



Издание ПАО «Бамстроймеханизация»

Издается с 8 августа 2009 года

www.oaobsm.ru, тел. (41656) 4-04-11

С Днем строителя!

№
3 (87)
август 2018

БамСтройМеханизация



В торжественной церемонии открытия ПТОЛ приняли участие руководители Приморского края, Дальневосточной магистрали и компании «Бамстроймеханизация»

В одном тандеме

Дорогие друзья!

В начале августа в России свои профессиональные праздники отмечают железнодорожники и строители. Во многом это символично для «Бамстроймеханизации», которая уже почти 45 лет работает в тандеме с тружениками стальных магистралей. Созданная для строительства железных дорог, наша компания сегодня продолжает тесное сотрудничество с ОАО «РЖД». За последние годы с железнодорожниками мы реализовали десятки совместных проектов от Черного моря до Тихоокеанского побережья. Они, без сомнения, стали достоянием и строительной отрасли.

Старт программы модернизации Восточного полигона снова дал импульс строителям. Полигоны Дальневосточной и Забайкальской железных дорог сегодня большая строительная площадка, на которой задействованы тысячи механизаторов, мостовиков, взрывников, энергетиков, связистов, путейцев. Они работают на реконструкции станций и разъездов, строят двухпутные вставки, вторые пути и мосты. Только совместно с партнерами можно выполнить поставленные задачи, поэтому роль каждого здесь как никогда высока.

Желаем вам крепкого здоровья, семейного счастья, новых проектов и ритмичной работы, от которой зависит благополучие каждого строителя и железнодорожника!

С уважением,

генеральный директор
ООО «Управляющая компания
Бамстроймеханизация»
Александр Чернояров,

генеральный директор
ПАО «Бамстроймеханизация»
Сергей Макаров.



Цифра номера

2 000 000

кубометров грунта переработала за год «Бамстроймеханизация» на строительстве площадок для объектов Амурской теплоэлектростанции. Работы по сооружению котлованов, технологических дорог для нужд ТЭС продолжаются.

Депо на перспективу

транссиб

В Уссурийске открыли новый ПТОЛ

В начале июля компания «Бамстроймеханизация», входящая в Группу компаний 1520, в торжественной обстановке сдала в эксплуатацию после реконструкции пункт технического обслуживания локомотивов на станции Уссурийск Дальневосточной железной дороги.

В рамках реконструкции устаревших производственных мощностей предприятия был построен новый корпус с полным техническим перевооружением, современным электронным оборудованием, автоматизацией производственных процессов и новыми бытовыми помещениями с улучшенными условиями работы.

Открыли новый объект первый заместитель генерального директора УК «Бамстроймеханизация» Сергей Макаров, начальник Дальневосточной железной дороги Николай Маклыгин, первый вице-губернатор Приморья Александр Костенко, представители строительных



Строители передали символический ключ от нового ПТОЛ Уссурийск железнодорожникам

и подрядных организаций.

Николай Маклыгин отметил, что старое предприятие, созданное почти 40 лет назад, больше не отвечало современным требованиям, которые предъявляются для обслуживания тягового подвижного состава.

— Грузоперевозки в направлении дальневосточных портов и пограничных железнодорожных переходов постоянно возрастают, что требует дополнительного технического обслуживания и экипировки как магистральных, так и маневровых локомотивов, — подчеркнул начальник ДВЖД на торжественной церемонии открытия.

Он добавил, что Уссурийск является важнейшим транспортным стратегическим узлом, через который проходит Транссиб, а также пути на Гродеково, Хасан и порты южного Приморья. Новая база по техническому обслуживанию локомотивов поднимет на более высокий уровень эксплуатационную работу, позволит улучшить техническое состояние локомотивов, повысить их надежность и, в конечном счете, увеличить объем перевозок.

Николай Маклыгин поблагодарил коллектив «Бамстроймеханизации» за успешно проведенные строительные работы и вручил благодарственные письма и ценные подарки строителям.

После реконструкции пункт технического обслуживания локомотивов значительно расширил свой производственный цикл и увеличил объемы работы. Основной его специализацией является техническое обслуживание по циклу ТО-2 до 15 тысяч 600 секций в год тепловозам разных серий, а также ТО-2 электровозов серии ЗЭС5К до 1 тысячи 800 секций в год с одновременной экипировкой.

В рамках программы модернизации железных дорог Восточного полигона

«Бамстроймеханизация» ведет строительство и реконструкцию объектов локомотивного хозяйства на станциях Комсомольск, Новый Ургал, Февральск, Хабаровск и Тында.

— Все здания строятся с учетом новых технологических решений. Здесь используются современные материалы для устройства кровли и фасада, отделки внутренних помещений. Большое внимание уделяется комфортным условиям для работы и отдыха. Так, например, на территории дома отдыха на 60 мест в Комсомольске предусмотрены волейбольная и гимнастическая площадки, а в эксплуатационном предприятии будет бассейн длиной 25 метров на три дорожки, — рассказывает руководитель проекта «Бамстроймеханизации» Станислав Орлов.

В целом программа модернизации объектов локомотивного комплекса Дальневосточной железной дороги, которую реализует «Бамстроймеханизация», позволит увеличить техническое обслуживание и ремонт тягового подвижного состава на всех крупных станциях магистрали. Это даст возможность выпускать на линию для перевозки грузов и пассажиров гораздо больше локомотивов.



Начальник Дальневосточной магистрали Николай Маклыгин отметил значимость нового объекта для дороги.

Пути на восток

Линия Хани — тында

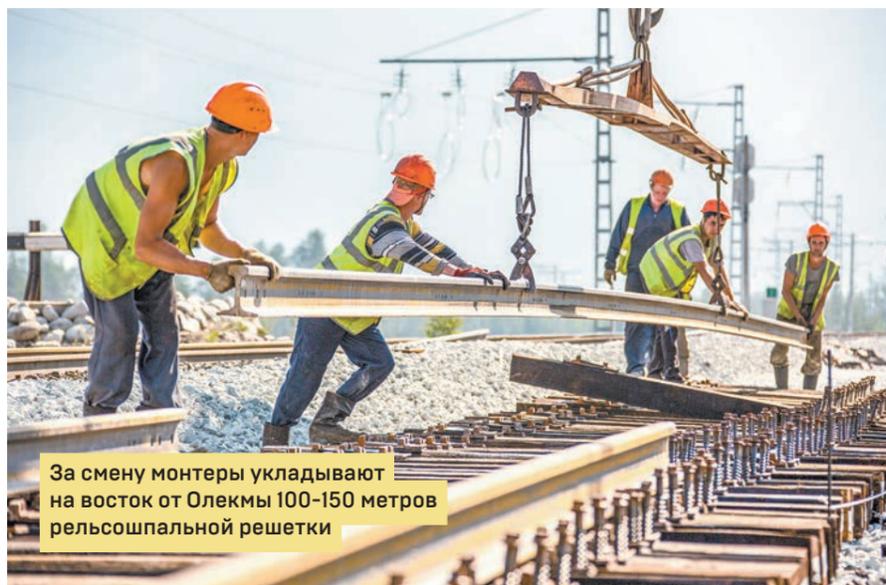
На БАМе началась укладка ВСП на двухпутных перегонах

Первые километры второго пути уложила «Бамстроймеханизация» на перегоне Олекма — разъезд 1945 км линии Хани — Тында.

Укладка верхнего строения пути началась со станции Олекма. Работы здесь ведет специализированная бригада МК-74.

Еще три года назад на полосе, куда сегодня ложатся новые рельсы с Кузбасса, росла трава. В 2015 году «Бамстроймеханизация» приступила к строительству вторых путей между Олекмой и разъездом 1945 км протяженностью 25 километров. Несмотря на то, что земполотно на этом участке уже было отсыпано под два пути несколько десятилетий назад, механизаторам пришлось заново готовить водоотводные каналы, доводить насыпь до проектных отметок и вести устройство охлаждающей наброски. Сегодня эти работы близятся к завершению и открывается широкий фронт для путейцев.

— Главное — начать, а дальше будет уже проще, — говорит прораб МК-74 Александр Яриш. — Раскладку шпал мы начали в 100 метрах от тупика станции Олекма. В ближайшее время здесь будет



За смену монтеры укладывают на восток от Олекмы 100-150 метров рельсошпальной решетки

смонтирован стрелочный перевод, который соединит новый второй путь со всеми путями Олекмы. У нас раздельный метод сборки верхнего строения пути, то есть когда укладываются последовательно шпалы, затем рельсы и балласт. Такой способ удобен, так как мы не мешаем движению поездов на станции при привлечении путеукладчика. Кроме этого, мы можем вести укладку пути на разных участках с учетом продолжающегося строительства мостов на перегоне.

В зависимости от погодных условий за смену бригада собирает от 100 до 150 метров ВСП на деревянных шпалах. На первый взгляд это небольшая цифра, но если посчитать, сколько в этих метрах шпал, то сразу представляется масштаб работ. Под рельсы длиной 25 метров требуется от 46 шпал на прямом участке до 50 шпал на кривом. Таким образом получается, что за смену необходимо уложить до трехсот шпал. В бригаде 10 монтеров пути, которые имеют доста-



Второй путь строится при интенсивном движении поездов.

точный опыт работы на железной дороге. Укладку шпал монтеры пути прерывают, только когда по рации передают о приближающемся поезде. В среднем в час на этом пока однопутном участке проходит по два состава.

При сборке пути используются специальные приспособления и механизмы, это новые разработки механизированных ключей, рельсорезных и рельсосверлильных станков, но в полевом хозяйстве не обойтись без привычных ломов, лопат и костыльных молотков. В ближайшие дни на участок в Олекме должна прийти специализированная техника на комбинированном ходу. Такая машина позволит увеличить производительность труда при сборке верхнего строения пути.

Дорога в новом формате

регион: амурская область

Федеральная трасса «Лена» примеряет новый асфальт

На автодороге Большой Невер — Якутск «Бамстроймеханизация» развернула работы по укладке асфальтобетонного покрытия. В рамках капитального ремонта на участке с 197 по 207 км в Амурской области работает подразделение компании — МК-154. Здесь задействована современная техника, которая позволяет вести устройство дорожной одежды с высоким качеством.

Перед укладкой асфальта механизаторы выполнили большой объем работ по расширению земляного полотна согласно новым проектным отметкам. Кроме этого, на участках, где фиксировались пучины, был вырезан грунт и заменен на новый. При капитальном ремонте акцент сделан и на водоотводные каналы. На протяжении всего участка механизаторы их углубили и укрепили скальным грунтом.

Федеральная трасса «Лена» относится к наиболее грузонапряженным дорогам. Она соединяет Амурскую область с республикой Якутия и является основной связующей нитью между центральными регионами России и самым большим по площади регионом страны. Поэтому на автодороге Большой Невер — Якутск довольно интенсивное движение большегрузных машин с максимальной нагрузкой на ось. В связи с этим предъявляются особые требования к асфальтобетонному покрытию. «Бамстроймеханизация» имеет большой опыт по укладке асфальтобетонного покрытия на федеральных трассах и всегда на первое место ставит качество выполнения таких работ.



В этом году «Бамстроймеханизация» обновит 10 километров федеральной трассы «Лена»



Бригада по укладке асфальта МК-154 имеет большой опыт работы на автодорогах федерального значения.

— У нас многоступенчатый контроль на всех этапах производства и укладки асфальта. Пробы материалов берут инженеры нашей дорожно-строительной лаборатории, а также представители заказчика, — рассказывает начальник участка МК-154 Илья Албитов. — Дорожная одежда на этом участке состоит из двух слоев асфальтобетона. Первый — пористый мелкозернистый высотой 11 см, второй — плотный мелкозернистый



Новый асфальт укладывается с учетом грузонапряженности трассы «Лена».

высотой 5 см. Такое покрытие позволяет выдержать нагрузки автотранспорта в условиях перепадов температур.

Сдерживающим фактором этим летом стало большое количество дней с обильными осадками. В дождь все работы по укладке асфальта прекращаются. Чтобы уложиться в намеченные сроки, дорожники стараются по максимуму использовать каждый солнечный день. Прежде всего руководство МК-154 организовало

слаженную работу бригад, задействованных на асфальтобетонном заводе и непосредственно на укладке асфальта.

— Все работы ведутся в условиях непрекращающегося движения автотранспорта. Учитывая, что участок состоит из множества кривых, нам приходится большое внимание уделять безопасности, организации реверсного движения на отрезках, где ведется укладка асфальтобетона, — отмечает Илья Албитов. — Наша задача — до минимума свести неудобства для автомобилистов, обеспечить бесперебойное прохождение транспорта.

До конца лета коллектив МК-154 планирует завершить работы по укладке асфальтобетона на этом участке. На заключительном этапе капитального ремонта участка трассы «Лена» с 197 по 207 км «Бамстроймеханизация» смонтирует барьерное ограждение, нанесет разметку на проезжую часть и установит дорожные знаки. Сдать объект в эксплуатацию планируется в октябре 2018 года.

Илья Савостьянов: «Компания на старте новых проектов»

«Бамстроймеханизация» смогла преодолеть кризис и снова выйти на путь развития

Большой объем строительно-монтажных работ «Бамстроймеханизация» ведет на севере Амурской области в Тындинском регионе Дальневосточной железной дороги. Здесь сконцентрированы и основные производственные ресурсы, механизированные колонны компании. Координирует работу тысяч строителей на центральном участке БАМа заместитель генерального директора ПАО «Бамстроймеханизация» по Тындинскому региону Илья Савостьянов. Накануне дня строителя Илья Данилович рассказал о своей первой командировке на бамовские объекты, основных проблемах и перспективах компании.

— Илья Данилович, как вы решились приехать на БАМ?

— Акционеры «Бамстроймеханизации» спросили меня, готов ли я заняться реализацией проекта «БАМ-2» в Тынде. На размышления времени не дали, мне вручили билеты на самолет и сказали лететь на Дальний Восток. Скажу сразу, что сомнений не было, возникали вопросы и, конечно, будоражили масштабы ответственности. Все-таки это не один объект, а десятки, и раскинуты они на сотни километров друг от друга.

— Какие были первые решения на новой должности в «Бамстроймеханизации»?

— Когда я приехал в Тынду в марте 2015 года, в «Бамстроймеханизации» было сложное положение. Отсутствовало финансирование, образовалась большая задолженность по заработной плате, не хватало средств на запчасти и ГСМ, специалисты разъезжались в другие регионы. Передо мной поставили задачу запустить работу на объектах, чтобы начали поступать деньги в компанию, остановить отток кадров. Развернулось строительство разъездов Московский комсомолец, Улагир, реконструкция станции Улак, первые кубометры грунта были отсыпаны на Глухарином и Моховом. Постепенно стабилизировалась ситуация по заработной плате.

— Куда вы поехали первый раз в командировку, на какой объект?



Строительство второго пути на перегоне Олекма — 1945 км линии Хани — Тында



Илья Савостьянов, заместитель генерального директора ПАО «Бамстроймеханизация» по Тындинскому региону

— Это была станция Улак. В 2015 году мы делали ставку на объекты восточного участка БАМа, они стояли в приоритете по открытию, поэтому практически каждую неделю я отправлялся на поезде на Улак, Улагир, Московский комсомолец. Нужно было на месте координировать ход строительства, принимать решения. За счет концентрации ресурсов мы смогли оперативно сдать в эксплуатацию сначала разъезд Московский комсомолец, а потом Улагир.

— А бамовские морозы вы прочувствовали?

— Я родился в Мурманске в семье моряков, поэтому холодом меня не напугает. С собой я сразу привез унты и малахай, так что морозы спокойно переживаю. Но меня здесь удивило полное бездорожье, ведь на большинство железнодорожных объектов можно добраться

только по зимнику. Именно с этим учетом мы и строим передислокацию техники. Если не успел весной вовремя прорваться с объекта или на объект, то практически на полгода все останавливается. В этом плане бамовские морозы нам на руку.

— С какими сложностями вы столкнулись при строительстве новых объектов на БАМе?

— Это проектная документация и кадровая проблема. У нас есть типовые проекты на разъезды, по своей сути они все одинаковые. А на деле каждый из разъездов имеет свои особенности в зависимости от своего расположения. И зачастую это выясняется уже при строительстве. Здесь наш инженерный корпус каждый день на селекторных совещаниях думает, как решить возникшие проблемы. Потом наши предложения мы согласовываем с заказчиком, проектировщиком.

Все эти годы строители испытывают кадровый голод. Многие инженеры после отличной школы в «Бамстроймеханизации» уезжают из Тынды в другие города, механизаторы выходят на пенсию, а молодежь не хочет ехать за сотни километров от дома в тайгу. И такая ситуация не только в наших мехколоннах, но и у всех подрядчиков. На уровне «Бамстроймеханизации» мы пытаемся решить проблему за счет роста заработной платы, социального пакета. Но работникам сегодня нужна транспортная доступность, инфраструктура (клубы, школы, больницы) как в самом городе, так и бамовских поселках. Это уже прерогатива государства, и мы на это практически никак повлиять не можем.

— Вы работаете в тандеме с железнодорожниками. Какую роль предприятия РЖД играют в строительстве новых объектов на БАМе?

— Все мы работаем над одним общим масштабным проектом. И здесь без поддержки железнодорожников строители бы ничего не сделали. Я хочу отметить, что в подразделениях Тындинского региона Дальневосточной магистрали работают высококвалифицированные инженеры, которые оказывают содействие по всем возникающим вопросам и принимают непосредственное участие при вводе объектов в эксплуатацию. Это специалисты ШЧ, ПЧ, ЭЧ, РЦС. Огромный вклад в строительство и реконструкцию объектов на БАМе вносят руководители Тындинского региона — Александр Бугера, Дмитрий Шереметьев, Юрий Кругов. Благодаря такому тандему, я уверен, мы построим все разъезды, вторые пути, двухпутные вставки, реконструируем станции, мосты с лучшими инженерными решениями.

— Проект БАМ-2 близится к завершению, какие перспективы ждут «Бамстроймеханизацию» дальше?

— В этом году мы один за другим будем сдавать разъезды: Заячий, Моховой, Сосновый, Студенческий, Побожий, Федосеев, Тангомен, Гвоздецкий, а в следующем году планируются открытия движения по вторым путям и двухпутным вставкам, запуск автоблокировки на участке Бамовская — Тында. Таким образом мы действительно завершаем объекты в рамках первого этапа развития Восточного полигона железных дорог. Но сегодня уже практически готов проект второго этапа модернизации БАМа и Транссиба до 2025 года, в который включены строительство вторых путей, реконструкция станций, электрификация отдельных участков магистрали. Учитывая, что на Дальнем Востоке «Бамстроймеханизация» является самой крупной компанией по строительству железнодорожной инфраструктуры, нам работы хватит надолго. При этом мы готовы к реконструкции и автомобильных дорог. Здесь большие перспективы связаны с федеральной трассой «Лена».



Основной объем земляных работ при строительстве объектов на БАМе связан с устройством охлаждающей наброски для сохранения вечной мерзлоты.

МЫ СТРОИМ БАМ-2



Александр Моряхин, мастер МК-74:

— Километр за километр мы продвигается вперед на восток. Уже видны очертания второго пути, обрамленного скальной наброской, а нас ждут новые объекты на БАМе. Нам сегодня любые стройки по плечу.



Олег Сайгин, машинист экскаватора МК-74:

— Вокруг необъятные просторы, только гудки поездов и нашей техники разносятся по округе. Строить всегда интересно, приятно потом видеть результат своей работы, когда по новым путям идут поезда.



Александр Кожевников, машинист бульдозера МК-74:

— БАМ-2 объединил ветеранов и молодежь. Мы рады, что нам есть кому передать свой опыт. Вместе мы построим новую Байкало-Амурскую магистраль. Наши механизаторы готовы к бою.

Юктали расправляет плечи

ВОСТОЧНЫЙ ПОЛИГОН

После реконструкции станция сможет пропускать больше поездов

Бамовскую станцию Юктали ждут глобальные перемены, связанные с началом реализации проекта реконструкции. Развитие этой промежуточной станции и соседних перегонов позволит увеличить пропускную и провозную способность участка Хани — Тында Дальневосточной железной дороги.

Сегодня Юктали работает в условиях достаточно плотной загрузки. С увеличением ёмкости станции появится возможность водить поезда на участке Новая Чара — Юктали на проход, без обработки на Хани. На станции Юктали будет организован полноценный пункт технического обслуживания вагонов, сегодня



За счет строительства дополнительных путей увеличится пропускная способность станции Юктали

здесь производится только сокращённое опробование тормозов при смене локомотивов.

— Реконструкция станции Юктали позволит нам организовать сквозную ра-

боту с Восточно-Сибирской железной дорогой. Если сейчас мы меняем локомотивы и бригады на стыковой станции Хани, то после реконструкции будем делать это в Юкталях. Расчеты показали, что

такая схема работы позволит ускорить продвижение поездопотока и увеличить пропускную способность участка Хани — Тында, — объясняет главный инженер Дальневосточной железной дороги Сергей Рябов.

Проект реконструкции станции Юктали предусматривает строительство нового однопутного моста под вновь строящийся второй главный путь. Запланировано переустройство обеих горловин в связи с примыканием второго главного пути к станции с укладкой диспетчерских съездов, а также реконструкция существующего приёмопровочного пути №3, занимаемого под второй главный путь с приведением параметров верхнего строения, плана и продольного профиля к нормам главного пути. Стрелочные переводы будут оснащены системой автоматической очистки, а управление движением будет производиться с помощью новой системы ЭЦ. Также будут устанавливаться сбрасываемые башмаки для предотвращения несанкционированного выхода подвижного состава на маршруты неорганизованного движения.

РАЗВИТИЕ ТЫНДИНСКОГО РЕГИОНА ДАЛЬНЕВОСТОЧНОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ В РАМКАХ ПРОГРАММЫ МОДЕРНИЗАЦИИ ВОСТОЧНОГО ПОЛИГОНА В ЦИФРАХ



18 новых развязок



3 участка с двухпутными вставками



1 дом отдыха локомотивных бригад



3 реконструированные станции



5 участков со вторыми путями



Реконструкция депо Тында-Северная

Именные развязки

Линия бамовская — тында

Новые объекты повысят пропускную способность Малого БАМа

На линии Бамовская — Тында готовятся к сдаче развязки Побожий и Федосеев. «Бамстроймеханизация», входящая в Группу компаний 1520, сейчас ведет подключение оборудования и благоустройство территории новых железнодорожных объектов.

Строительство развязки Побожий ведется на перегоне Сети — Тында, а Федосеев — на участке Беленькая — Сети. Сегодня это лимитирующие перегоны Малого БАМа, которые затрудняют пропуск поездов между Транссибом и Байкало-Амурской магистралью. Новые развязки продольного типа позволят принимать для скрещения длиннооставные поезда. Для этого построили вторые пути протяженностью 2800 метров.

Земполотно под первый и второй пути на участке будущего развязки Федосеев было отсыпано, когда строились новые подходы и мост через реку Тында, но тогда железную дорогу построили однопутной. За несколько десятилетий полотно под второй путь заросло деревьями и кустарниками. Поэтому сначала перед рабочими стояла задача очистить

от растительности участки под будущие развязки. Земляные работы здесь выполняла МК-154. На Федосееве их объем составил 30 тысяч кубометров грунта, а на Побожем — около 80 тысяч м³. Мостостроители реконструировали существующие искусственные сооружения — железобетонные мосты и трубы, а также металлические гофрированные трубы. Для стабилизации земляного полотна на объектах уложили геотекстиль, укрепили канавы матрацами «Рено» и скальным грунтом.

— Сегодня на развязки уже завезено все оборудование. Это модули для поста ЭЦ, компрессорные, трансформаторные подстанции. Связисты ведут подключение светофоров, стрелочных переводов. Чтобы запустить развязку и включить его в систему диспетчерской централизации необходимо провести довольно большой объем пусконаладочных работ. Лето — отличное для этого время, — подчеркивает заместитель директора МК-154 Евгений Милованов. — В свою очередь сейчас лучше всего проводить

и благоустройство территории: укладку бордюрного камня, плитки на дорожках, озеленение. Этой работой сейчас занимается наша мехколонна. Безусловно, самое главное — запуск всех устройств и открытие движения поездов, но важна и эстетика. Развязки должны соответствовать всем корпоративным требованиям, которые компания «РЖД» предъявляет к своим объектам. Таким образом «Бамстроймеханизация» создаст комфортные условия для работы дежурных по развязке, а также энергетиков, путейцев и связистов, обслуживающих примыкающие железнодорожные перегоны.

На линии Бамовская — Тында Побожий и Федосеев станут именными развязками наряду с открывшимся в 2016 году развязкой в честь первого начальника ГлавБАМстроя Константина Мохортова. Григорий Федосеев и Александр Побожий в середине XX века вели изыскательскую работу в зоне БАМа, а свои таежные походы описывали в литературных произведениях.

Сегодня на Малом БАМе разворачивается строительство двухпутной вставки на участке Горелый — Штурм, вторых путей на перегоне Заболотный — Силип, развязки Ефремов. Одновременно с этим продолжается техническое перевооружение линии Бамовская — Тында с устройством автоблокировки. После ввода в эксплуатацию всех объектов пропускная способность этого однопутного участка повысится в два раза.



После подключения оборудования и благоустройства территории развязки Федосеев и Побожий будут открыты для «скрещения» поездов

редактор
Павел Козменчук

дизайн
Анастасия Брыкина

фотографии
Алексей Жуланов,
Евгений Пасютин,
Константин Пожаров

Издатель
ПАО «Бамстроймеханизация»

Адрес 676290, Амурская обл., г.Тында, Школьная, 3 «а», тел. (41656) 4-04-11

Газета распространяется бесплатно. При перепечатке материалов ссылка на издание «Бамстроймеханизация» обязательна.

www.oaobsm.ru

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

Заказ № 953. Тираж 990 экз.