Издание ОАО «Бамстроймеханизация»

Издается с 8 августа 2009 года

www.oaobsm.ru, тел. (41656) 4-04-11

3 *Главный объект*

3 *Меняем облик*

4 *В транспортном строительстве мелочей не бывает*

№ 4 (67)

Апрель 2014

БамСтройМеханизация

Самые большие трубы диаметром 6,08 метра смонтированы на 104 км на реке Большой Онон

Труба под ключ

РЕГИОН: АМУРСКАЯ ОБЛАСТЬ

ХРУ-1 выполнил основной объем работ по монтажу водопропускных сооружений на участке «Джелтулак»

Хозрасчетный участок № 1 завершил монтаж металлоконструкций на всех искусственных сооружениях на участке 93—123 км федеральной трассы «Лена». Впереди большой объем работ по укреплению подходов к водопропускным трубам и грунтозасыпным мостам, а также благоустройство прилегающей к ним территории. Какая водопропускная конструкция стала самой сложной для монтажа, сколько тонн весит самая большая труба и как ХРУ№ 1 за год удалось построить 40 искусственных сооружений, об этом в нашем материале.

Первая труба на участке 93—123 км автодороги Большой Невер-Якутск, который сегодня реконструирует «Бамстроймеханизация», была смонтирована в феврале 2013 года на ручье Малый Онон на 99 км. Набрав темп работ, ХРУ№ 1 за год произвел монтаж собственными силами 30 металлогофрированных труб. Плюс к этому совместно со специалистами «Центра дорожных технологий» смонтировали три крупных трубы. Одна из них — самая большая: диаметром 6,08 метра на 104 км через реку Большой Онон.

— Наши монтажники при совместной работе со специалистами этого предприятия почувствовали масштаб строительства крупной водопропускной трубы и самое главное — освоили технологию монтажа труб большого диаметра. Теперь нам под силу сборка МГТ любого диаметра, — подчеркивает начальник ХРУ № 1 Евгений Милованов. — Особенность этой двухочковой трубы не только в диаметре, но и в других параметрах. Так длина каждой трубы — 97,5 метров, вес — 150 тонн. Из-за насыпи, высота которой достигает 18 метров, толщина металла на стенках трубы — 7 миллиметров.

Масштаб насыпи можно сравнить с пятиэтажным домом. На этом участке трассы «Лена» она достигает максимального размера. Решение проектировщиков об использовании двухочковой водопропускной трубы большого диаметра было продиктовано рельефом местности и возможным превращением безобидного ручья в полноводную реку при сильных дождях. Поэтому к монтажу уникальной для этого участка трассы «Лена» трубы и были привлечены представители специализированного предприятия «Центр дорожных технологий». Теперь после обмена опытом, как подчеркивает Евгений Милованов, сборка подобных конструкций, не составит проблем и для «Бамстроймеханизации».

Технологию монтажа металлогофрированных труб хозрасчетный участок № 1 освоил еще на строительстве федеральной трассы «Амур», когда и было образовано новое подразделение «Бамстроймеханизации». Тогда заказчикам предложили использовать вместо железобетонных труб — металлогофрированные. При практически идентичных свойствах по пропуску воды МГТ дешевле и гораздо удобнее в монтаже. Это сразу оценили заказчики, которые впоследствии повсеместно стали заменять в проектах железобетонные трубы на металлические.

— Технология монтажа МГТ уже отлично отработана. Сначала готовится котлован, затем делается песчано-гравийная подушка, потом из отдельных элементов собирается труба. На следующем этапе производится гидроизоляция пятью слоями битумной мастики, далее труба оборачивается геотекстилем, монтируются противофильтрационные экраны. После этого идет пересыпка трубы с устройством грунтовой обоймы, — рассказывает Евгений Милованов. — Кроме труб в прошлом году мы собрали 5 грунтозасыпных мостов. Они строятся на участках, предрасположенных к образованию наледей. Бетонные фундаменты для таких мостов нам поставляли «Мостовые конструкции», а собирали их наши монтажники. На фундамент монтировались арочные конструкции из металла.

Продолжение на стр. 2

В большинстве случаев укрепление русел и насыпи — ручная работа

На участке «Джелтулак» ХРУ-1 построил 5 грунтозасыпных мостов

Первый кубометр БАМа

До 40-летия со дня официального начала строительства Байкало-Амурской магистрали осталось три месяца. Мы продолжаем вспоминать этапы сооружения уникальной железной дороги и вклад, который внесла «Бамстроймеханизация» в строительство БАМа. Наши главные герои — механизаторы, выполнившие огромный объем работ в сложнейших климатических и геологических условиях. Сегодня в нашей рубрике, посвященной юбилею БАМа, мы предлагаем вам воспоминания известного проектировщика Байкало-Амурской магистрали Григория Побожего, который в ярчайших красках описывает отсыпку первого кубометра грунта в земполотно БАМа.

«Первые кубометры грунта Малого БАМа 10 апреля 1972 года погрузил на самосвал машинист экскаватора Э-1252 № 2555 МК-94 Владимир Астахов. Его машина, раскачиваясь под тяжестью стрелы и ковша, стала расчищать забой, а когда подошли самосвалы, начал быстро загружать их. И вот он грузит одну за другой машины, а те бегут по дороге к земполотну, и оно растет. Когда накануне вечером на планерке расставляли механизмы по объектам, начальник мехколонны Карандин особенно подчеркнул значение первого дня работы: умелая расстановка сил, слаженность в многократно повторяемых операциях, отличная подготовка механизмов, своевременная заправка горючим — все это, обеспеченное с первого же дня, приносит успех.

И сегодня Карандин с самого утра на месте работ. Доверяя подчиненным, он все же следит, вовремя ли взорван грунт в забое, налажена ли бесперебойная работа самосвалов и бульдозеров. Иногда надо самому указать, куда сыпать грунт, проверить, вовремя ли накормили людей, в порядке ли содержат общежитие. Работа у начальника мехколонны хлопотливая и ответственная: он должен знать каждого человека, сработать с ним, он отвечает за то, чтобы вся техника работала, была обеспечена горючим, запчастями. Нельзя руководить таким коллективом, если не знаешь всего до мелочей. Но и этого мало: нужно работать, что называется, с душой, вдохновенно, чтобы не только твои знания и опыт, но и твое отношение к делу объединили в трудовом подъеме всех, с кем работаешь.

Продолжение на стр. 2

Цифра номера

40

искусственных сооружений

(металло-гофрированных труб и грунтозасыпных мостов) смонтировал хозрасчетный участок №1 на участке 93—123 км трассы «Лена»

Труба под ключ

РЕГИОН: АМУРСКАЯ ОБЛАСТЬ

Монтажники ХРУ №1

Чтобы построить габионы и вестелить каменное русло ручья монтажники мастерски собирают воедино тысячи камней

Окончание. Начало на стр. 1

Сегодня на участке реконструкции федеральной трассы «Лена» с 93 по 123 км завершен монтаж всех 35 металло-гофрированных труб и 5 грунтозасыпных мостов. Таким образом обеспечен сквозной проезд практически по всему новому 30-километровому участку, за исключением двух мостов через реку Джелтулак и ручей Кипучий и самой большой выемки на 102 километре. Теперь рабочие ХРУ № 1 занимаются укреплением подводящих и отводящих русел, откосной части насыпи на входе и выходе каждой трубы. В большинстве случаев это ручная работа.

— Сначала в карьере заготавливается камень размером до 30 сантиметров, потом он доставляется на пикет, где расположена труба. У входа и выхода растилается специальный материал «Бентомат», а уже сверху раскладывается камень. Практически везде укладка камня производится руками, иногда используется экскаватор. Но при ручной работе качество выше, здесь мы камень укладываем один к одному, создавая надежное укрепление, — показывает на русло мастер ХРУ № 1 Олег Ребеза. — В зависимости от трубы на укрепление одного русла уходит один-два дня. Работа, конечно, тяжелая, за день столько камней приходиться поднимать...

Но результат такой работы виден сразу. На одной из труб рабочие ХРУ полностью выполнили укрепление русла и устройство габионов по бокам трубы. Начальник участка Евгений Милованов не без гордости показывает этот объект. Монтажники мастерски собрали воедино тысячи камней, чтобы построить габионы и выстелить каменное русло ручья.

— В этом году у нас большой фронт работ. На укрепительных работах мы должны уложить 17 тысяч кубов скального грунта, сделать укрепление 12 быстротоков-кюветов и двух нагорных канав с укладкой матрасов «Рено» и устройством габионов, на трех трубах смонтировать 6 лестниц, — говорит Евгений Владимирович. — Нам удалось сплотить коллектив, у нас нет разграничений, все работают на конечный результат. Механизатор поставил машину — идет крутить гайки на трубе, таскать камни, каждый помогает друг другу. Поэтому за счет организации труда в прошлом году мы выполнили монтаж такого большого количества труб, грунтозасыпных мостов. Здесь заслуга каждого работника, в том числе и прекрасных поваров.

Евгений Милованов подчеркивает, что сегодня коллектив его участка готов освоить и новые виды работы. Например, строительство однопролетных мостов. Сегодня такие объекты отдаются субподрядчикам, но, по мнению Евгений Владимировича, эти работы можно выполнить и собственными силами. Впереди у ХРУ № 1 напряженный год работы на федеральной трассе «Лена». Среди новых объектов — станция Улак, здесь нужно смонтировать две водопропускные трубы.

Механик ХРУ №1 Владимир Милованов

Прораб Николай Погребниченко и начальник ХРУ №1 Евгений Милованов обсуждают укрепление русел и насыпи трубы на 99 км

Цифры

153 *столько габионов предстоит уложить ХРУ №1 на участке «Джелтулак»*

30 *столько металло-гофрированных труб смонтировал ХРУ №1 собственными силами на участке 93—123 км*

35 *тысяч м² – такая площадь матрасов «Рено» будет уложена на 93—123 км трассы «Лена»;*

5 *такое количество грунтозасыпых мостов построил ХРУ №1 в 2013 году*

17 *тысяч м³ – объем скального грунта, который будет использован для укрепления водопропускных труб*

5 *столько труб смонтировал ХРУ №1 при участии ДСУ и «Центра дорожных технологий» на участке «Джелтулак».*

Первый кубометр БАМа

ЮБИЛЕЙ ЭПОХИ

Окончание. Начало на стр. 1

Александр Владимирович Карандин понимал, что в первый год на строительстве линии БАМ-Тында большого плана по земляным работам не будет: мехколонне приходилось еще своими силами строить гаражи, мастерские, столовую, ясли и еще многое, что необходимо для нормальной работы и жизни людей. Но Карандин знал и то, что на следующий, 1973 год, план будет увеличен не меньше чем вдвое, а в последующие годы будет расти еще быстрее. И хотя в коллективе были опытные мастера своего дела, такие как бульдозерист Николай Шубин, работающий на мощном ДЭТ-250, шоферы самосвалов Иван Зуенок, Владимир Майборода, механик грейдера Анатолий Старбунов и его сменщик Мефодий Хморук (откосы земляного полотна они научились так планировать грейдеров в любое время года, что ровнее не сделаешь и лопатой), — но для предстоящих больших работ их одних мало, понадобятся новые кадры. Поэтому Александр Владимирович искал людей и учил их.

В декабре 1974 года морозы дошли до предела, недоступного для измерения ртутным термометром. Деревья трещали, как выстрелы, и, как пересохший пергамент, хрустел снег. Для звуков не было расстояния, — казалось, они достигают огромных желтых звезд, усеявших небо. Все живое, что обитает по тайге, зарылось в снег. Солнце поднималось из-за горизонта большое и красное, оно не грело и, проплыв невысоко над сопками, снова опускалось за них. Старожилы не помнят, чтобы целый месяц подряд такие морозы держали в тисках огромный северный край. В таких условиях механизаторы готовились к штурму Большого БАМа.

15 января 1975 года на галечной косе Геткана машинисты экскаваторов Синкевич и Астахов уже на известной нам машине Э-1252 № 2555 погрузили первый кубометр грунта на отсыпку автодороги от Тынды в сторону Кувыкты. Опять мастерам мехколонны-94 была предоставлена честь начать работы на трассе в западном направлении.

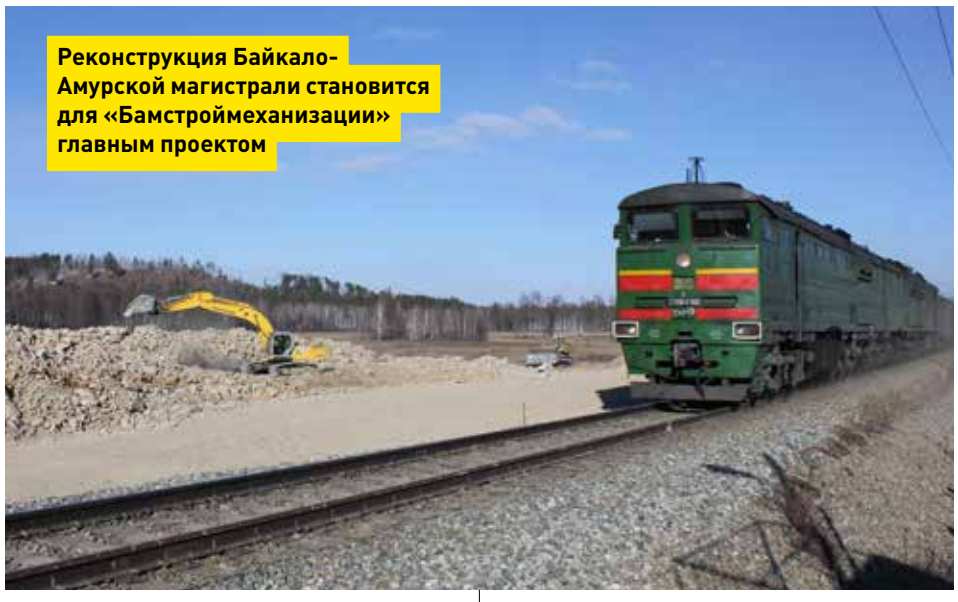
Этот экскаватор отсыпал уже 489 тысяч кубометров грунта на линии БАМ-Тында и, конечно, никак не стал новее, но вот снова грузит в КрАЗы грунт, возвещая, как и комсомольские отряды, начало нового участка большой стройки. На корпусе экскаватора мелко, но четко краской выведены строки его истории:

«10 апреля 1972 года разработан первый кубометр грунта линии БАМ-Тында. Выполнено 489 тысяч кубометров. 15 января 1975 года разработан первый кубометр грунта на центральном участке БАМа».

Главный объект

АКТУАЛЬНОЕ ИНТЕРВЬЮ

«Бамстроймеханизация» готова наращивать объемы работ на БАМе



Реконструкция Байкало-Амурской магистрали становится для «Бамстроймеханизации» главным проектом

В конце 2013 года началась реконструкция Байкало-Амурской магистрали в границах Тындинского региона Дальневосточной железной дороги. Сегодня основные объемы, а это реконструкция станции Улак и строительство разъезда Мохортова, выполняет «Бамстроймеханизация». Компания готова приступить к работам на новых участках БАМа. Заместитель генерального директора «Бамстроймеханизации» по производству Юрий Поляков рассказал о новых объектах, сложностях строительства в условиях действующей железной дороги, а также перспективах дальнейшей работы по реконструкции Байкало-Амурской магистрали.

— Юрий Владимирович, какое значение для «Бамстроймеханизации» имеют проекты реконструкции станции Улак и строительства разъезда Мохортова?

— Байкало-Амурская магистраль для «Бамстроймеханизации» это главный объект, с него началась история нашей компании и сегодня старт работ по реконструкции БАМа, строительству разъездов, вторых путей для нас знаковое событие. Мы имеем огромный опыт работы в условиях вечной мерзлоты, «Бамстроймеханизация» зарекомендовала себя на строительстве железнодорожных объектов на других участках Дальневосточной железной дороги, и кому, как не нам, вести реконструкцию БАМа. Станция Улак и разъезд Мохортова — это первые объекты в рамках программы увеличения пропускной способности магистрали в границах Тындинского региона для «Бамстроймеханизации». Это начало масштабной работы по строительству новых разъездов, двухпутных вставок, которое планируется на участках Бамовская-Тында, Тында-Хани, Тында-Новый Ургал. Поэтому на Улаке и Мохортова мы в очередной раз должны показать свои возможности, чтобы получить от заказчика ОАО «РЖД» новые объекты.

— В чем особенности строительства и реконструкции железнодорожных объектов?

— Особенности связаны со сложностями работ на действующей железной дороге. То есть все работы выполняются при непрекращающемся движении поездов. И строители обязаны безукоснительно обеспечивать безопасность движения поездов. Каждый этап строительства необходимо согласовывать со всеми причастными службами Дальневосточной железной дороги, дистанциями пути, электроснабжения, СЦБ. После этого оформляются акты-допуски на проведение работ. В учебном центре ДВж. д. проходят обучение мастера, прорабы, главные инженеры наших субподрядчиков на право работы, связанной с обеспечением безопасности движения поездов.

— Какие субподрядчики задействованы на станции Улак и разъезде Мохортова?

— Земляные работы на станции Улак у нас выполняло ООО «ВЛСибстрой», но в связи с сокращением срока строительства решено было усилить группировку механизаторов и направить на этот объект два экскаваторных комплекса МК-94. Объем земляных работ здесь в пределах 300 тысяч кубометров. Здесь необходимо построить выемку глубиной 20 метров. На Улак уже передислоцировано по железной дороге 4 единицы техники МК-94, это бульдозеры и экскаваторы, остальные машины отправлены по притрассовой дороге. Путепровод длиной 31 метр начинает строить «Мостостроительная компания-10», две водопропускные трубы будет монтировать ХРУ № 1, укладкой верхнего строения пути займется акционерная компания «Железные дороги Якутии», работы по ВЛ-35, ВЛ-10, ВОЛС поручено выполнить ЭП-764, а по СЦБ и связи — СМП-768. На разъезде Мохортова сооружением земполотна занимается МК-74, а другие виды работ выполняют те же субподрядчики, что и на станции Улак. На Мохортова предстоит построить два новых моста, сначала демонтировать искусственное сооружение по четному пути, возвести новый мост, переключить на него движение, а потом выполнить эти же работы по мосту на нечетном пути.

— Когда планируется сдача в эксплуатацию данных объектов?

— По плану сдача станции Улак и разъезда Мохортова запланированы на 2015 год, но мы поставили задачу завершить все работы по разъезду Мохортова уже в этом году. Станция Улак будет сдана в эксплуатацию в 2015 году, это связано с большими объемами работ, здесь нам предстоит построить три новых пути.

— Кто из инженеров «Бамстроймеханизации» курирует эти проекты?

— Мы тесно взаимодействуем с ПТО Хабаровского представительства во главе с техническим директором Виктором Федоровичем Выграненко. В Тынде проекты реконструкции станции Улак и строительства разъезда Мохортова курируют инженеры ПТО Евгений Воронов, Алена Лукашенко, Татьяна Перфильева.

— Просматривается перспектива для «Бамстроймеханизации» строительства и реконстуркции новых объектов в Тындинском регионе Дальневосточной железной дороге?

— Сегодня ведутся проектно-изыскательские работы на участке Тында-Хани, там запланировано строительство новых разъездов, вторых путей. На линии Тында-Штурм готовятся проекты по строительству двух двухпутных вставок длиной 18 километров. Объекты будут, и мы рассчитываем заключить договоры с заказчиком на новые участки. Возможностей «Бамстроймеханизации» достаточно, чтобы охватить в Тындинском регионе 10—15 новых разъездов.

Меняем облик

РЕГИОН: ГОРОД МОСКВА

При реконструкции общежития в Москве приступили к монтажу внутренних коммуникаций

Одновременно с монтажом внутренних коммуникаций строители приступили к фасадным работам

Московский участок ООО «СтройТранса» продолжает реконструкцию общежития Финансового университета при Правительстве России. Сегодня здесь уже выполнен большой объем строительных работ, но впереди ждет не меньший — сооружение пристройки к существующему зданию общежития. О сложностях реконструкции и о том, что удалось сделать с начала реализации проекта, нам рассказал заместитель директора ООО «СтройТранса» по промышленному и гражданскому строительству Константин Драгушин.

Общежитие, построенное в 1951 году, ни разу не проходило капитальный ремонт, поэтому реконструкция помещений — вынужденная мера, так как зданию требовалось усиление и приведение его в соответствие с действующими нормами и правилами. Летом 2013 года на объекте были начаты демонтажные работы для подготовки здания к ремонту. По сути от общежития остался только каркас, все остальное строители демонтировали. Вместе с этим необходимо было надстроить технический этаж, который предусматривается по проекту.

— До мая должны быть закончены работы по штукатурке, черновым полам, надстраиваемому этажу, кирпичной кладке. Сейчас начаты работы по фасаду, это монтаж вентилируемого фасада, установка окон. В самам разгаре работы по устройству внутренних систем вентиляции, водоснабжения, канализации, электромонтажные работы. После окончания отопительного сезона начинаем работы по системе отопления. Также к лету собираемся закончить монтаж наружных сетей ливневой и хоз-производственной канализациям,— рассказывает Константин Драгушин.— На объекте трудятся 110 рабочих и 15 инженерно-технических работников.

По словам Константина Андреевича, главной сложностью реконструкции общежития является стесненность из-за плотной городской застройки, неоднозначность геологических условий, из-за которых сейчас повторно проходят изыскания для разработки котлована. Свой отпечаток накладывает и облик старой части Москвы. Любой проект здесь разрабатывается индивидуально, он не должен отходить от архитектурного стиля района.

За данный объект отвечают инженеры «СтройТранса» — директор предприятия Александр Самодуров, его заместитель Константин Драгушин, руководитель проекта Геннадий Моцный, производитель работ Йонас Семешка. Курирует реконструкцию общежития оперативная группа «Бамстроймеханизации» в Москве во главе Виктором Латынцевым. Здесь задействованы инженер ПТО Елена Левенец, сметчик Елена Чечеткина, руководитель отдела Виталий Чиж.

Завершение работ по реконструкции общежития Финансового университета при Правительстве России запланированы на 4-й квартал 2015 года. К этому времени здание полностью преобразится. Здесь появятся современные жилые комнаты, культурно-массовые, учебные и спортивные помещения.

ЛЮДИ КОМПАНИИ

Борис Двадненко: «В транспортном строительстве мелочей не бывает»

Директор Хабаровского представительства ОАО «Бамстроймеханизация» поделился своим мнением о транспортном строительстве на Дальнем Востоке

Любая дорога любит точность и стройность. И чем опытнее транспортный строитель, тем лучше понимает, что мелочей в этой сфере быть не может. Каждый дорожник с крепкой профессиональной репутацией знает немало примеров того, как чей-то малейший недосмотр, невнимательность приводит к серьёзным последствиям. Разговор по итогам круглого стола, который организовал журнал «Направление — Дальний Восток», директор хабаровского представительства ОАО «Бамстроймеханизация» Борис Двадненко начал с одного из таких примеров.

— Несколько лет назад один из проектных институтов, при строительстве железнодорожного разъезда, запроектировал выемку, как выяснилось позже, не проведя при этом соответствующих геологических исследований. При этом, в полной мере не были учтены особенности данного участка. Архивные данные и наблюдения ДВО РАН также не были изучены полностью. Обращения в адрес проектного института от нас, как организации, выполняющей строительство данного разъезда и имеющий многолетний опыт работы на подобных объектах, не увенчались успехом. В результате, произошел обвал склона выемки, чудом удалось избежать жертв.

По факту, участок строительства относится к категории обвало- и лавиноопасных, так как находится на территории тектонического разлома. Проект пришлось полностью пересматривать, увеличились в разы объемы земляных работ, соответственно увеличились сроки строительства и стоимость объекта.

Естественно, в условиях сжатых сроков проектирования, институтам — разработчикам проектной документации, не имеющим опыта работы в Дальневосточном регионе России при проектировании железнодорожных объектов, весьма сложно подготовить успешный проект.

— Опытный профессиональный взгляд, конечно, точно отметит все недочёты в проектировании. Как к этому следует относиться? Есть ли инструменты борьбы?

— Всё уже давно придумано. Есть механизм предквалификации. Возьмём, как пример, электронные торги, где этот механизм реально работает. Система формирования списка агентов, которые прошли предварительный отбор, существует в «Роснефти», в ОАО «РЖД» такая система действует. То есть объявляется закрытый конкурс, в котором могут участвовать только агенты, которые прошли предварительную квалификацию. Заказчик может быть уверен, что к строительству может прийти только профессионал.

Эту же систему предквалификации можно и нужно применить к проектировщикам, и уже на нулевой стадии смотреть, занимался ли этот институт, например, БАМом — ведь магистраль идёт по вечной мерзлоте. А на Дальнем Востоке работают институты из западных регионов России. Сталкивались ли они с этой проблемой? Знают ли про Тындинскую мерзлотную станцию, которая уже десятки лет ведёт наблюдения? Знают ли, что такое деятельный слой, присутствующий в вечной мерзлоте? На этой стадии не имеющих такого опыта, не владеющих

Директор Хабаровского представительства ОАО «Бамстроймеханизация» Борис Двадненко

вопросом специалистов можно и нужно отодвинуть от проектирования. На Дальнем Востоке России есть компетентные институты, имеющие многолетний опыт работы в проектировании.

— Пример, действительно, показательный. А рабочих рук хватает?

— Это одна из самых, пожалуй, больных тем. Сегодня одна из самых востребованных специальностей после окончания института — это транспортное строительство железных и автомобильных дорог. Сейчас по различным программам строительства железных и автомобильных дорог в ДФО будут выделяться большие деньги. При этом, с каждым годом, нарастает кадровый дефицит в данной сфере. Нет притока новых людей. На круглом столе декан инженерно-строительного факультета, профессор ТОГУ Игорь Николаевич Пугачёв рассказал, что в институте демографическая яма. На предусмотренные места по этим специальностям абитуриентов нет. Многие даже не знают, что ситуация именно так сейчас складывается. Парадокс: специалисты нужны, институты для их подготовки есть, а выпускников нет. Тут сложно однозначно назвать причину и подобрать нужные инструменты для решения проблемы.

Можно вспомнить, как строился БАМ. Там был введён коэффициент к зарплате 2,5, и поехал народ. Сейчас, насколько я знаю, на БАМе коэффициент 2,2, но этого в нынешних условиях явно недостаточно. Сегодня за романтикой и запахом тайги народ не отправится. На Дальнем Востоке необходимо возродить систему надбавок, систему районных коэффициентов нужно пересмотреть. Если у человека будет достаточно средств на нормальное проживание, на отпуск за пределами региона, на пролёт туда и обратно — люди подумают. У нас ведь только на Крайнем Севере оплачивается пролёт на материк, но дальневосточники работают в не менее сложных условиях, привести в порядок своё здоровье у тёплого моря им тоже жизненно необходимо.

Работы в нашем регионе есть и будет много, если будет достойная зарплата, не будет народ уезжать. А пока — старики дорабатывают до пенсии и уезжают, молодёжь оканчивает институты и отправляется с билетом в один конец. Особенно сильно стремление вырваться у жителей отдалённых посёлков. Чувствуют они, и небезосновательно, свою оторванность от большой земли. Живут, как на острове. Поэтому очень важно в резолюцию круглого стола внести обращение к правительству края, с просьбой обратить особое внимание на отсутствие автомобильного сообщения между посёлками, расположенными вдоль БАМа. Нарушено конституционное право людей на свободу передвижения. Благо процесс потихоньку пошёл. В этом году ОАО «Бамстроймеханизация» заходит работать на бамовские посёлки. Как бы высокопарно это ни звучало, но дороги — это движение, движение — жизнь.

— Борис Михайлович, Вы коснулись БАМа. Сегодня вновь наступает судьбоносный для магистрали момент, начинается новая глава. Какой она будет?

— Действительно, недавно глава ОАО «РЖД» Владимир Якунин дал старт реализации программы БАМ-2. Об этом много говорилось, просчитывались объёмы, перспективы, с оглядкой, конечно, на историю магистрали, с учётом её сегодняшней и перспективной загрузки. Проект пошёл. Хорошо это для дальнего Востока? Несомненно. Это рабочие места, это развитие инфраструктуры, это увеличение перевозок по всем направлением, это налоги, это бюджеты краёв и областей. Одни только плюсы.

В кулуарах круглого стола звучал вопрос — какова необходимость присутствия на круглом столе дорожных строителей главного инженера ДВЖД — филиала ОАО «РЖД» Владимира Крапивного? Пришлось услышать такое от коллег. Говоря образно, железная дорога это главная артерия, и к ней стекаются кровеносные сосуды — автомобильные дороги. Строительство второй очереди Байкало-Амурской магистрали непременно повлечёт за собой развитие строительного и дорожного сектора. Новые рабочие места, новые населённые пункты, к которым необходимо подводить новые трассы — всё это будет, если будет БАМ. Железная дорога в прямом смысле — локомотив инфраструктурного строительства. Там суммы заложены астрономические. Правда, и задачи под стать.

— Борис Михайлович, все шесть лет Вы остаётесь постоянным участником круглого стола «Дорожное строительство — Дальний Восток», что Вас привлекает в таком формате встреч?

— Вернусь к началу разговора. То обрушение, возможно, и не произошло бы, будь проектировщики из других регионов на круглых столах, участвуй они в наших дискуссиях. Здесь можно услышать то, что в прямом смысле отведёт от беды. Многие проблемы здесь проговариваются, какие-то решаются на месте. Хорошо то, что круглый стол всегда разный. Несколько лет назад о перспективах развития БАМа рассказывал заместитель полпреда президента в ДФО Александр Полещук. Сегодня на этом форуме главный инженер ДВЖД — филиала ОАО «РЖД» Владимир Крапивный говорил об уже вполне конкретных задачах, которые нам нужно будет сообща решать. И, конечно, это встречи коллег, обмен опытом, достижениями. Всё это придаёт силы, настраивает на движение вперёд.

Журнал «Направление — Дальний Восток»

РЕДАКТОР Павел Козменчук

ДИЗАЙН Леонид Баланёв

ФОТОГРАФИИ Ольга Водопьянова, Игорь Баскаков

Издатель ОАО «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 ОАО «ПКИ «Зея», 675000, Амурская обл., г. Благовещенск, ул. им. Калинина 10.

Заказ № 0616. Тираж 990 экз.