет Александр Харин. — При производстве работ мы активно сотрудничаем с представителями ШЧ-14, ЭЧ-10, РПС-6, ПЧ-22 и дежурными по станциям. В тандеме с железнодорожниками решаем все возникшие вопросы.



Руководитель проекта СЦБ «Бамстроймеханизации» Николай Забурденко

— После ввода в эксплуатацию автоблокировки пропускная способность участка от станции Бамовская на Транссибе до Тынды значительно возрастет, — подчеркивает начальник Тындинского центра организации работы железнодорожных станций Сергей Липень. — Будет создана возможность увеличения пропускной способности этой линии с 13 до 25 пар поездов, то есть рост составит практически 92%. За счет автоматического регулирования интервалов между поездами по однопутным перегонам попутно смогут двигаться сразу несколько составов.

Курирует техническое перевооружение участка Штурм — Тында руководитель проекта СЦБ «Бамстроймеханизации» Николай Забурденко. Николай Александрович имеет большой опыт работы в Тындинской дистанции сигнализации, централизации и блокировки. Он вводил в эксплуатацию оборудование СЦБ и связи на многих бамовских станциях и разъездах.

ВОСТОЧНЫЙ ПОЛИГОН В ЦИФРАХ

В 2017 году «Бамстроймеханизация» работала на 112 объектах

54
моста

15
вторых путей и двухпутных вставок

8
объектов реконструкции земполотна

17
разъездов

8
станций

2
объекта с техническим перевооружением

8
депо, ПТОЛ, ДОЛБ

Дорожная одежда для трассы «Лена»

В Приамурье МК-154 капитально отремонтировала 16 километров федеральной дороги

Компания «Бамстроймеханизация» завершила ремонт федеральной трассы «Лена» на участке 41—57 км в Амурской области. Мехколонна № 154 произвела комплекс работ, направленных на восстановление и укрепление земполотна автодороги Большой Невер — Якутск.

16 километров Амуро-Якутской магистрали, где в течение полугода работали механизаторы, считаются одним из самых сложных участков. Здесь дорога, проходящая через Николаевский перевал, имеет много спусков, подъемов и кривых. Кроме этого, по трассе идет довольно интенсивное движение большегруз-



Механизаторы восстановили профиль земполотна на участке 41—57 км трассы «Лена» до проектных отметок

ного автотранспорта на север Приамурья и в Якутию.

— Наша задача была произвести восстановление земполотна и уложить новую дорожную одежду. Где-то мы произвели срезку грунта, где-то, наоборот, его досыпали. Также шла отсыпка нового щебеночного покрытия. Таким образом, дорога стала более ровной и пологой. На участке произведен ремонт 10 водопро-



Прораб МК-154 Илья Албитов

пускных труб. Одним из важных моментов является укрепление откосов и строительство водоотводных канав вдоль автодороги, — рассказывает прораб МК-154 Илья Албитов. — Все работы шли в условиях действующей автодороги, по которой идет интенсивное движение транспорта. Это осложняло работы, но не повлияло на сроки сдачи участка.

Общий объем земляных работ по ре-

монту трассы «Лена» на 41—57 км составляет 54 тысячи кубометров. Из них 39 тысяч — это скальный грунт и 14 тысяч — щебеночно-песчаная смесь. На обновленном участке было установлено новое барьерное ограждение и произведена замена дорожных знаков.

После ремонта этот участок АЯМа стал менее опасным и аварийным. При этом в перспективе планируется, что данные километры автодороги будут реконструированы и здесь появится асфальтобетонное покрытие. Напомним, что сегодня Росавтодором реализуется масштабный проект по приведению федеральной автодороги «Лена» в нормативное состояние согласно современным стандартам по скорости, безопасности и качеству. Так, компания «Бамстроймеханизация» в 2011–2015 годах произвела реконструкцию двух участков этой трассы в Амурской области: 93–123 км и 151–155 км. На этих объектах компания переработала 5 миллионов кубометров грунта и уложила 32 километра асфальтобетонного покрытия.



Второй путь на подходе к Тынде

Расширение узких мест увеличивает возможности БАМа

Строительство двухпутной вставки на перегоне Курьян — Тында Дальневосточной железной дороги начала «Бамстроймеханизация». Протяженность участка, где предстоит построить вторые пути, составляет 6 километров. Сейчас здесь механизаторы ведут устройство водоотводных канав и земполотна, а мостовики монтируют искусственные сооружения.

При строительстве БАМа с 1975 по 1984 годы здесь было отсыпано земполотно под два пути, но рельсошпальная решетка уложена только на одном пути. Поэтому сегодня стоит задача восстановить насыпь до проектных отметок и построить мосты на втором пути. Объем земляных работ при строительстве, включая отсыпку насыпи, контрбанкетов, охлаждающей наброски, досыпку откосов, нарезку канав, составляет 50 тысяч кубометров.

— Объем работ на этом участке небольшой, и уже в следующем году мы готовы сдать земполотно под укладку верхнего строения пути. Механизаторы уже построили часть площадок под пункты



Механизаторы МК-74 готовят земполотно под второй путь

обогрева и компрессорные станции, произвели устройство канав. Сейчас техника работает непосредственно на втором пути, идет подъем насыпи. После укладки ВСП будет произведено переустройство действующего сегодня пути, — рассказывает директор подразделения «Бамстроймеханизация» — МК-74 Валерий Жеребецкий. — Часть земляных работ предстоит выполнить в западной горловине станции Тынды. Там есть сложности с подъездами для техники и разворотом работ с учетом того, что на станции идет интенсивное движение поездов. Но мы готовы реализовать данный проект.

На участке построят 10 искусственных

сооружений, в том числе мост через реку Тынду длиной 130 метров, 6 металлических и железобетонных мостов, 2 железобетонные водопропускные трубы, 1 путепровод. Энергетики смонтируют 34 металлические опоры, которые будут установлены из-за выноса существующих негабаритных опор. Для железнодорожников построят 3 пункта обогрева, 1 мобильный путевой пост, состоящий из 4 модулей. На перегоне смонтируют 7 стрелочных переводов, в том числе 6 в четной горловине станции Тынды.

Также запроектирована реконструкция существующей системы СЦБ, связи и электроснабжения. Будет уложен



Мастер МК-74 Иван Шипицин на перегоне Курьян — Тынды

бесстыковой путь, для обдува стрелочных переводов предусмотрена система воздухооборудования. Для стабилизации земполотна и сохранения вечной мерзлоты на проблемных участках уложат геотекстиль, выполнят охлаждающую скальную наброску. На станции Тынды смонтируют новые стрелочные переводы с марками крестовины 1/11 на железобетонных брусках.

Реализация проекта позволит увеличить в два раза пропускную способность этого участка за счет строительства второго пути и даст дополнительные возможности для приема и отправления поездов с внеклассной станции Тынды.

В масштабах магистрали

МЕХКОЛОННА



Основной объем земляных работ связан с устройством охлаждающей наброски

МК-7 развернула работы в двух регионах Дальнего Востока

На 17 объектах Восточного полигона работали механизаторы МК-7 в уходящем году. Это строительство развязок, вторых путей, реконструкция станции, земполотна на линиях Хани — Тынды, Тынды — Новый Ургал в Амурской области, удлинение приемоотправочных путей на станциях и развязках участков Волоочевка — Комсомольск, Комсомольск — Советская Гавань в Хабаровском крае.

В Тындинском регионе Дальневосточной железной дороги МК-7 ведет строительство развязок Мостовой, Студен-

ческий, Морошка, Моховой, Багульный, вторых путей на перегоне Кутыкан — Кувькта, реконструкцию земполотна на участке Молдавский — Мирошниченко. В Комсомольском регионе силы мехколонны задействованы на удлинение приемоотправочных путей на станциях Подали, Литовко, Хевчен, Санболи.

— В 2017 году после реконструкции были сданы в эксплуатацию 5 объектов. Это станции Улак, Уктур, Тейсин, Менгон, участок земполотна Молдавский — Мирошниченко 2810 км, — говорит директор МК-7 Константин Колышкин. — Основная наша работа — это устройство земляного полотна, разработка выемок, устройство насыпи, водоотводных канав, охлаждающих конструкций, укладка геоматериалов. Кроме этого, уже несколько лет мы ведем укладку верхнего строения пути, монтаж водопропускных труб. В целом на всех объектах, на которых рабо-

тала наша мехколонна в минувшем году, мы переработали 370 тысяч кубометров грунта, уложили 6,3 километра верхнего строения пути, 8 стрелочных переводов, смонтировали 5 водопропускных труб. На Восточном полигоне у нас сейчас задействовано 11 механизированных комплексов.

Наиболее крупными объектами строительства на сегодняшний день считаются развязка Багульный, вторые пути на перегоне Кутыкан — Кувькта, реконструкция земляного полотна на участке Молдавский — Мирошниченко (2821 км ПК2—2821 км ПК10) Дальневосточной железной дороги.

— Большой объем земляных работ связан с устройством охлаждающей наброски на новых развязках и вторых путях. Камень фракции 200–500 укладывается с целью сохранения вечной мерзлоты в основании насыпи. Так сегод-



Начальник участка «Багульный» Сергей Исаев

ня МК-7 выполняет устройство такой наброски на развязке Багульный, — рассказывает начальник участка Сергей Исаев.

Несмотря на ряд проблем, связанных с работой вблизи действующих железнодорожных путей, выполнением дополнительных работ (уположение крутизны откоса выемки, замена водонасыщенного грунта), вызванных природными явлениями, МК-7 выполняет все поставленные перед ней задачи. А в этом году в связи с новыми объектами в штат мехколонны было принято 115 человек.

— Основными объектами в 2018 году для мехколонны будут строительство вторых путей на перегонах Кутыкан — Кувькта, Юкталы — Талума, двухпутной вставки на участке Тас — Юрях — Юкталы, реконструкция станции Юкталы на линии Хани — Тынды Дальневосточной железной дороги. Общий объем переработанного грунта ожидается более 1 миллиона кубометров, — подчеркивает Константин Колышкин. — Планируется сдать в эксплуатацию развязки Мостовой, Студенческий, Морошка, Моховой, Багульный, станцию Подали, участок Молдавский — Мирошниченко 2821 км.



Щебень под новые проекты

ПРОИЗВОДСТВО



600 тысяч кубометров щебня и скального грунта было отгружено в 2017 году с завода «Курьян»

Дробильные установки на карьере «Курьян» работают круглосуточно

Завод «Курьян» компании «Бамстроймеханизация» почти в 5 раз увеличил отгрузку щебеночной продукции по сравнению с прошлыми годами. Такой рост производства связан с масштабным строительством развязок и вторых путей на БАМе. Для новых объектов необходимо большое ко-

личество щебня различных фракций.

С начала года со складов завода было отгружено почти 600 тысяч кубометров скального грунта и щебня. Треть от этого объема составил путевой щебень, который идет на отсыпку балластной подушки под верхнее строение пути. 150 тысяч кубометров скального грунта в этом году поставили на развязки для отсыпки насыпей. Резко увеличить объемы производства на заводе «Курьян» удалось за счет модернизации оборудования. Если раньше в сутки дробильные установки могли давать максимум 850 кубометров щебня, то сегодня — 1400 «кубов». Усовершенствование технологии работы ли-

ний позволило выпускать больше щебня самой востребованной фракции — 25–60. Сейчас на строящихся развязках в Тындинском регионе Дальневосточной железной дороги идет подготовка земполотна под укладку ВСП. Поэтому сотни вагонов с щебнем идут на новые объекты, расположенные на участках Хани — Тында, Бамовская — Тында, Тында — Новый Ургал. Путевой щебень используют не только строители развязок, но и железнодорожники для ремонта действующих путей.

Завод оперативно реагирует на потребности как строителей, так и железнодорожников. Так, например, в 2015 году здесь начали заготовку фракционного камня 200–500 мм для охлаждающих берм, которые используются для сохранения вечной мерзлоты в основании насыпи.

— Работа на заводе кипит круглые сутки. Линии останавливаются только для проведения регламентного технического обслуживания. Наши погрузчики работают практически без остановки. Только отъехал один груженный самосвал, как тут же подвезжает следующий. Практически каждый день на подъездные пути под погрузку подаются вагоны, — рассказывает прораб участка «Курьян» Александр Коломеец. — Зима для нас горячая пора. Именно в холодное время года заготавливается больше всего щебня.

Сегодня продукция с «Курьяна» поставляется не только на железнодорожные



Оператор дробильной установки завода «Курьян» Дмитрий Чухловин

объекты. Среди покупателей щебня строители автомобильных дорог и газопровода «Сила Сибири». Дорожникам фракции 5–20 и 20–25, щебеночная смесь необходима для производства асфальта. В этом году на амурском участке федеральной трассы «Лена» развернулись работы по реконструкции и капитальному ремонту автодороги. Весь щебень для асфальта идет только с завода «Курьян».

Здесь важно отметить качественные характеристики продукции с «Курьяна». Морозостойкость щебня сохраняется в течение 400 лет. То есть в течение этого времени камень в условиях резких перепадов температур, сильных морозов будет прочным. Для строительства железных и автомобильных дорог это идеальный инертный материал.

На пике снабжения

ПОДРАЗДЕЛЕНИЕ

Каждый день на базу БСМ приходят вагоны и машины с материалами со всей России

Масштабный проект строительства развязок, вторых путей, реконструкции станций на БАМе потребовал поставок большого количества различных материалов для новых объектов. Площадкой для концентрации шпал, рельсов, модулей и другого железнодорожного оборудования стала база «Бамстроймеханизации» в Тынде.

Шпалы из Хабаровска, рельсы из Новокузнецка, компрессоры из Санкт-Петербурга... На столе инженера по снабжению «Бамстроймеханизации» Екатерины Дроновой десятки накладных со всей России. По ее словам такого количества оборудования в компанию еще не поступало.

— У нас заведены специальные папки, в которых фиксируются все поставки материалов для каждого развязки. Здесь счет идет на сотни наименований: от крупногабаритных модулей постов ЭЦ и подстанций до мельчайших деталей для систем связи и ЦБ, — рассказывает Екатерина Дронова. — На нашу базу поступает все оборудование для новых объектов, а уже отсюда идет распределение по раз-



С базы шпалы отправляются на реконструкцию станций Тында и близлежащие развязки

ездам и станциям.

Инженер Тамара Волкова ведет учет элементов верхнего строения пути — шпал, рельсов, креплений, накладок, болтов. Здесь счет идет на сотни вагонов и тысячи тонн.

— Разгрузка материалов для ВСП идет на близлежащих к объектам строительства станциях. В Тындинском регионе это станции Олекма, Юктали, Лопча, Ларба, Кувыкта, Лумбир, Сети. В среднем на каждой из них было разгружено 50–70 вагонов с железобетонными шпалами, 10–20 платформ с рельсами. Большой объем шпал и рельсов разгружается на нашей базе, которая находится рядом со строящимися парками приема и сортировки станции Тынды, — показывает цифры Тамара Волкова.

Последние месяцы на базу «Бамстроймеханизации» поступают десятки модулей



Коллектив отдела комплектации БСМ

для постов ЭЦ, пунктов обогрева. Это мобильные комплексы, в которых установлено все необходимое оборудование, мебель, бытовая техника, биотуалеты. Оснащение модулей идет на самом заводе. Задача транспортного цеха отдела снабжения — доставить комплексы на развязки.

— Для погрузки-разгрузки материалов, их транспортировки в компании имеются мощные краны, один из которых — 50-тонный, талы, площадки-длинномеры, погрузчики, самосвалы. Вся техника постоянно находится в работе, — говорит диспетчер Татьяна Савельева.

На всех сотрудников отдела логистики и снабжения «Бамстроймеханизации» от инженеров до водителей ложится колоссальная ответственность за переработку, хранение и доставку дорогостоящего железнодорожного оборудования, сто-

имость которого исчисляется сотнями миллионов рублей.

— На этот год приходится пик поставок материалов и оборудования для новых развязок. Коллектив отдела понимает поставленную перед «Бамстроймеханизацией» задачу сдать в срок все объекты и, несмотря на день недели и время суток, выходит на работу принимать вагоны и машины, перерабатывать груз, — подчеркивает заместитель начальника отдела комплектации «Бамстроймеханизации» Александр Тесяков. — Наша база за счет складских помещений, большой территории, железнодорожных подъездных путей имеет достаточный потенциал для переработки всего поступающего груза для строительства и реконструкции объектов в рамках модернизации Байкало-Амурской магистрали.