



Издание ПАО «Бамстроймеханизация»

Издается с 8 августа 2009 года

www.oaobsm.ru, тел. (41656) 4-04-11

С юбилеем, Байкало-Амурская магистраль

№ 2 (90) июнь 2019

# БамСтройМеханизация



Спустя десятилетия механизаторы снова вернулись на те уже участки БАМа, чтобы построить второй путь

## Дорогие друзья!

В эти дни мы отмечаем 45-летие со дня начала строительства Байкало-Амурской магистрали — дороги, которая оставила свой яркий след в жизни сотен тысяч людей. Время пролетело, как одно мгновение. Казалось бы, только вчера наши механизаторы отсыпали первые кубометры земполотна будущего БАМа. Прошло 45 лет: молодые строители уже стали ветеранами, а по некогда непроходимой тайге сегодня мчатся поезда.

Сердечно поздравляю коллектив «Бамстроймеханизации» с 45-летием Байкало-Амурской магистрали и 45-летием со дня образования компании!

Главный секрет успеха предприятия — в его стабильном, дружном коллективе.

Все достижения на долгом пути развития компании осуществились благодаря усилиям большой команды профессионалов — людей, которые желают и умеют трудиться, чувствуя высокую ответственность за свою работу. Убежден, именно такие люди способны обеспечить дальнейшее процветание предприятию, реализующему самые смелые проекты в строительстве автотрасс и железных дорог.

Впереди компанию ожидает дальнейшая работа по модернизации БАМа и Транссиба, реконструкции федеральных автомобильных дорог Дальнего Востока. Уверены, вместе мы успешно справимся с поставленными задачами.

Сегодня мы хотим поздравить каждого, кто вложил частичку своей жизни в Байкало-Амурскую магистраль, «Бамстроймеханизацию» с 45-летием со дня начала сооружения БАМа и образования крупнейшей строительной компании в области транспортной инфраструктуры.

Желаю вам, дорогие друзья, крепкого здоровья, благополучия и новых свершений. Пусть БАМ будет всегда символом молодости, стойкости и энтузиазма!

С уважением,  
генеральный директор  
ООО УК «Бамстроймеханизация»  
Александр Чернояров,

генеральный директор  
ПАО «Бамстроймеханизация»  
Сергей Макаров.

## БАМ в наших сердцах

Легендарная стройка XX века отмечает свой юбилей

**Н**аша компания неразрывно связана с Байкало-Амурской магистралью. Ведь именно для строительства этой уникальной железной дороги в 1974 году был создан трест «Бамстроймеханизация». И сегодня, спустя 45 лет со дня начала сооружения БАМа, коллектив компании гордится, что внес значительный вклад в строительство магистрали, ставшей настоящей школой жизни для тысяч механизаторов.

Многие из первостроителей Байкало-Амурской магистрали сейчас уже на заслуженном отдыхе. Но они воспитали новое поколение строителей, продолжающих дело своих родителей. В то же время в «Бамстроймеханизации» есть ветераны, которые приехали в 70-е годы на строительство БАМа и сегодня, несмотря ни на какие трудности, по-прежнему работают водителями, машинистами бульдозеров и экскаваторов, слесарями,

инженерами... И самое главное — передают свой накопленный опыт молодежи.

Несмотря на десятилетия, еще свежи воспоминания о десантах строителей на необжитые участки в 50-градусные морозы, первых километрах земполотна, сданных под укладку пути, праздниках по случаю прихода путеукладчика на очередную станцию. БАМ воспитал плеяду людей, которые не обращали внимания на бытовые сложности, природные условия, а шли вперед — к «золотой» стыковке. Из таких бамовцев выросли строители, которые навсегда сохранили дух грандиозной стройки. Это не только комсомольская романтика, в первую очередь это высочайший профессионализм и ответственность за свою работу. Вместе с механизаторами на БАМе в одной команде работали взрывники, мостовики, железнодорожники, учителя, врачи... Именно благодаря сплоченности и поддержке друг друга бамовцы смогли в кратчайшие сроки построить уникальную железную дорогу.

В этом году свой юбилей отмечает и «Бамстроймеханизация». 45 лет истории уложились в сотнях миллионах кубометров отсыпанного грунта, тысячах километрах построенных железных и автомобильных дорог, десятках возведенных площадок под аэропорты, вокзалы, терминалы...

Имеющий бамовскую закалку коллектив активно участвовал в подготовке инфраструктуры таких ответственных проектов, как Олимпиада-2014 в Сочи, саммит АТЭС-2012 во Владивостоке. Среди крупнейших объектов «Бамстроймеханизации» — Амуро-Якутская железная дорога, подъездные пути к Эльгинскому месторождению угля, железнодорожный обход Яйва — Соликамск в Пермском крае, строительство вторых путей и электрификация на участке Карымская — Забайкальск. Большой вклад компания внесла в стро-

ительство федеральной дороги Чита — Хабаровск, реконструкцию трасс «Лена» и «Усури». Построенные «Бамстроймеханизацией» участки автодорог отвечают мировым стандартам.

Сегодня нашей компании доверили грандиозный проект по модернизации Восточного полигона железных дорог России. «Бамстроймеханизация» ведет строительство и реконструкцию сотен объектов на Дальневосточной и Забайкальской магистралях в 6 регионах страны. Это десятки миллиардов рублей инвестиций, тысячи рабочих мест, сотни миллионов налоговых поступлений в бюджеты разных уровней.

Спустя десятилетия компания по-прежнему неразрывно связана с Байкало-Амурской магистралью. Основной фронт работ «Бамстроймеханизации» сегодня именно на БАМе. Механизаторы идут по тому же пути, который они отсыпали в конце 70-х — начале 80-х годов. Они строят развязки, вторые пути, двухпутные вставки, реконструируют станции.

Учитывая масштабные планы по развитию Дальнего Востока, у «Бамстроймеханизации» отличные перспективы, как в области строительства железных дорог, так и автомобильных трасс.



Строители готовят земполотно под укладку верхнего строения пути на перегоне Олекма — 1945 км



Горные хребты и реки, морозы и зной преодолевают строители БАМа-2

Цифра номера

# 220

миллионов — столько кубометров грунта было переработано трестом «Бамстроймеханизация» на строительстве Байкало-Амурской магистрали

# На БАМе защищают насыпь от деформаций

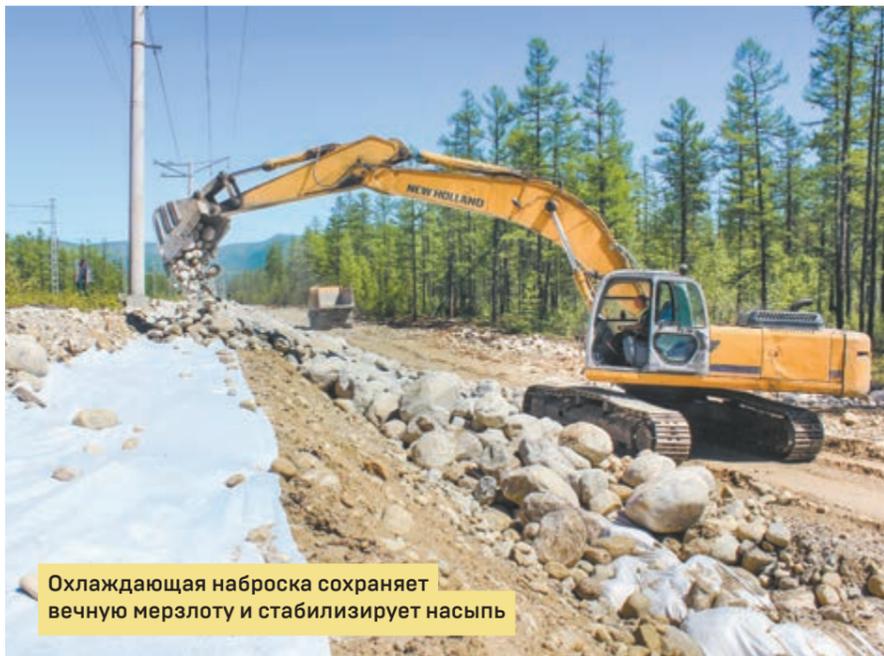
РЕГИОН:  
АМУРСКАЯ ОБЛАСТЬ

*Механизаторы стабилизируют путь и повышают скорости на Восточном полигоне*

**Р**еконструкцию земляного полотна развернула «Бамстроймеханизация» на участке 2222—2229 км линии Хани — Тында Дальневосточной магистрали. Сегодня здесь наблюдаются серьезные просадки пути, комплекс мероприятий по сохранению вечной мерзлоты должен стабилизировать насыпь.

Ликвидировать деформации земляного полотна строители намерены с помощью контрбанкет и охлаждающих скальных конструкций с обеих сторон насыпи.

— Наша дистанция обслуживает 150 км главного пути линии Хани — Тында, участок с 2222-го по 2229-й км является очень проблемным. Просадки в профиле земляного полотна здесь доходили до 10—50 мм, постоянно досыпали щебень. До начала реконструкции приходилось вводить ограничение скорости движения поездов до 60 км/ч, а в период таяния грунтов — до 40 км/ч, — рассказывает главный инженер Тындинской дистанции пути Владимир Ведерников. — Теперь у нас вся надежда на современные инженерные решения. Охлаждающие конструкции, которые



Охлаждающая наброска сохраняет вечную мерзлоту и стабилизирует насыпь

построены на пяти новых разъездах нашей дистанции — Мохортов, Федосеев, Побожий, Заячий и Глухариный, отлично показали себя. Эта технология оправдывает вложенные средства и снижает эксплуатационные расходы на текущее содержание пути.

Изыскания показали, что имеющиеся здесь водоотводные каналы практически не работают — они заполнены водой, запылились грунтом, заросли кочками, плохо спланированы. Во многих местах наблюдается застой воды у подошвы насыпи. Так как путь проложен по маревой местности, в основании насы-

пи находится слой мёрзлого торфа, деформации земляного полотна проявляются в виде неравномерного оседания насыпи.

— Устройство контрбанкетов, выполняющих функции водоотжимной бермы и определённых по расчётам устойчивости земляного полотна, является основным защитным мероприятием от негативного воздействия паводковых вод, — отмечает главный инженер МК-74 Дмитрий Петров. — Бровка контрбанкетов на участках подтопления запроектирована с учётом максимальных уровней вод с вероятностью превы-

шения один раз в 300 лет. Для предотвращения фильтрации поверхностной воды, скапливающейся в летний период непосредственно у подошвы земляного полотна, предусмотрена укладка гидроизоляционного покрытия по откосу проектируемого контрбанкета под охлаждающей наброской. В качестве гидроизоляционного покрытия используется геомембрана. Для предотвращения порывов принята укладка геомембраны с защитной прокладкой из геотекстиля с двух сторон.

Для сохранения грунтов основания в мёрзлом состоянии и предотвращения дальнейшего оттаивания мерзлоты, а также для возможности «поднятия» границы многолетнемерзлых грунтов предусмотрено устройство охлаждающих скальных набросок. Эффект от этих конструкций создаётся за счёт интенсивной конвективной теплоотдачи в холодный период и теневой защиты в летнее время.

Реконструкция однопутного участка 2222—2229 км линии Хани — Тында, который проходит по заболоченной местности, должна завершиться в 2019 году. Напомним, что в рамках модернизации Восточного полигона железных дорог России, «Бамстроймеханизация» уже выполнила реконструкцию земляного полотна на ряде проблемных перегонов линии Тында — Новый Ургал — Комсомольск Дальневосточной железной дороги. Комплекс мероприятий по стабилизации насыпи позволил значительно облегчить работу путейцам и увеличить скорости движения поездов по БАМу за счет снятия ограничений.

## Новое депо на Восточном полигоне

*«Бамстроймеханизация» построила комплекс зданий для локомотивных бригад в Комсомольске-на-Амуре*

**Н**а Дальневосточной магистрали состоялось торжественное открытие нового комплекса эксплуатационного локомотивного депо Комсомольск, которое в рамках развития Восточного полигона железных дорог России построила «Бамстроймеханизация». В мероприятии приняли участие первый заместитель генерального директора УК «Бамстроймеханизация» Сергей Макаров, заместитель начальника дирекции тяги — филиала ОАО «РЖД» Александр Лубягов, начальник Дальневосточной железной дороги Николай Маклыгин, представители администрации Хабаровского края и города Комсомольска-на-Амуре, работники и ветераны предприятия.

Новый корпус расположен на железнодорожной станции Комсомольск-Сортировочный находящейся в 13 км к юго-востоку от Комсомольска-на-Амуре.

Ранее предприятие базировалось на станции Комсомольск-Грузовой. Пере-



Построенное здание депо Комсомольск по праву считается лучшим на Дальневосточной магистрали



нос места дислокации депо именно в эту точку, где в основном происходит формирование поездов по направлениям, позволит исключить непроизводительные потери, связанные с доставкой локомотивных бригад к месту работы.

Внутреннее пространство многофункционального комплекса делится на три зоны. В административно-управленческой зоне находятся кабинеты управляющих работников, технические отделы, конференц-зал; в зоне организации производственного процесса — помещения нарядчиков, технические классы, кабинеты машинистов-инструкторов, помещения явки локомотивных бригад, гардеробные машинистов и их помощников; в зоне

психофизиологического восстановления — кабинет профессионального психологического отбора, кабинет психофизиологической разгрузки и мобилизации функционального состояния работников локомотивных бригад, тренажерный зал, сауна, бассейн.

В отделке помещений применены современные материалы, отвечающие технологическим, санитарно-гигиеническим и противопожарным требованиям.

Рядом со зданием построен дом отдыха локомотивных бригад, летом «Бамстроймеханизация» планирует ввести его в эксплуатацию.

По словам Александра Лубягова, развитию Дальнего Востока сегодня уделяется первостепенное значение: порядка

40% всех инвестиций в инфраструктуру локомотивного хозяйства вкладывается в локомотивное хозяйство Дальневосточной железной дороги.

— Дорога планомерно развивается, готовится принять дополнительные объемы грузоперевозок. По Комсомольскому региону завершена реконструкция станции Комсомольск-Сортировочный, идет строительство системы автоблокировки от Нового Ургала до Комсомольска, на втором этапе развития БАМа предстоит электрификация участка от Волочаевки до Ванино, что позволит к 2025 году вдвое увеличить перевозки в направлении Ванино-Совгаванского транспортного узла, — отметил Николай Маклыгин.

# От юбилея к юбилею

ПРАЗДНИК

Яркие моменты «Бамстрой-механизации» за 5 лет

**В** истории «Бамстроймеханизации» за 45 лет было множество событий: досрочная отсыпка земполотна к «круглым» датам в СССР, укладка золотых звеньев, приход первого поезда, открытие автомобильных и железных дорог... Не

уступая прежним временам, механизаторы и сегодня устраивают праздники в связи со сдачей объектов в эксплуатацию. За последние пять лет «Бамстроймеханизация» открыла современные автотрассы и железнодорожные магистрали, станции и развязки, депо и общежития. Это заслуга тысяч стро-

ителей, которые днем и ночью, в холод и жару, выходят на свои участки, чтобы приблизить тот час, когда по новым путям пойдут поезда, а по автодорогам помчат автомобили. Впереди у «Бамстроймеханизации» десятки новых объектов, которые сегодня строятся на Дальнем Востоке.

## 10 сентября

2015 года

Торжественное открытие после реконструкции участка федеральной дороги «Лена» 93-123 км в Амурской области. Механизаторы построили 28 км 117 метров современной автотрассы.



## 20 апреля

2016 года

Укладка «золотого звена» на железной дороге Журавка — Миллерово, которая была построена в обход Украины. «Бамстроймеханизация» переработала более 4 миллионов кубометров грунта и сдала под укладку ВСП почти 19 километров земполотна.



## 3 августа

2016 года

Торжественное открытие развязки Мохортов на участке Бамовская — Тында. Это именной развязки на БАМе, который назван в честь первого начальника ГлавБАМстроя Константина Мохортова.

Торжественное открытие развязки Мохортов на участке Бамовская — Тында. Это именной развязки на БАМе, который назван в честь первого начальника ГлавБАМстроя Константина Мохортова.



## 6 июля

2018 года

В рамках реконструкции «Бамстроймеханизация» построила новый корпус с полным техническим перевооружением, современным электронным оборудованием, автоматизацией производственных процессов и новыми бытовыми помещениями с улучшенными условиями работы.

Торжественное открытие пункта технического обслуживания локомотивов на станции Уссурийск.



## 25 сентября

2016 года

Открытие общежития Финансового университета при Правительстве Москвы. «Бамстроймеханизация» завершила капитальную реконструкцию здания общежития с возведением пристройки. Таким образом, компания расширила спектр своей деятельности в промышленном и гражданском строительстве.

Открытие общежития Финансового университета при Правительстве Москвы. «Бамстроймеханизация» завершила капитальную реконструкцию здания общежития с возведением пристройки. Таким образом, компания расширила спектр своей деятельности в промышленном и гражданском строительстве.

## 22 ноября

2017 года

Открыт развязка Глухариный на перегоне Лумбир — Хорогочи. Это первый развязка на линии Хани — Тында, построенный в рамках модернизации Восточного полигона железных дорог России.



## ГЕОГРАФИЯ «БАМСТРОЙМЕХАНИЗАЦИИ»

<p><b>Модернизация Байкало-Амурской магистрали и Транссиба</b></p> <p>Вторые пути на участке Карымская-Забайкальск</p> <p>Федеральные автодороги «Амур», «Лена», «Усури»</p>	<p>Байкало-Амурская железная дорога</p> <p>Амуро-Якутская железная дорога</p>	<p>Развитие инфраструктуры на участке Кузнецово, Находка — Хмыловский</p> <p>53-километровый обход зоны техногенной аварии на участке Яйва-Соликамск</p>	<p>Организация интермодальных перевозок по маршруту Владивосток — аэропорт Кневичи</p> <p>Железная дорога Журавка — Миллерово в обход Украины</p> <p>Площадки под строительство Амурской теплоэлектростанции</p>
<p>Переустройство на общероссийскую колею железной дороги на острове Сахалин</p>	<p>Подъездные пути к Чинейскому месторождению железных руд</p> <p>Подъездные пути к Лучегорскому угольному разрезу</p> <p>Железная дорога к Эльгинскому месторождению угля</p>	<p>Совмещенная автомобильная и железная дорога Адлер — горноклиматический курорт «Альпика-сервис»</p>	<p>Обход зоны затопления Бурейской ГЭС на участке Известковая-Чегдомын</p>

# С заботой об истории

СОЦИАЛЬНОЕ ПАРТНЕРСТВО

Тындинский музей  
встречает гостей  
обновленными  
экспозициями

**С**оциально-ориентированная политика, направленная на развитие образования, культуры и спорта, остается приоритетом работы «Бамстроймеханизации». В юбилейный для Байкало-Амурской магистрали год компания выделила средства для обновления оборудования и ремонта музея истории БАМа в Тынде.

В рамках сотрудничества «Бамстроймеханизация» профинансировала изготовление и установку 15 витрин с подсветкой в ключевой для музея зал — «Строительство БАМа в 70—80-е годы». Новое оборудование позволит расширить экспозиции. Старые витрины были установлены 18 лет назад и по своим характеристикам уже морально устарели. Также компания подарила музею большую интерактивную панель, на которой с помощью мультимедиа можно будет



«Бамстроймеханизация» восстановила самый большой экспонат музея истории БАМа — бочку Диогена

проследить все этапы строительства БАМа, познакомиться с историей «Бамстроймеханизации». Такая панель будет особенно интересна школьникам и студентам, которые сегодня в большинстве случаев воспринимают информацию с помощью компьютерных технологий.

— Сейчас наши музейные работники углубляются в историю, работа-

ют с экспонатами, решают, как и чем дополнить зал «Строительство БАМа в 70—80-е годы». У нас достаточно много интересных экспонатов, связанных с легендарной стройкой. В юбилейный для БАМа год наряду с эксклюзивными предметами — каской Ивана Варшавского, флагами и костылями со стыковок, мы хотим представить новые

предметы, документы, фотографии, — подчеркивает директор музея Александр Бондаренко.

Также «Бамстроймеханизация» произвела ремонт самого большого экспоната музея — бочки Диогена, в которой в 70-е годы жили строители БАМа. Механизаторы уложили бетонное основание под бочкой, смонтировали лестницу с навесом и произвели покраску конструкции.

Необычный экспозиционный зал «Бочка Диогена» является самым большим историческим экспонатом музея (её длина — 9 м, диаметр — 3,2 м), отражающим яркие страницы истории БАМа и быта его строителей.

— Мы благодарны «Бамстроймеханизации» за такую весомую поддержку. Это замечательно, что компания не забывает историю и помогает нам в воспитании подрастающего поколения, — говорят музейные работники.

В свою очередь руководство компании подчеркивает, что сегодня важно сохранить историю строительства Байкало-Амурской магистрали для других поколений. При этом сейчас уже появляются новые документы, фотографии, экспонаты, связанные с сооружением вторых путей, разъездов, реконструкцией станций и мостов на БАМе.

## СТАТИСТИКА «БАМСТРОЙМЕХАНИЗАЦИИ» НА СТРОИТЕЛЬСТВЕ БАМА



1239

столько километров земполотна отсыпали механизаторы под железнодорожный путь БАМа



981

протяженность в километрах при- трассовой автомобильной дороги вдоль БАМа, построенной трестом

16

количество мехколонн, работающих на строительстве БАМа



12000

численность работников треста «Бамстроймеханизация» в годы сооружения магистрали



4000

столько единиц техники работало на участках «Бамстроймеханизации»

-63°

такая температура была зафиксирована на участках строительства БАМа

# Преодоление Мурурина

ЛЮДИ КОМПАНИИ

На самой высокой  
точке БАМа закалялся  
характер машиниста  
бульдозера Олега  
Пархоменко

**Б**айкало-Амурская магистраль встретила Олега Пархоменко залитыми лиловой дымкой цветущего рододендрона таёжными сопками. Такой красоты в крымских степях не найти. Это и определило на долгие годы судьбу строителя БАМа.

— Я устроился в самую большую мехколонну, №94, треста «Бамстроймеханизация» и сразу же был командирован на трассу, — вспоминает Олег Пархоменко. — Брат моей жены Любы приезжал в отпуск в Крым и очень воодушевленно рассказывал об отличном бамовском обеспечении и больших перспективах. Я в то время трудился на мелиорации колхозных полей. Зарплаты в Крыму были слабые. «Стройка века» гремела на весь Союз.

Недолго размышляя, я решил попробовать. Меня взяли бульдозеристом и напрямую отправили на Мурурин. Это место, расположенное на границе Забайкалья и Якутии, является самой высокой точкой БАМа и железных дорог России.

Добраться в пункт назначения было не так просто. Поезд шёл до Усть-Нюжки, откуда работяги ехали на вахтовках, КраЗах и «Магирусах». От Хани полсуток добирались по бездорожью.

— В письмах Олег писал, что Мурурин — место очень красивое. Кругом горы — с одной стороны Кодарский хребет, с другой — Удокан. Но ему без семьи тоскливо и одиноко, — рассказывает его супруга Любовь Пархоменко. — В августе я уже была на Мурурине. Увидев условия, в которых нам предстояло жить, рыдала трое суток. Нам дали половинку вагончика с отоплением и привозной водой. Я устроилась на работу — помогала геодезисту делать разметку трассы. Забайкальский климат был непривычным для меня — солнце жгло, при этом ноги в резиновых сапогах мёрзли. А ещё я вспоминаю огромные поляны брусники. Постепенно обвыклись на новом месте, подружились с другими семьями. В октябре поехала за двухлетней дочкой Иришей. Морозы сто-

яли под минус 40. Вахтовки нас отказывались брать — на машине с малышом ехать было опасно. Мы добрались на поезде до Хани, а оттуда вертолётном. К Новому году для детей организовали праздник. «Огонёк» проходил в столовой. Олег нарядился Бабой-ягой — это был очень счастливый момент нашей молодости.

После Мурурина семья отправилась на участок «Союзный» за Чарой, а потом



Машинист бульдозера Олег Пархоменко первым пробивал колею для будущих дорог

на «Встречный». После стыковки на Балбухте Пархоменко переехали в Тынду, где обосновались в маленькой квартире в бараке. Ирина пошла в детский сад «Ёлочка», а молодая мама устроилась туда же няней. С тех пор минуло целых 35 лет, и сегодня Любовь Александровна, педагог с большим стажем, продолжает воспитывать подрастающее поколение.

Олег Леонидович всю жизнь трудился на трассе. После завершения строительства БАМа работал в Якутии. Невозможно сосчитать, сколько было пройдено на бульдозере километров насыпей, подъездных путей, откосов, карьеров. Труд механизатора отмечен государственной наградой — медалью «За строительство БАМа».

— На строительстве ветки Улак — Эльга я сел на мощный японский бульдозер Komatsu D355 весом 56 тонн, — рассказывает ветеран БАМа. — А до этого работал на отечественной технике, к которой всегда относился бережно.

Перед выходом на заслуженный отдых Олег Пархоменко успел поработать и на строительстве БАМа-2, производил земляные работы под новенькие разъезды Федосеев, Побожий, а также в парке приёма станции Тынды.

редактор  
Светлана Назарчук  
дизайн  
Анастасия Брыкина

фотографии  
Евгений Пасютин,  
Константин Пожаров,  
Алексей Жуланов

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.oabsm.ru

Отпечатано в ООО «Издательский дом Дважды два», 675000, Амурская область, Благовещенский район, с. Чигири, переулок Печатников, 1.

Заказ № . Тираж 990 экз.