



Издание ОАО «Бамстроймеханизация»

Издается с 8 августа 2009 года

www.oaobsm.ru, тел. [41656] 4-04-11

3 Без барьеров к океану

4 Бамовский самосвал

4 Горько!

№
8 (71)
СЕНТЯБРЬ 2014

БамСтройМеханизация



Юхта сдана

В Якутии 14 августа, на два месяца раньше срока, подписан акт о вводе в постоянную эксплуатацию участка федеральной автодороги «Лена» 579—600 км. Таким образом «Бамстроймеханизация» завершила реконструкцию этого сложнейшего участка трассы, работы на котором были начаты весной 2011 года.

За 3,5 года механизаторы переработали здесь 1,3 миллиона кубометров грунта, мостовики построили три моста протяженностью 103,8 метра, монтажники ХРУ-1 установили 12 металлических гофрированных труб. В строительстве принимали участие МК-55, МК-15, МК-74 и МК-154, «БСК-Взрывпром», «Тындатрансмост». Основной объем земляных работ выполнила МК-55, построив три выемки, одну из них — глубиной 22 метра.

Погодные условия доставили строителям много проблем летом 2013 года, когда начались асфальтобетонные работы на трассе. Из-за постоянных дождей было проблематично вести асфальтирование дороги. Но благодаря слаженной работе ДСУ в прошлом году «Бамстроймеханизация» сдала в эксплуатацию 7 километров этого участка. В этом году МК-55 продолжила выполнять укладку дорожной одежды и уже к 1 июля мехколонне удалось завершить эти работы. За два года на 579—600 километрах было уложено почти 186 тысяч м² асфальтобетонного покрытия.

Руководство МК-55 отмечает работу своих сотрудников, которые приложили максимум усилий для сдачи участка «Юхта» в постоянную эксплуатацию. Это инженер-электроник Валерий Абидуев, машинист асфальтоукладчика Александр Балагуров, Евгений Галеев, геодезисты Борис Болдагуев, Владимир Суворов, ведущий инженер ПТО Кирилл Григорьев, производитель работ Виктор Дымчиков, мастер СМР Николай Киселев, машинист экскаватора Александр Кошелев, Сергей Соловьев, водители Владимир Молодец, Леонид Самсонов, Роман Тиден, Владимир Шеварухин, дорожный мастер Дмитрий Назмеев, машинист копра Николай Тишин.

Сейчас бригада по укладке асфальтобетона работает на 93—123 км трассы «Лена», где в этом году запланирована сдача в эксплуатацию первых десяти километров реконструируемого участка.



Под гитару ветераны вместе с артистами пели бамовские песни



Неизменный атрибут бамовских праздников — транспаранты. Их на юбилей «БСМ» рисовали работники компании

Мы строим дороги в будущее

«Бамстроймеханизация» отпраздновала свое 40-летие

Очередной рубеж перешагнула «Бамстроймеханизация» в этом году. Крупнейшая строительная компания России отметила 40 лет своей истории. Долгожданный юбилей механизаторы праздновали уже по сложившейся традиции накануне Дня строителя. Грандиозные торжества проходили на нескольких площадках, в которых приняли участие сотни работников «БСМ» и ветеранов, находящихся на заслуженном отдыхе.

Старт праздничным мероприятиям был дан 8 августа на базе ЦРММ. Здесь впервые на БАМе установили на постаменте самосвал «Магирус» — главный автомобиль бамовских строителей.

— Вот этот красавец «Магирус» по сути построил БАМ. В свое время он совершил настоящую революцию. Оранжевые самосвалы стали символом стройки. Но техника — это металл, а главное — люди. И сегодня я хочу поздравить с праздником прежде всего наших водителей, которые круглосуточно в зной и в стужу работали на этих машинах. Мы думали, как увековечить подвиг водителей и решили, что «Магирус», установленный на постаменте, станет лучшим символом побед наших ветеранов, — подчеркнул председатель Совета директоров ОАО «Бамстроймеханизация» Василий Тарасенко.

Сегодня в компании продолжают работать ветераны, для которых «Магирус» стал главной машиной их жизни. Многие уже давно пересели на современные «Вольво» и «Астры», но немецкий оранжевый самосвал до сих пор будоражит воспоминания бамовских водителей. О своем «Магирусе» в рубрике «Люди компании» нам расскажет ветеран «БСМ» Михаил Иванович Барботько.

Основные торжества по случаю юбилея «Бамстроймеханизации» развернулись 9 августа в Тындинском дворце культуры «Русь». На входе организаторы развернули большую развлекательную площадку. Здесь можно было отчеканить юбилейную монету с логотипом «БСМ», спеть бамовские песни, нарисовать транспаранты, сфотографироваться с ростовыми куклами. В зале собрались сотни ветеранов «Бамстроймеханизации», которые несмотря на все трудности в строительной отрасли, остались верны родному тресту. Праздник открыл председатель Совета директоров ОАО «Бамстроймеханизация» Василий Тарасенко.

— В 90-е годы мы были на грани банкротства и только благодаря строительству железной дороги Улак — Эльга мы поднялись и сегодня «Бамстроймеханизация» — мощная компания. Для того, чтобы наши объемы работ увеличивались была создана управляющая

© Продолжение на стр. 2

ЦИФРА НОМЕРА

16,1

километра — протяженность нового участка на федеральной трассе «Лена» в Якутии, который сдала в эксплуатацию «Бамстроймеханизация» в августе 2014 года. После реконструкции длина участка на 579—600 км сократилась на 6 километров

Мы строим дороги в будущее

ПРАЗДНИК



Генеральный директор «Бамстроймеханизации» Виталий Тарасенко поздравил работников ЦРММ и ОМТС с Днем строителя и юбилеем компании



Главные герои праздника — ветераны «Бамстроймеханизации»



Команда знатоков игры «Что? Где? Когда?»: Олег Ломовцев, Виктор Латынцев, Константин Рудницкий, Галина Петрова, Олег Иванов, Валентин Улановский

Коллектив «Бамстроймеханизации» на открытии памятника главной бамовской машине — «Магирису»



Окончание. Начало на стр. 1

компания «Бамстроймеханизация», в которой уже 77 предприятий для производства работ на железнодорожной инфраструктуре. И сегодня наши контракты исчисляются уже не в миллионах рублей, а в миллиардах, десятках миллиардах. Поэтому работы до 2017 года у нас предостаточно. Поэтому я хочу вас с этим поздравить!

В юбилейный для «Бамстроймеханизации» день более трехсот работников компании и тех, кто сегодня уже на заслуженном отдыхе, получили награды из рук председателя Совета директоров ОАО «Бамстроймеханизация» Василия Тарасенко, генерального директора компании Виталия Тарасенко, первого заместителя мэра Тынды Сергея Гуляева. Строителям вручили благодарности Законодательного собрания Амурской области, почетные грамоты, благодарственные письма от губернатора Амурской области, благодарности и почетные грамоты мэра Тынды, юбилейные медали «40 лет БАМу». Специально к 40-летию «БСМ» был учрежден почетный юбилейный знак «40 лет «Бамстроймеханизации». Работникам ком-



Председатель Совета директоров ОАО «Бамстроймеханизация» Василий Тарасенко вручает юбилейную медаль «40 лет БАМу» заместителю начальника ПТО Галине Арской

пании, ветеранам, партнерам его представил генеральный директор компании Виталий Тарасенко и поблагодарил коллег за совместную работу.

— Профессия строителя — одна из немногих на земле, оставляющая свой след на года и века. Те дороги, которые мы построили и построим, останутся навсегда, по ним будут ездить наши дети и вспоми-

нать о нашем труде. Спасибо Вам за ваш вклад в наше общее дело. Впереди нас ждет много новых объектов и свершений!

Первому заместителю генерального директора «Бамстроймеханизации» Олегу Иванову за вклад в развитие инфраструктуры к Олимпиаде-2014 в Сочи подарили именнные часы президента ОАО «РЖД» Владимира Якунина.

— С особой гордостью выполняю поручение президента ОАО «РЖД» Владимира Ивановича Якунина и вручаю часы Олегу Владиславовичу Иванову. Стрелки этих часов начали отсчет не только «БАМу-2», они продолжают тот ритм работы, которую вы уже давно начали на Дальневосточной железной дороге, реализуя масштабные проекты. Сегодня «Российские железные дороги» крайне нуждаются в ваших услугах, — обратился к коллективу «Бамстроймеханизации» заместитель начальника Дальневосточной железной дороги по Тындинскому региону Юрий Пирогов. — Я хочу поздравить вас с юбилеем и пожелать успешной работы. В коллективе, где помнят историю, всегда будет будущее!

Вечером праздник продолжился на базе «Гиллой». На время берег реки превратился в съемочную площадку игр «Кто хочет стать миллионером?» и «Что? Где? Когда?». Вопросы знатокам задавали зрители — работники «БСМ». В результате упорной борьбы победу одержала команда знатоков.

Юбилейные торжества завершились грандиозным фейерверком, который начал новый отсчет истории «Бамстроймеханизации».



Первому заместителю гендиректора «БСМ» Олегу Иванову вручили часы от президента ОАО «РЖД»



Гости могли сами сделать медаль «БСМ», отплавив для нее заготовку



Чтобы отчеканить юбилейную монету «БСМ» нужно было поработать кувалдой



Юбилейная монета «40 лет БСМ»

Без барьеров к океану

АКТУАЛЬНОЕ ИНТЕРВЬЮ

МК-7 продолжает реконструкцию станций и перегонов в Комсомольском регионе Дальневосточной дороги

На участке Комсомольск — Советская Гавань Дальневосточной железной дороги «Бамстроймеханизация» готовит к сдаче два крупнейших для компании объекта: разъезд Хумма и двухпутную вставку на перегоне Кун — Пони. Основные работы здесь производила МК-7, которая занималась не только переработкой грунта, но и монтажом водопропускных труб, устройством верхнего строения пути. Об особенностях работы на этих объектах, а также новых видах деятельности, мы беседуем с главным инженером МК-7 Виталием Семеновым.



— Виталий Викторович, на каких объектах сегодня работает МК-7?

— Уже более шести лет наша мехколонна работает на реконструкции, строительстве станций и разъездов в Комсомольском регионе Дальневосточной железной дороги. Первым объектом для нас стал восточный портал Нового Кузнецовского тоннеля, потом были станции Высокогорная, Тумнин, разъезды Дакка, Хокайти. В 2011 году мы приступили к строительству разъезда Хумма. Этот объект по объемам переработки грунта стал самым крупным не только для нашей мехколонны, но и для всего участка Комсомольск — Советская Гавань. За три года здесь было переработано более 4 миллионов кубометров грунта. Сейчас на Хумме уже уложена рельсошпальная решетка и после подключения разъезда к электрической централизации он будет запущен в эксплуатацию. Продолжаются работы на реконструкции станций Тейсин и Болонь на линии Волочаевка-2 — Комсомольск, практически завершено строительство двухпутной вставки на перегоне Кун — Пони.

— Какие объемы работ предусматривает реконструкция станций?

— В связи с ростом грузопотока к портам Ванинского узла ОАО «РЖД» расширяет возможности лимитирующих станций для приема длиннооставных поездов. Реконструкция предусматривает удлинение существующих приемоотправочных путей на 300—350 метров. Если рассматривать земляные работы, то они небольшие. Так на станции Тейсин — более 100 тысяч кубометров грунта, на станции Болонь — около 150 тысяч кубометров. Но на этих объектах возникают сложности с доставкой грунта, поблизости нет карьеров, отсутствуют подъездные дороги. Так, например, на станцию Болонь технику своим ходом можно доставить только по зимнику.

Несмотря на все сложности, мы отсыпали здесь земполотно и собственными силами уложили ВСП, на станции Тейсин земляные работы выполнены на 90%, в следующем году объект будет сдан в эксплуатацию.

— Укладка верхнего строения пути — это новый вид деятельности МК-7?

— Работать с рельсошпальной решеткой мы начали еще на разъездах Хокайти и Дакка, но с увеличением объемов работ сейчас мы создали бригаду из 25 монтеров пути. Сборка ВСП идет раздельным способом: сначала укладываются железобетонные шпалы, потом на них монтируются рельсы. В процессе работы мы разработали специальные приспособления для монтажа решетки.

Развитие станций идет в стесненных условиях, затруднен проезд техники для укладки ВСП. Сложности возникают при сборке стрелочных переводов из-за того, что это крупногабаритные конструкции. Но мы всегда находим решения и выполняем поставленные задачи. Для работы с ВСП необходим совмещенный экскаватор на железнодорожном и гусеничном ходу. Такой экскаватор можно использовать при балластировке пути. На новых объектах идет тенденция к тому, что становится меньше земляных работ, поэтому нужно переходить и на другие виды деятельности. Кроме верхнего строения пути, МК-7 выполняет монтаж водопропускных труб, устройство тротуаров, газонов возле постов ЭЦ на станциях. Время заставляет быть «всеядным». К тому же, когда делаешь большую часть работ сам — гораздо удобнее. Здесь мы меньше зависим от подрядчиков, которые, бывает, подводят.

— МК-7 завершает работы на перегоне Кун — Пони, насколько крупным этот объект был для мехколонны?

— На строительстве двухпутной вставки на перегоне Кун — Пони мы начали работать в январе 2014 года. Этот проект разделен на три участка, МК-7 реализует 3-й этап развития. Протяженность нашего отрезка три километра, в объемах — это более 800 тысяч кубометров земляных работ. На этом перегоне идет строительство земляного полотна под двухпутный участок железной дороги. При разработке первой выемки механизаторы столкнулись с очень крепкими грунтами, даже такой мощный бульдозер как Komatsu D375 не смог справиться со скалой. По проекту на этой выемке были указаны грунты 3—4 группы, а по факту оказались другие. Соответственно, изначально не были предусмотрены буровзрывные работы, пришлось вести переговоры с заказчиком о необ-



На перегоне Кун — Пони большие объемы работ были выполнены на строительстве выемки под двухпутную вставку



Разъезд Хумма готов к открытию. За 3 года механизаторы переработали здесь более 4-х миллионов кубометров грунта

ходимости проведения взрывов. После всех согласований в июле-августе было взорвано более 100 тысяч кубометров скального грунта и открылся фронт работ для механизаторов. Сегодня на нашем участке уже отсыпано земполотно, остались только разрывы для водопропускных труб. Благодаря реализации этого проекта только на нашем 3-м участке за счет спрямления протяженность перегона Кун — Пони сократится на 3,5 километра.

— Какие проекты ждут мехколонну в ближайшие месяцы?

— Сейчас идет передислокация техники в Ванино, где начинаются работы по строительству подъездных путей к но-

вому угольному терминалу в морском порту в бухте Мучке. До конца года МК-7 должна переработать здесь 600 тысяч кубометров грунта. Также мы приступаем к реконструкции станции Менгон. При этом за нами также остаются станции Тейсин и Болонь. Осенью мы рассчитываем сдать в эксплуатацию разъезд Хумма и подготовить под укладку ВСП двухпутную вставку на перегоне Кун — Пони. В рамках развития Восточного полигона железных дорог ждем новые объекты на уже родных для МК-7 линиях Волочаевка-2 — Комсомольск — Советская Гавань.

— Для таких объемов строительных работ нужны новые кадры, как вы решаете этот вопрос?

— Сегодня в МК-7 работает более 400 человек. Примерно 25% — жители Приморского края, которые устроились в мехколонну, когда мы работали на строительстве автодорог в Приморье, 35% из Амурской области, 30% — Хабаровский край и 10% — Забайкалье. Я хотел бы отметить начальника участка Дмитрия Жигалова, прораба Виктора Чупова, мастера Антона Белова, машинистов экскаватора Дмитрия Рассказова, Владимира Шевченко, машинистов бульдозера Игоря Герилова, Николая Зырянова, водителей Олега Грובה, Валерия Щербакова. Наша мехколонна, как и другие строительные предприятия, по-прежнему испытывают кадровый дефицит. Нам не хватает квалифицированных экскаваторщиков, бульдозеристов, монтеров пути. Ждем молодежь, для которой открыты перспективы получения образования, карьерного роста.

ОБЪЕКТЫ СТРОИТЕЛЬСТВА И РЕКОНСТРУКЦИИ НА ДАЛЬНЕВОСТОЧНОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГЕ, НА КОТОРЫХ РАБОТАЕТ МК-7



Бамовский самосвал

ЛЮДИ КОМПАНИИ

Михаил Барботько:
«На «Магирусе» мечтал
работать каждый
водитель на БАМе»

У каждого ветерана «Бамстроймеханизации» остались истории, связанные с главной машиной БАМа — «Магирусом». Одни на оранжевом самосвале ехали в ЗАГС, другие спешили в роддом, штурмовали еще незамёрзшие реки и приближали земполотно к «золотому» звену. В мехколоннах «БСМ» в годы строительства БАМа таких машин было несколько тысяч. Многие из них исправно работали и в 90-е годы. А часть немецких самосвалов трудились и в 21 веке. В августе свое почетное место на постаменте занял последний в «Бамстроймеханизации» самосвал «Магирус». Его водителем был ветеран Михаил Иванович Барботько.

— Сегодня трудно найти машину, которая была бы настолько надежной, чтобы почти 40 лет работать на строительстве дорог. Это наш родной «Магирус». Еще месяц назад я на нем ездил по Тынде и сюда к постаменту тоже подъехал сво-



им ходом. Машину краном подняли и поставили на пьедестал. Так что можно завестись и поехать, — рассказывает о своем самосвале Михаил Барботько. — Конечно, грустно было расставаться с «Магирусом», ведь с ним связано столько воспоминаний. Но жизнь идет вперед, сейчас буду работать на «Вольво».

«Магирус-290», установленный на въезде на базу ЦРММ, был выпущен в 1976 году. Грузоподъемность самосва-

ла — 14 тонн. По мнению экспертов, именно эти самосвалы, произведенные в Германии, специально для советских строек в Сибири и на Дальнем Востоке сыграли решающую роль в строительстве Байкало-Амурской магистрали.

— Это были машины нового поколения, которые сильно отличались от наших «КрАЗов». В «Магирусах» стало гораздо комфортнее работать: уютно, тепло. Но самое главное, это были са-

Михаил Барботько — водитель
последнего в «Бамстроймехани-
зации» самосвала «Магирус»

мосвалы с дизельным двигателем воздушного охлаждения. В наших суровых условиях это стало большим подспорьем, — продолжает рассказ Михаил Иванович. — Здесь было применено много новшеств для того времени. Поэтому все водители стремились быстрее перебраться на «Магирусы».

Сам Михаил Барботько начал работать на немецких самосвалах в МК-74 с 1976 года, когда приехал строить БАМ на будущую станцию Аносовская. С тех пор поменял пять «Магирусов», но последний, ближе всего к сердцу.

— Запчасти к этим машинам сейчас уже проблематично найти, поэтому мы с ребятами из ЦРММ искали выход из того, что было. Но несмотря на свой возраст «Магирус» не так часто ломался, что еще раз говорит о надежности бамовских самосвалов, — подчеркивает ветеран.

Теперь «Магирус» Михаила Барботько стал уже достопримечательностью Тынды. Посмотреть на оранжевый самосвал на базу ЦРММ приезжают семьями, больше всего восторга, конечно, у мальчишек, многие из которых тоже мечтают стать водителями самосвалов.

Горько!

ПРАЗДНИК

Молодые специалисты
«Бамстроймеханиза-
ции» Александр Макру-
шин и Елена Паршакова
посвятили свою свадьбу
юбилею компании

Паровоз, вокзал и стук колес стали антуражем необычной свадебной церемонии, которая прошла в день празднования юбилея «Бамстроймеханизации» в столице БАМа. Здесь впервые в Тынде молодожены обменялись кольцами на привокзальной площади. Организаторы устроили незабываемое романтическое шоу, привлечение внимание жителей и гостей города, отправляющихся в путешествие на поезде.

Елена Паршакова работает в «БСМ» бухгалтером, а Александр Макрушин — инженером отдела главного механика. Именно «Бамстроймеханизация» объ-



единила судьбы Елены и Александра.

— Сначала мы расписались в ЗАГСе, там у нас были только родители, а потом сразу же поехали на вокзал, где нас ждали гости, — рассказывает невеста Елена Паршакова. — Почему именно вокзал? Мы — дети БАМа, наши родители приехали строить дорогу в 1976 году, а наш

тындинский вокзал — это символ магистрали. Поэтому мы и решили, что наша свадьба будет на привокзальной площади и в день празднования 40-летия «Бамстроймеханизации».

К приезду молодоженов на привокзальной площади установили шатер, арку из цветов, скамейки для гостей, буквы

Свадебная церемония Елены
Паршаковой и Александра Макрушина
на привокзальной площади стала
первой в истории Тынды

LOVE, расстелили на брусчатке фиолетовую дорожку. Жениха и невесту встречали под звуки колокольчиков, а маленькие девочки посыпали дорогу лепестками роз. Супруги рассказывают, что идея церемонии была заграничной, по аналогии проводят свадьбы на побережьях знаменитых курортов. Поэтому после обмена кольцами молодожены насыпали разноцветный песок в бутылочку.

Приглашенных гостей на церемонии было около 40 человек, но свидетелями регистрации брака на привокзальной площади стали еще десятки прохожих и работников вокзала. Под аплодисменты гостей молодожены слились в поцелуе. А после супруги под звуки бокалов шампанского и гудков поездов принимали поздравления от родственников и друзей. Для гостей в свадебном шатре был организован фуршет. Коллектив «Бамстроймеханизации» присоединяется к поздравлениям и желает Александру и Елене сохранить свою любовь на долгие годы.

Поздравляем!

Руководство ОАО «Бамстроймеханизация» поздравляет:
с 50-летием **Эдуарда Николаевича Маркина**, заместителя генерального директора по экономической безопасности;

с 55-летием **Валерия Михайловича Щербатых**, машиниста экскаватора участка «Курьян»;
с 40-летием **Алексея Викторовича Зверкова**, агента по снабжению оперативной группы в Москве;

с 55-летием **Данила Динмухаметовича Шагиахметова**, машиниста погрузчика ОМТС.

Желаем Вам, дорогие юбиляры, крепко-

го здоровья, энергии и оптимизма в осуществлении всех задуманных планов. Пусть жизнь будет наполнена светлыми и радостными событиями, а удача сопутствует в делах. Счастья, добра и благополучия Вам и Вашим близким!

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.