



Издание ПАО «Бамстроймеханизация»

Издается с 8 августа 2009 года

www.oaobsm.ru, тел. (41656) 4-04-11

2 Кубометры в километры Разъезды строятся на Малом БАМе

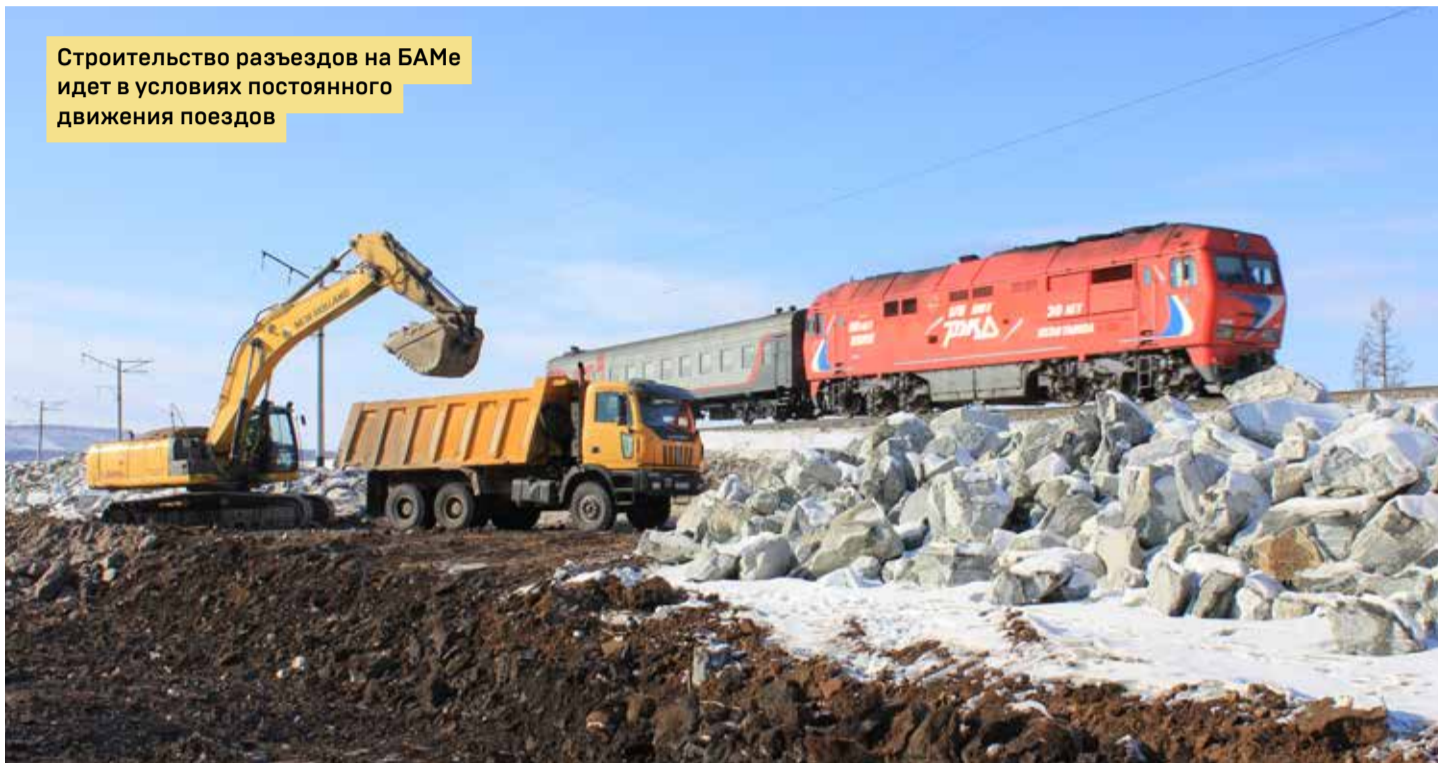
3 Ключ к транзиту В Тынде увеличивают мощность станции

4 Взгляд на перспективу Строители заботятся о детях

№
1 (77)
МАРТ 2016

БамСтройМеханизация

Строительство разъездов на БАМе идет в условиях постоянного движения поездов



Станция на вырост

«Бамстроймеханизация» продолжает работы по реконструкции крупнейшей на линии Волочаевка — Комсомольск станции Литовко. Как и на остальных объектах этого участка Дальневосточной железной дороги здесь в первую очередь будут удлинены приемоотправочные пути. Вместе с этим планируется модернизировать системы СЦБ и связи, а также реконструировать пассажирскую платформу и ряд технологических зданий.

Сейчас МК-7 ведет отсыпку земполотна под новые пути.

— На станции Литовко запроектировано удлинение 4-х путей на протяжении 250 метров, строительство нового 8-го пути длиной 793 метров, укладка тупика № 18–152 метров, реконструкция главного пути, которая предусматривает укладку нового на другой оси, — рассказывает начальник ПТО МК-7 Алексей Локтев. — Общий объем земляных работ составит 40 тысяч кубометров грунта.

В рамках модернизации станции будут реконструированы пять железобетонных труб, два железнодорожных переезда, один из которых построят на новом месте.

На ст.Литовко запланировано уложить 3,9 км верхнего строения звеньевых пути и 2,5 км бесстыкового пути.

Одновременно с этим объектом «Бамстроймеханизация» продолжает работы и на других станциях и разъездах линии Волочаевка — Комсомольск. Сегодня приемоотправочные пути удлиняются на станциях Форель, Подали, Менгон, Тейсин, Болонь, Вандан, Эльбан, разъездах № 21 и Дальневосточный. На этих работах задействованы около 300 строителей и 100 единиц техники компании «БСМ». Наибольший объем земляных работ приходится на станцию Подали. Здесь предстоит переработать более 130 тысяч кубометров грунта. На большинстве станций «Бамстроймеханизация» не только отсыпает земполотно под новые пути, но и собственными силами укладывает рельсошпальную решетку. Для этого в составе МК-7 создан специализированный участок.

В Комсомольском регионе «БСМ» также ведет реконструкцию станции Уктур и строительство второго пути на перегоне Кун — Пони. Эти работы выполняются на другом, еще более загруженном участке — Комсомольск — Советская Гавань.

БАМ растет в ширину ЛИНИЯ ТЫНДА — ХАНИ

На однопутные участки приходят новые разъезды

Спустя 30 лет на Байкало-Амурской магистрали снова развернулась грандиозная стройка. Экскаваторные комплексы «Бамстроймеханизации» сегодня работают на десятках перегонах пока еще однопутной железной дороги. Строятся разъезды, вторые пути, реконструируются станции. Почему механизаторы стремятся выполнить основной объем земляных работ зимой, какие новые технологии используют строители и какой легендарная магистраль будет через несколько лет, об этом в нашем репортаже.

С одной стороны, сейчас механизаторам легче: на большинство участков, с трудом, но все же возможно проехать на автомобиле по притрассовой дороге. Когда начинался БАМ, десант высаживался в глухой тайге. С другой стороны, нынешним машинистам экскаваторов и водителям самосвалов сложнее: действующая железная дорога накладывает серьезные ограничения по безопасности. Один опрометчивый шаг может привести, например, к порыву кабеля, повреждению многочисленных коммуникаций. Работать в «чистом поле» в этом отношении все-таки проще.



Фракционный камень заготавливается для охлаждающих берм вдоль насыпи

Стройка на мари

На участке Тында — Хани «Бамстроймеханизация» сейчас ведет строительство разъездов Моховой, Глухариный, Сосновый, Заячий, Студенческий, Мостовой, Медвежий, Иванокит. Вместе с заместителями директора МК-74 по производству Петром Гундровым и Дмитрием Петровым мы отправляемся на будущий разъезд Сосновый рядом со станцией Ларба. Здесь есть автомобильный проезд в любое время года, а вот добраться на машине до Медвежьего и Иванокита, которые отрезаны от Тынды рекой Олекма, с наступлением тепла невозможно. Завезти топливо, запчасти, продукты на эти участки можно только по железной дороге.

Март принес на север Приамурья оттепель, пока первые признаки тепла можно увидеть на подтаявшем снеге на южных склонах. Земля же еще мерзлая и механизаторам это на руку.

— Участок, где строится разъезд Сосновый, проходит по мари. Почва настолько насыщена водой, что летом в этом районе вокруг образуются несколько озер. Поэтому большой объем работ по проекту выполняется зимой. Например, сооружение водоотводных канав. Сейчас экскаватор берет мерзлый грунт, а летом здесь все поплывет и с трудом проедет тяжелая техника, — показывает на разработанную траншею заместитель директора МК-74 Дмитрий Петров.

В защиту вечной мерзлоты

В конце 70-х годов на этом месте, как и на всей линии от Лены до Тынды, земполотно было отсыпано под два пути, а рельсошпальная решетка уложена только на одном. За 35 лет неэксплуатируемое земляное полотно просело на несколько метров.

— Посмотрите, сейчас мы находимся на подошве земполотна будущего второго пути. До балластной призмы действующей железной дороги более двух метров. Получается, что марь поглотила отсыпанный в те годы грунт, — объясняет заместитель директора МК-74 Петр Гундров. — Такой путь крайне трудно обслуживать, из-за оттаивания мерзлоты образуются многочисленные просадки, из-за этого вводятся ограничения скорости движения поездов.

Проектировщики учли слабые места Байкало-Амурской магистрали и предусмотрели ряд технологических решений, которые позволяют стабилизировать земполотно. Так перед отсыпкой грунта на поверхность стелется геотекстиль. Этот тканый материал способствует сохранению основания насыпи за счет предупреждения вымывания грунта осадками. Для укрепления канав укладывается геомембрана. При устройстве насыпи сооружается охлаждающая берма из фракционного камня. Такая конструкция позволяет сохранить вечную мерзлоту.

Наряду с возведением насыпи под второй путь механизаторы строят площадки под пост ЭЦ, пункт обогрева, компрессорную и другие вспомогательные здания. Кроме этого, расширяется земполотно под действующей железной дорогой.

◉ Продолжение на стр. 2



Большой объем работ на мари нужно успеть сделать в зимнее время

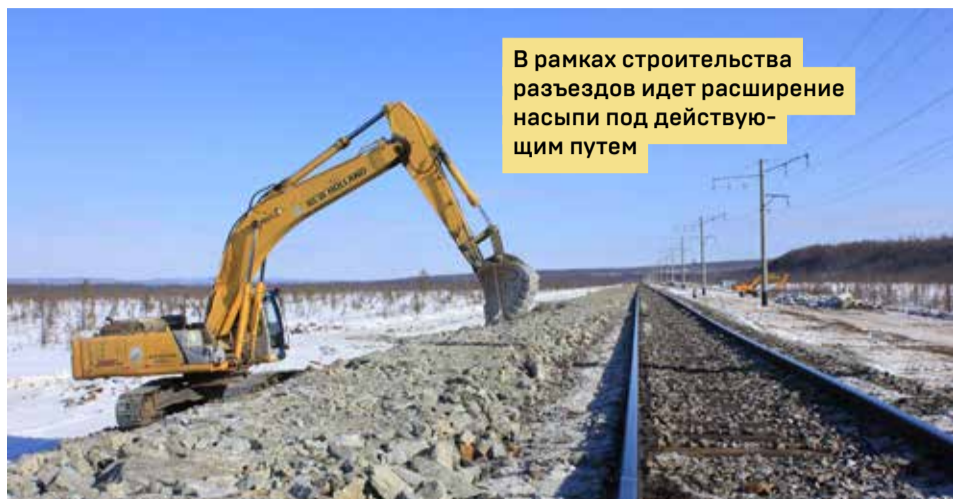
ЦИФРА НОМЕРА

14

объектов на Дальневосточной железной дороге планирует ввести в эксплуатацию «Бамстроймеханизация» в 2016 году. Это разъезды и станции в Приморском, Хабаровском краях и Амурской области

БАМ растет в ширину

ЛИНИЯ ТЫНДА — ХАНИ



В рамках строительства развязки идет расширение насыпи под действующим путем

Окончание. Начало на стр. 1

В среднем на одном развязке объем земляных работ составляет от 150 до 200 тысяч кубометров. Круглосуточно на каждом участке задействованы десятки людей и здесь важна роль всех: поваров,

водителей, машинистов экскаваторов и бульдозеров, геодезистов... Координируют строительство развязки Сосновый прорабы Денис Пинчук, Лев Резенков, Сергей Егоров, мастера Иван Шипицин, Роман Кулаженко, Алексей Лаврентьев, в тандеме с ними — механики Олег Ко-

сенко, Владимир Дегаленко, Геннадий Кулаженко. И не менее ответственная задача у механизаторов. Здесь руководство МК-74 отмечает машинистов экскаватора Ивана Донских, Виталия Родионова, Юрия Лушпя, Андрея Кузнецова, Василия Бондаренко, машинистов бульдозера Евгения Асаулко, Андриана Парыгина.

Контурсы будущего

В условиях интенсивного движения поездов от строителей требуют неукоснительного соблюдения правил безопасности. За этим следят, как мастера и начальники участков мехколонн, так и представители железнодорожных подразделений.

— Мы соблюдаем все требования, начиная от обязательного ношения сигнального жилета во время производства работ до полной остановки всех машин на строительных площадках при следовании поезда, — рассказывает Дмитрий Петров. — Конечно, такие ограниче-

ния отражаются на темпах работ, но безусловно в приоритете безопасность движения.

Пока мы ведем разговор с Дмитрием Леонидовичем, на время замирает вся техника и издалека выходит пригородный поезд Лопча — Тында. Он быстро пролетает мимо нас и экскаваторы с бульдозерами снова вгрызаются в землю. Уже в следующем году на Сосновом, где сегодня пока только видны контуры будущего развязки, смогут одновременно остановиться два поезда и пропустить третий. Протяженность путей позволит принимать составы длиной в 71 условный вагон. Управлять движением, переключать стрелки можно будет с помощью компьютера, одним нажатием мышки. Значительно облегчится и труд путейцев, на развязке уложат бесстыковой путь, а очищать стрелочные переводы от снега поможет система пневмообдува. Но самое главное, развязка повысит пропускную способность однопутного участка Тында — Хани.

Кубометры в километры

ЛИНИЯ ТЫНДА — БАМОВСКАЯ

На линии Тында — Бамовская началось строительство развязки Побожий и Федосеев

Новые разделительные пункты расположены на перегонах Тында — Сети и Сети — Беленькая. Сейчас подразделение «Бамстроймеханизация» — МК-154 ведет сооружение канав и укрепление откосов. Уже отсыпаны автомобильные подъезды к строительным площадкам, где будет вестись реконструкция искусственных сооружений.

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 на развязках Федосеев и Побожий выполняет МК-154. На развязке Федосеев их объем составит 30 тысяч кубометров грунта, а на Побожем — около 80 тысяч м³. Мостостроителям предстоит реконструировать существующие искусственные сооружения — железобетонные мосты и трубы, а также металлические гофрированные трубы. Для стабилизации земляного полотна на объектах планируется укладка геотекстиля, укрепление канав матрацами «Рено» и скальным грунтом.

— Сейчас мы ведем уположивание откосов существующей насыпи под второй путь на развязке Федосеев. За счет этого будет укреплено земполотно. Развязка строится вдоль реки Тынды и здесь проектировщиками разработаны специальные мероприятия для обеспечения надежности насыпи, — рассказывает начальник участка МК-154 Максим Федоркив. — Уже отсыпаны площадки под пост ЭЦ и пункт обогрева. И в ближайшее время начнется строительство фундаментов под эти объекты.



На развязке Федосеев в первую очередь укрепляют насыпь в прижимах к реке Тынде

На Побожем идет сооружение канав и заготовка фракционного камня для охладительной бермы.

На строительстве развязки сегодня работают, как ветераны БАМа, которые пришли в «Бамстроймеханизацию» более 30 лет назад, так и молодые механизаторы.

— В мехколонне я работаю с 20 лет. В этом году будет уже семь лет, как строю автомобильные и железные дороги, — говорит машинист катка Александр Андришин. — В начале, когда заходишь на новый объект, всегда представляешь контуры будущей дороги, станции. Думаешь, сколько нужно переработать грунта, чтобы построить насыпь. Потом

метр за метром укатываешь земполотно и так рождаются новые километры дорог. И, конечно, когда объект сдается, испытываешь гордость, что был причастен к его строительству, что он остается на десятилетия.

Ветераны «Бамстроймеханизации» водитель самосвала Владимир Шеварухин и машинист бульдозера Анатолий Казаренко, работающие на развязке Федосеев, тоже рады, что сегодня они причастны к столь долгожданному проекту «БАМ-2». Свой опыт они с удовольствием передают молодым строителям. Такой тандем позволяет обеспечивать преемственность поколений и добиваться вы-



Начальник МК-154 Михаил Алексеев и начальник участка Максим Федоркив обсуждают разворот работ на новом объекте

соких производственных результатов.

Развязки строятся по типовому проекту, который предусматривает укладку второго пути для приема длиннооставных поездов. Протяженность развязки составит 2,8 километра.

Новые разделительные пункты на участке Тында — Бамовская позволят увеличить пропускную способность этой однопутной линии, которая связывает БАМ с Транссибом. Напомним, что в рамках модернизации Восточного полигона железных дорог России «Бамстроймеханизация» завершает строительство развязки Мохортов на данном участке Дальневосточной магистрали.



Машинист катка МК-154 Александр Андришин



Водитель самосвала МК-154 Владимир Шеварухин



Машинист бульдозера МК-154 Анатолий Казаренко

Ключ к транзиту

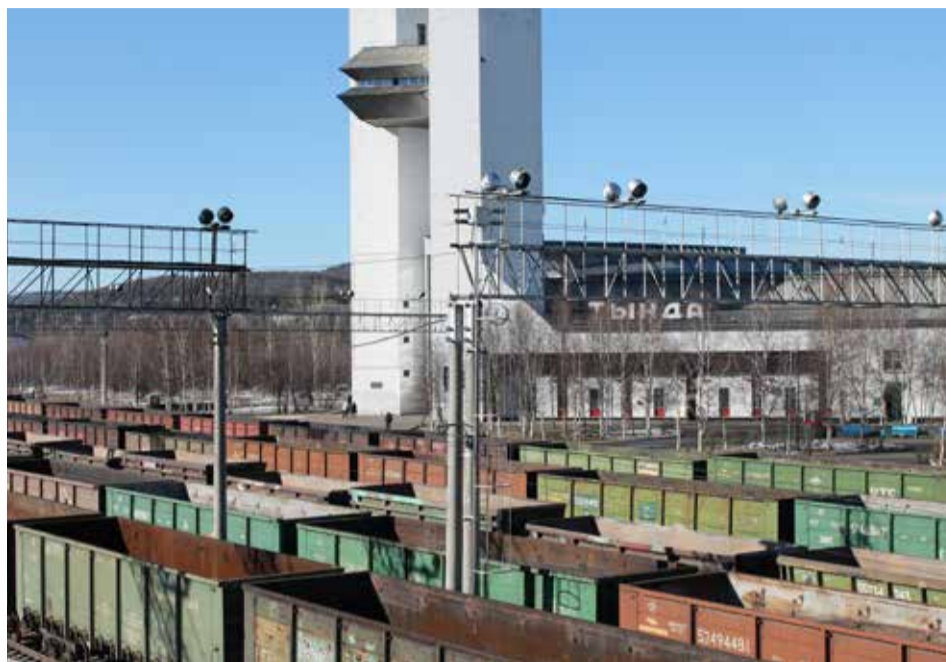
ВОСТОЧНЫЙ ПОЛИГОН

В Тынде увеличивают мощность станции

Подразделения «Бамстроймеханизация» приступили к реконструкции станции Тынды, которая включена в программу модернизации Восточного полигона железных дорог России. Здесь предусмотрено строительство новой горки и расширение сортировочного парка.

Сегодня идут подготовительные работы. Специализированная бригада уже разобрала верхнее строение пути горки средней мощности, которая работала до 1997 года. Тогда из-за резкого падения объёмов перевозок её решено было закрыть. Уже спустя 10 лет железнодорожники снова подняли вопрос о необходимости восстановления этого парка, но из-за отсутствия средств проект так и не был реализован. При этом объём переработки грузов на станции Тынды растёт каждый год. Сегодня один из крупнейших узлов Дальневосточной железной дороги уже не справляется с потоком грузов. Ситуацию может исправить реконструкция станции со строительством горки средней мощности.

— Необходимость реконструкции гор-



На станции Тынды после реконструкции значительно увеличится пропускная способность

ки вызвана многими причинами, — отмечает главный инженер станции Тынды Андрей Токарь. — Грузопоток с 1998 года увеличился почти в два раза, ожидается, что к 2020 году он вырастет ещё вдвое. На немеханизированной горке малой

мощности сегодня перерабатывают до 1000 вагонов в сутки при конструктивной мощности 1024 вагона, то есть станция работает на предельных значениях. Все операции по надвику составов на горку малой мощности, приёму и отправлению поездов на Восточный и Северный участки, заход и выход локомотивов из депо осуществляются через северную горловину приёмоотправочного парка

станции, что, в свою очередь, влияет на пропускную способность станции и соблюдение графика движения поездов.

После завершения реконструкции эти проблемы решатся. Будет обеспечена поточность операций по формированию и расформированию поездов, полностью будет задействован парк приёма станции, который на сегодняшний день используется только как транзитный.

— Последний раз поезда на этой горке расформировывали почти 20 лет назад. За это время путь зарос кустами и деревьями, рельсы превратились в металлолом, а шпалы сгнили, — рассказывает мастер участка «БСМ» Александр Матвеев. — Мы разобрали 8 путей, каждый длиной около 250 м, убрали старые замедлители. На ряде участков болты и крепления настолько заржавели, что уже не поддавались откручиванию, такие соединения разрезались специальным инструментом.

Кроме этого, электромеханики демонтировали старые светофоры, мачты освещения. На следующем этапе уберут старые шпалы, а земполотно подготовят под укладку новых путей на железобетонном основании. По проекту здесь предусмотрены 8 путей на горке и один путь для подачи и вытяжки сформированных составов. Дополнительные пути появятся и в сортировочном парке.

Новые тракторы для трассы «Лена»

ТЕХНИКА

Тремя новыми тракторами МТЗ (Минского тракторного завода) пополнился парк техники «Бамстроймеханизации». Машины доставили в Тынду из республики Беларусь. Для оснащения тракторов навесным оборудованием в Смоленске на заводе комбинированных дорожных машин были закуплены щетки, отвалы и шнекороторный очиститель. После монтажа оборудования новую технику сразу же стали использовать на федеральной трассе «Лена» для очистки автодороги от снега.

— С выходом на линию тракторов МТЗ мы сразу же почувствовали их преимущества. За счет шнекороторного очистителя увеличилась производительность на тех



Новые тракторы «Беларус» облегчают труд дорожников по содержанию трассы «Лена»

участках, где раньше использовался ручной труд. Стало гораздо удобнее очищать магистраль от снега в черте города, на мосту через реку Тынды. Согласно пред-

ъявляемым нормативам мы должны освобождать от снега дорожные знаки в радиусе 1,5 метров, барьерное ограждение. Здесь у нас работает трактор с шнекоротором, — рассказывает начальник МК-154 Михаил Алексеев. — Тракторы МТЗ с щеткой и отвалом незаменимы для работы в стесненных условиях, при большом потоке автомобилей. Прежде всего это касается Амуро-Якутской магистрали, которая проходит по городу Тынде. В ближайшее время планируется приобретение другого навесного оборудования — косилки для уборки кустарников. В теплое время года она будет применяться для срезания растительности на откосах дороги.

Наряду с тракторами МТЗ в МК-154 на содержании трассы «Лена» сегодня работает

более 20 единиц техники: 4 автогрейдера, 3 комбинированные дорожные машины, 1 экскаватор, 2 бульдозера, 2 фронтальных погрузчика, 4 самосвала. Для быстрой уборки дороги в снегопад на базе самосвала Astra смонтирован скоростной отвал. Аналогичное оборудование установлено и на самосвале Volvo. Преимущество таких машин в скорости движения, которая значительно выше, чем у автогрейдеров.

Напомним, «Бамстроймеханизация» с августа 2015 года выполняет работы по содержанию участка федеральной автодороги А-360 Большой Невер — Якутск с 0 по 268 км. Это участок Амуро-Якутской магистрали, проходящий по территории Амурской области до границы с республикой Саха (Якутия).

Лед атакует АЯМ

РОСАВТОДОР

На автодороге Большой Невер — Якутск продолжаются противоналедные мероприятия

С наступлением сильных морозов на севере Амурской области каждый год происходит выдавливание подземных вод на поверхность автомобильных дорог. Большинство таких участков сосредоточено от Соловьёвска до Тынды. Особенно проблемными считаются 68 и 81 км трассы, а также район автостанции в Тынде.

Для обеспечения безопасности движения и предотвращения образования



Для безопасного проезда насыпь дороги поднимают и очищают от льда водоотводные каналы

наледей на автодороге специалистами подразделения «Бамстроймеханизации» — МК-154 проводится круглосуточный мониторинг таких участков. В случае обнаружения выхода воды принимаются оперативные действия.

— В январе на 81 км магистрали Боль-

шой Невер — Якутск подземные воды на протяжении 500 метров вплотную подошли к дороге. Мы сразу же начали строить противоналедный забор, а затем отсыпать грунт и поднимать земполотно на 1,2 метра. Сейчас экскаватором ведётся очистка канавы от льда, — рассказывает начальник участка МК-154 Максим Федоркив.

Из-за сильных морозов вода стала выходить на поверхность в районе тындинской автостанции. Это наиболее проблемный участок, так как здесь расположен перекресток, соединяющий Амуро-Якутскую магистраль с Красной Пресней и очень интенсивное движение. Подземные воды заполнили канавы, которые сразу же были очищены от образовавшегося льда. Для дальнейшего оттока воды лёд теперь посыпают солью.

Сложности с наледями возникают на

старых участках трассы «Лена». Современные проекты позволяют решить эту проблему. Так после масштабной реконструкции 93–123 км подземные воды теперь не выходят на поверхность автодороги на этом отрезке магистрали.

Кроме противоналедных мероприятий, дорожники ведут большую работу по обеспечению бесперебойного проезда транспорта на затяжных подъемах и спусках. Наряду с регулярной обработкой дороги инертными материалами, на таких участках постоянно обновляются конусы с щебнем, расположенные через каждые 30 метров.

Также сейчас идет очистка от снега автодороги за барьерным ограждением. Провести эти работы необходимо до наступления тепла, чтобы предотвратить попадание воды от тающего снега на асфальтовое покрытие.

Взгляд на перспективу

СОЦИАЛЬНОЕ ПАРТНЕРСТВО

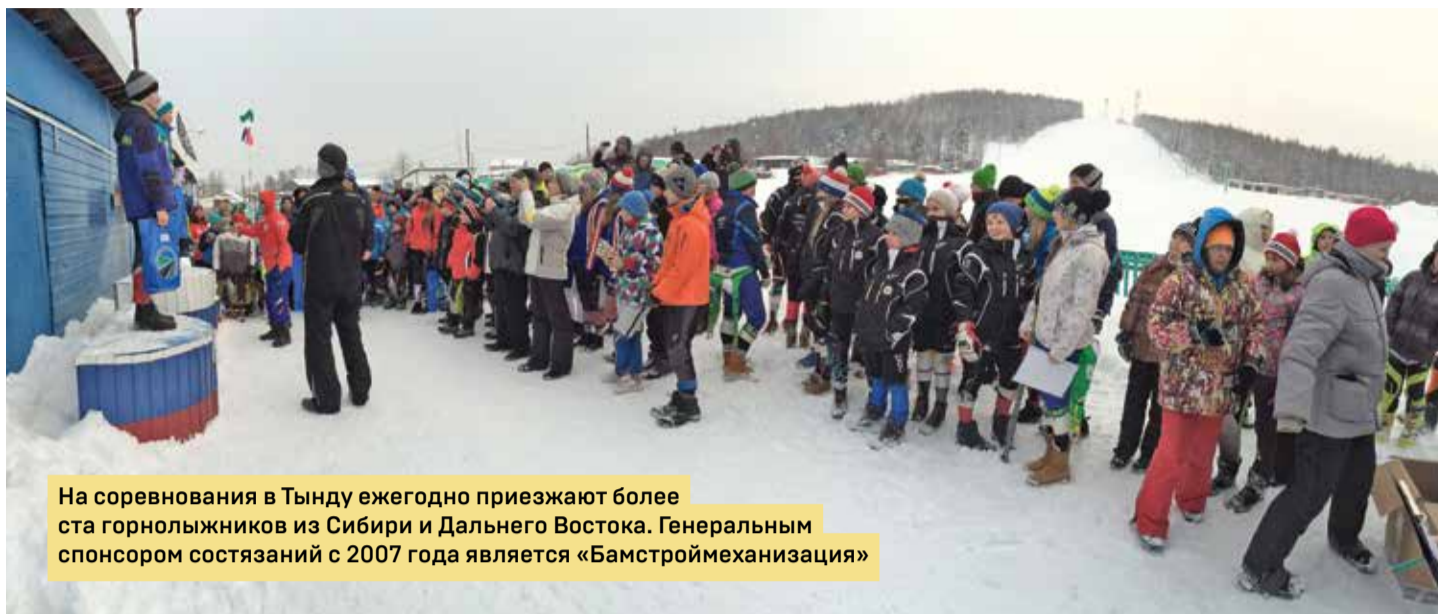
У строителей в приоритете социально-ориентированная политика

Значительный вклад в развитие экономики и социального партнерства на севере Амурской области вносит «Бамстроймеханизация». Благодаря поддержке руководства компании в северной столице Приамурья был построен горнолыжный спуск «Усть-Корал», который стал гордостью всей области. Каждый год здесь проходят соревнования, на которые приезжают сотни спортсменов со всей России. В течение многих лет предприятие является шефами для самой большой школы города № 7, для детского сада «Золотая рыбка». И эти традиции будут продолжены, ведь рожденные БАМом Тынды и «Бамстроймеханизация» всегда шли рядом.

Пируэты «Усть-Корала»

В Тынде регулярно собираются лучшие горнолыжники Сибири и Дальнего Востока, чтобы поучаствовать в соревнованиях за Кубок Амурской области на призы компании «Бамстроймеханизация». Около ста юношей и девушек из Красноярска, Братска, Ангарска, Шелехова, Иркутска, Южно-Сахалинска, Тынды, Нерюнгри в начале сезона выясняют, кто из них быстрее преодолет трассу Усть-Корал.

С каждым годом растет популярность тындинских соревнований у горнолыжников России. Если на первые состязания приезжали представители двух-трех



На соревнования в Тынду ежегодно приезжают более ста горнолыжников из Сибири и Дальнего Востока. Генеральным спонсором состязаний с 2007 года является «Бамстроймеханизация»

сборных городов, то сегодня география значительно расширилась. Как объясняют тренеры из других регионов, в Тынде созданы уникальные условия для занятий горными лыжами и сноубордом.

— В начале ноября в России в большинстве регионов идут дожди, где-то чуть выпадает снег. А в Тынде в это время при теплой погоде уже имеется отличная трасса для горнолыжников. Поэтому мы четвертый год подряд приезжаем сюда на учебно-тренировочные сборы. И каждый раз наши ребята в восторге от тындинского гостеприимства, — отмечает тренер сборной Красноярского края. — Мы довольны и результатами таких сборов. Для нас это отличная возможность подготовиться к всероссийским стартам.

Спортсменов привлекает не только погода, но и отличные условия для тренировок, созданные на «Усть-Корале». Специалисты отмечают и такой фактор, как высота над уровнем моря. В Тынде она позволяет довольно комфортно кататься на горных лыжах. Основные затраты на проведение соревнований по горнолыжному спорту в Тынде берет на себя «Бамстроймеханизация». Компания оказывает помощь в подготовке трассы, а также предоставляет призы победителям. В этом году на соревнованиях Амурской области впервые решено было чествовать не только спортсменов, но и тренеров, которые воспитали горнолыжников-победителей.

— Не взирая на экономический кризис, мы всегда помогаем юным спортсменам, — говорит заместитель генерального директора ПАО «Бамстроймеханизация» Дмитрий Романов. — Летом мы произвели текущий ремонт ратрака, заменили масло, сделали ревизию снежных пушек. Надеемся, что ребята смогут совершенствовать своё мастерство и поставят новые рекорды.

На «Усть-Корале» в этом сезоне появилась вторая трасса для горнолыжников. Волонтерами была прорублена просека шириной 26 метров справа от действующего спуска, а «БСМ» выделила бульдозер для проведения земляных работ.

С любовью к детям

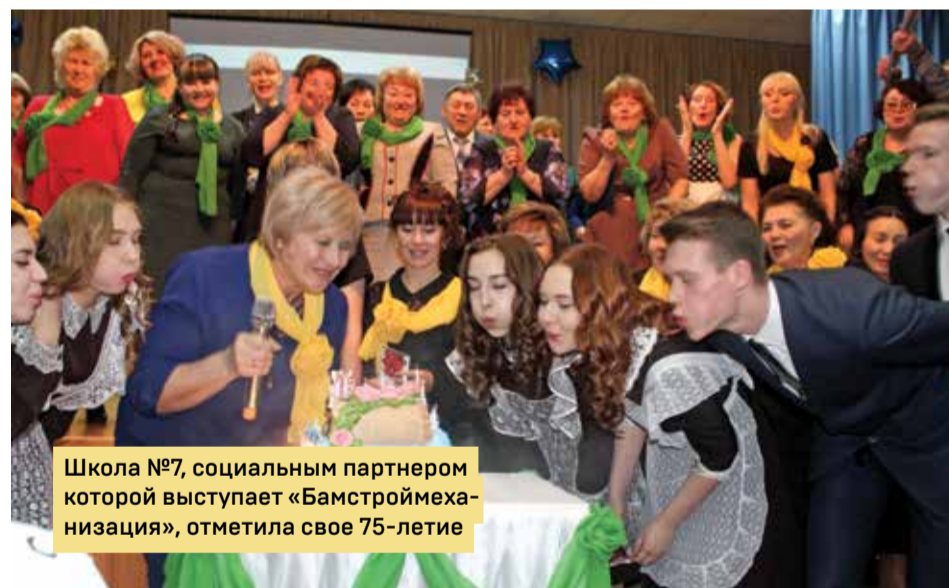
Забота о детях и молодежи всегда была в приоритете у «Бамстроймеханизации». Несмотря на рабочие моменты, связанные со строительством автомобильных и железных дорог, здесь не забывают о детях, которые, возможно, тоже станут строителями и работниками «Бамстроймеханизации». Поэтому компания откликается на просьбы руководства школы и детского сада оказать содействие в подготовке школы к новому учебному году, завести песок на стадион, землю для клумб, облагородить территорию. Недавно школа № 7 отпраздновала весомый юбилей — 75 лет. С днем рождения учебное заведение пришел поздравить заместитель генерального директора по

социальным вопросам «Бамстроймеханизации» Дмитрий Романов.

— За 75 лет, сменив несколько зданий и поколений учителей, школа № 7 смогла сохранить самое главное — свою историю, традиции и тот высокий уровень, который был задан в годы становления первой школы в поселке Тындинском, отметил Дмитрий Петрович. — С масштабным развитием Байкало-Амурской магистрали открываются новые перспективы и для вашей школы. Прежде всего они связаны с подготовкой учащихся для поступления в профильные железнодорожные и строительные университеты. Поэтому мы уверены, что среди сегодняшних школьников есть будущие инженеры-строители и акционерного общества «Бамстроймеханизация».



Комплекс «Усть-Корал» принимает горнолыжников с октября по апрель



Школа №7, социальным партнером которой выступает «Бамстроймеханизация», отметила свое 75-летие

Стоит отметить и тот факт, что на севере Амурской области благодаря началу реализации проекта модернизации Восточного полигона железных дорог России работают более двух тысяч строителей. Это не только механизаторы, но и путейцы, мостостроители, энергетики, взрывники, связисты. Они вносят свой вклад в местный и областной бюджеты за счет налоговых отчислений. Этот инфраструктурный проект имеет мультипликативный эффект. С вводом в эксплуатацию новых развязок и станций повышается пропускная способность железной дороги и как следствие растут грузоперевозки. Это в свою очередь дает дополнительные рабочие места и поступления налогов.

Поздравляем!

Руководство ПАО «Бамстроймеханизация» поздравляет с юбилеем **Валентину Сергеевну Бармину**, бухгалтера по расчету заработной платы «Бамстроймеханизации», **Веру Александровну**

Муратханову, главного бухгалтера ООО «ДФСК»; с 40-летием **Сергея Геннадьевича Чернева**, заместителя главного механика «Бамстроймеханизации»; с 35-летием во-

дителя ОМТС **Александра Валерьевича Курбанова**.

Желаем Вам, дорогие юбиляры, крепкого здоровья, энергии и оптимизма в осу-

ществлении 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

ФОТОГРАФИИ
Пресс-служба
ПАО «БСМ»

ДИЗАЙН
Леонид Баланёв

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 «ИПК «ОДЕОН», 675000, Амурская область, г. Благовещенск, ул. Вокзальная, 75.

Заказ № 0616. Тираж 990 экз.